

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2002

SOMMAIRE



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2002

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER



ORGANIGRAMME	volet de couverture
AVANT-PROPOS	p. 01
CHIFFRES CLÉS ET BUDGET 2002	p. 03
PANORAMA 2002	p. 04

TERRE	Équipement et transports terrestres	p. 08
CIEL	Équipement et transport aérien	p. 20
MER	Équipement et transport maritime	p. 26
VILLES ET TERRITOIRES	Urbanisme, habitat & construction	p. 32
FRANCE	Activités touristiques	p. 38
MONDE	Action internationale et recherche	p. 42
MODERNISATION	Ressources humaines & gestion budgétaire	p. 48

RÉGIONS			
56 Alsace	70 Corse	84 Nord-Pas-de-Calais	98 Rhône-Alpes
58 Aquitaine	72 Franche-Comté	86 Basse-Normandie	100 Guadeloupe
60 Auvergne	74 Ile-de-France	88 Haute-Normandie	101 Martinique
62 Bourgogne	76 Languedoc-Roussillon	90 Pays de la Loire	102 Guyane
64 Bretagne	78 Limousin	92 Picardie	103 Réunion
66 Centre	80 Lorraine	94 Poitou-Charentes	104 Mayotte
68 Champagne-Ardenne	82 Midi-Pyrénées	96 Provence-Alpes-Côte d'Azur	105 Saint-Pierre-et-Miquelon

Retrouvez ce document sur internet à l'adresse www.equipement.gouv.fr/ram2002

SECRÉTARIAT
D'ÉTAT AUX
TRANSPORTS
ET À LA MER

SECRÉTARIAT
D'ÉTAT AU
TOURISME

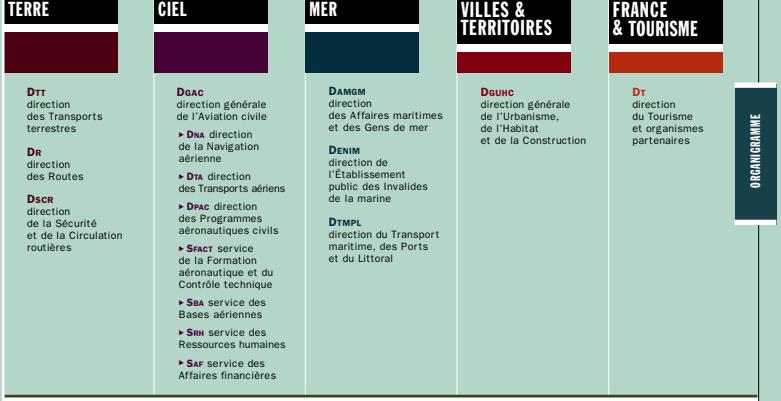
DIRECTIONS & SERVICES TERRITORIAUX

ADMINISTRATION CENTRALE

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSEES

INSPECTIONS

HAUT-FONCTIONNAIRE DE DÉFENSE



22 DRE directions régionales de l'Équipement	7 DAC directions de l'Aviation civile	14 DRAM directions régionales des Affaires maritimes	7 CETE centres d'Études techniques de l'Équipement	27 DRT délégations régionales au Tourisme
99 DDE directions départementales de l'Équipement	5 CRNA centres en route de la Navigation aérienne	19 DDAM/5 DDM directions départementales et interdépartementales des Affaires maritimes		
2 De directions de l'Équipement	5 SAC services de l'Aviation civile autre-mer	13 SN/Sm/SMN services de la Navigation et/ou Maritimes		
10 CIFP centres interrégionaux de Formation professionnelle	3 SBSA services spéciaux des Bases aériennes	6 Cross centres régionaux opérationnels de Sauvetage et de Surveillance en mer		
14 DRTT directions régionales du Travail des transports	9 centres de Formation aéronautique	1 Cosu centre opérationnel pour le sauvetage à la Réunion		
		15 Csn centres de Sécurité des navires		

- >>> **Notre lutte pour la sécurité reste, pour les années à venir, un objectif prioritaire.**
- >>> **Notre politique de développement durable donne tout son sens à notre action dans le cadre européen.**
- >>> **Notre vocation est de porter les valeurs de solidarité en matière d'équipements collectifs, d'urbanisme et de logement.**

2002, année du renouveau



Gilles de Robien
ministre
de l'Équipement,
des Transports,
du Logement,
du tourisme
et à la Mer.



Dominique
Bussereau
secrétaire d'Etat
aux Transports
et à la Mer.



Léon Bertrand
secrétaire d'Etat
au Tourisme.

Les activités du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, sont présentées pour la troisième fois dans un rapport annuel largement diffusé. Cette volonté d'information et de transparence est une dimension importante de la modernisation de notre service. Elle marque le renouveau d'un ministère résolument déconcentré, ouvert aux évolutions des technologies de l'information et soucieux de rendre compte de ses activités pour se mettre davantage à l'écoute des besoins du public.

Nos concitoyens mesurent chaque jour combien les décisions du ministère les concernent directement. Ils savent qu'elles touchent tous les aspects de leur vie quotidienne, qu'il s'agisse de se déplacer, de voyager, de se loger, de faire construire, de travailler ou d'entreprendre. Ils veulent pouvoir comprendre le sens des mesures annoncées et y trouver des réponses conformes à leurs attentes.

Il s'agit, en effet, de décisions qui engagent l'avenir vers un développement équilibré et durable de notre territoire au sein d'une Europe solidaire. Toutes les directions du ministère et leurs agents y travaillent en mettant leur enthousiasme et leur énergie au service de ce grand dessein. Cette année encore, les drames de l'actualité les ont trouvés mobilisés en première ligne pour des interventions d'urgence.

L'année 2002 ne nous a pas épargnés puisque c'est l'année du naufrage du *Prestige* qui rappelle dououreusement celui de l'*Erika*, celle des sautes d'humeur du climat avec des tempêtes meurtrières et ses inondations dévastatrices, celle d'accidents de la route encore trop nombreuses.

C'est au ministère de faire face pour réparer, sécuriser, prévenir. À lui de mettre en place les parades efficaces pour maîtriser de nouveaux risques liés à la croissance des déplacements. La présence sur le terrain d'hommes et de femmes des services de l'Équipement présents pour prévenir les risques ou réparer les dégâts montre combien l'exigence de sécurité reste primordiale dans nos interventions.

Notre lutte pour la sécurité reste, pour les années à venir, un objectif prioritaire. Avec bien sûr, la sécurité routière pour laquelle le président de la République nous a demandé d'engager un combat sans indulgence. Les résultats de la fin de l'année 2002 et du début 2003 sont encourageants. Ils ne peuvent nous satisfaire et nous invitent à persévérer pour améliorer durablement une situation encore inacceptable.

Cette recherche constante d'un niveau élevé de sécurité partout où elle est en jeu et notre volonté d'en faire un objectif majeur de développement durable donne tout leur sens à notre action dans le cadre européen, en matière de sécurité maritime, de sécurité routière, de sécurité ferroviaire et de sécurité aérienne où des progrès multiples et significatifs ont été enregistrés.

Au plan européen, des décisions déterminantes en matière de contrôle des navires transportant des matières dangereuses et polluantes ont été obtenues et seront très rapidement appliquées, ce qui devrait préserver plus efficacement les régions du littoral des risques de pollution. Si l'on ajoute à ces décisions le renforcement de la sécurité aérienne, le secteur des transports maritime et aérien évolue en concertation avec nos partenaires européens vers plus de qualité, d'efficacité et de sécurité.

Dans le secteur aérien, l'année 2002 reste cependant marquée par le ralentissement du trafic dû aux conséquences des attentats terroristes du 11 septembre 2001 et au coût du renforcement de la sûreté. Les compagnies aériennes restent fragiles même si des mesures de soutien les aident à affronter la désaffection des passagers. En revanche, le lancement commercial de l'Airbus A380 est un motif de confiance dans l'avenir de nos industries aéronautiques servies par une coopération européenne de haut niveau.

Quant aux entreprises de tourisme, qui ont un potentiel élevé d'emplois et de développement

>>>



Sécurité maritime. Février 2002

Ciel unique européen. Décembre 2002

Naufrage du Prestige. Décembre 2002



Sécurité routière. Octobre 2002



Inondations dans le Gard. Novembre 2002



Prévention des accidents. Septembre 2002

>>>

économique local, le secrétariat d'Etat au Tourisme redouble d'efforts pour accompagner leurs activités et les inciter à améliorer la qualité de leur offre. La renommée et la diversité exceptionnelles de nos paysages, de notre vie culturelle et de notre patrimoine historique sont des atouts que nous devons préserver. Être le leader mondial du tourisme exige des efforts constants avec tous les acteurs concernés pour maintenir notre position de premier rang.

Avec la sécurité et le développement durable, notre troisième exigence est notre vocation à porter les valeurs de la solidarité dès qu'il s'agit d'équipements collectifs, d'urbanisme et de logement.

Disposer d'un logement décent, dans un environnement équipé de commerces et où l'on se déplace facilement est pour tous les foyers français, une aspiration fondamentale que nous devons contribuer à satisfaire. Le ministère s'emploie à intervenir sur toute la chaîne du logement, qu'il s'agisse d'accès à la propriété ou de production de logements sociaux. Cet impératif permettra d'avoir un choix réel accompagné de mesures initiatives et adaptées aux besoins de chacun. Le ministère se mobilise aussi pour insérer dans notre société de nombreuses

personnes qui vivent dans des habitations dégradées, voire insalubres. Lutter contre cet habitat indigne de nos valeurs est aussi un objectif prioritaire de la politique engagée.

Enfin, notre ministère a conduit une réflexion en profondeur sur l'avenir du service public de l'équipement en définissant ses principales orientations pour les prochaines années. Il s'est engagé résolument dans la démarche gouvernementale de modernisation de l'administration qui tend à une plus grande proximité et à une simplification des démarches des usagers. La régionalisation du transport ferroviaire qui transfère les décisions d'exploitation des transports de voyageurs aux régions, complète l'effort d'équiperement de l'Etat inscrit dans les contrats de plan 2000-2006 de chaque région. Elle montre le chemin d'une décentralisation efficace.

Je vous laisse mesurer au fil de ces pages le degré de notre implication à engager notre territoire sur la voie du développement durable et solidaire.

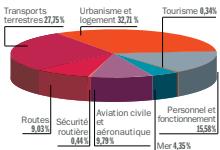
Gilles de Robien
ministre de l'Équipement, des Transports,
du Logement, du Tourisme et de la Mer

MOYENS DE PAIEMENT

RÉPARTITION PAR SECTEUR

DÉPENSES ORDINAIRES + CRÉDITS DE PAIEMENT*

*Budget général (y compris crédits Recherche),
FATA et budget annexe de l'aviation civile



Budget 2002

REPARTITION PAR NATURE DES DEPENSES

TITRES

(en millions d'euros)

TITRE III MOYENS DES SERVICES

3 659

- dont dépenses de personnel 2 729
- dont autres dépenses 931

TITRE IV INTERVENTIONS PUBLIQUES

12 137

- dont action économique, subventions aux entreprises 2 443
- dont action sociale, assistance et solidarité 6 406
- dont action sociale, prévoyance 3 108

TITRE V INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

2 435

- dont transports 2 371

TITRE VI SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT

2 186

- dont transports 497
- dont logement et urbanisme 1 662

TOTAL BUDGET GÉNÉRAL

20 417

FIATA

77

BAAC

1 578

TOTAL MINISTÈRE

22 072

REPARTITION PAR SECTEUR DES DEPENSES

DÉPENSES PAR SECTEUR EN 2002*

(en millions d'euros)

*Budget général (y compris crédits Recherche), FATA et budget annexe de l'aviation civile

(Exécution au 18 mars 2003)

LES MOYENS DES SERVICES DE L'ÉQUIPEMENT

Dépenses de personnel et de fonctionnement 3 439

TRANSPORT

8 218

► dont routes 1 994

► dont sécurité routière 99

► dont transports terrestres 6 125

MER

960

AVIATION CIVILE ET AÉRONAUTIQUE

2 161

► dont Budget général : programmes aéronautiques 506

► dont Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA) 77

► dont Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) 1 578

URBANISME ET LOGEMENT

7 219

TOURISME

75

TOTAL MINISTÈRE

22 072

PANORAMA 2002



MARS
JANVIER



MARS



JUILLET

JUILLET

JANVIER
MARS



MARS

JUIN.
07/06 Gilles de Robien nommé ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.
07/06 Dominique Bussereau nommé secrétaire d'Etat aux Transports.

JUILLET.

03/07 Saison touristique 2002.
Communication de Leon Bertrand au Conseil des ministres.

15/07 Sécurité des ascenseurs.

Après l'accident du 21 mai, le ministre prend une série de mesures pour rendre plus sûrs les ascenseurs anciens.
25/07 Développement durable des aéroports parisiens.

Un plan est adopté pour réduire la gêne sonore et combattre les nuisances pour les riverains.

JANVIER.
01/01 Réorganisation des Trains Express Régionaux.
Transfer des compétences aux régions qui devront désormais leurs lignes de chemin de fer.

19/01 Cabotage maritime.
Un groupe de travail français, italien et espagnol s'installe à Livourne.
20/01 Organisation de l'aviation civile internationale OACI.
Renforcement des dispositifs de sécurité.
28/01 TGV Est européen.
Lancement des travaux.

MARS.
21/03 Circulation aérienne.
Nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne.
22/03 Tunnel du Mont Blanc.
Réouverture du tunnel aux poids lourds.
26/03 Programme Galileo.
Lancement de la phase de développement du système de navigation par satellite européen complémentaire du GPS américain.

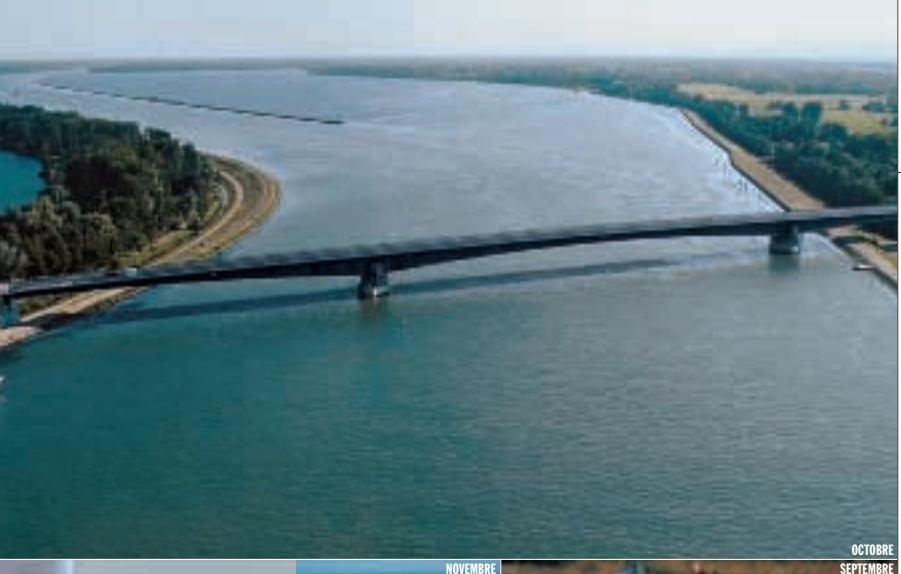
MAI.
07/05 Gilles de Robien nommé ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.
07/05 Dominique Bussereau nommé secrétaire d'Etat aux Transports.

JUIN.
17/06 Léon Bertrand nommé secrétaire d'Etat au Tourisme.
17/06 Conseil des ministres européens des Transports.
Accord politique sur l'accès au marché des services portuaires.

JUILLET.
03/07 Saison touristique 2002.
Communication de Leon Bertrand au Conseil des ministres.
15/07 Sécurité des ascenseurs.
Après l'accident du 21 mai, le ministre prend une série de mesures pour rendre plus sûrs les ascenseurs anciens.
25/07 Développement durable des aéroports parisiens.
Un plan est adopté pour réduire la gêne sonore et combattre les nuisances pour les riverains.



NOVEMBRE
DÉCEMBRE



SEPTEMBRE.

05/09 Inondations dans le Gard.
Les services de l'équipement sont mobilisés.
17/09 États généraux de la Sécurité routière.
Mobilisation générale autour de cette priorité du président de la République.

OCTOBRE.

03/10 Logement.
Congrès ILM.
10/10 Inauguration du pont Pierre Pflimlin.
Un nouveau pont européen entre la France et l'Allemagne.

NOVEMBRE.

19/11 Naufrage du Prestige.
À son bord 77 000 tonnes de fuel lourd dont une partie se déverse en mer. Les plans Polmar-mer puis Polmar-terre sont déclenchés.
27/11 Urbanisme et habitat.

Gilles de Robien présente un projet de loi simplifiant les dispositions d'urbanisme de la loi SRU et améliorant la sécurité dans les accueils.

28/11 Perspectives sur l'accessibilité des lieux publics.
Beauvais référencé comme «ville phare».

DÉCEMBRE.

04/12 Sécurité maritime.
Communication en Conseil des ministres.
05/12 Ciel unique.
Adoption d'une position commune des ministres des Transports européens sur les projets de réglementations «ciel unique» avant deuxième lecture par le Parlement.
11/12 Relances en faveur de l'immobilier.

Mesures fiscales pour aider l'offre locative à loyer modéré et réorienter les futurs plans d'aménagement vers l'immobilier.

18/12 Réunion du Comité interministériel sur la Sécurité routière.
Projets de contrôles et de sanctions des infractions renforcées, de formation du conducteur et de prévention améliorées.

MOUBLI DU CLIGNOTANT FAIT CHAQUE JOUR 27 NOUVELLES VICTIMES.
EN VILLE, IL N'Y A PAS QUE DES VOITURES ACCIDENTÉES.



NOVEMBRE



SEPTEMBRE



NOVEMBRE



DÉCEMBRE





TERRE EQUIPEMENT & TRANSPORTS TERRESTRES

CHIFFRES CLÉS

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTS TERRESTRES

1999/2000 | 2000/2001 | 2001/2002

(en pourcentage d'évolution)
(entreprises françaises sur le territoire national)

VOYAGEURS SNCF (en voyageurs.km)

ENSEMBLE DU TRAFIC		
+ 5,0 %	+ 2,3 %	+ 2,8 %
RESEAU PRINCIPAL	+ 2,4 %	+ 2,9 %
► DONT TGV	- 7,6 %	+ 6,6 %
► DONT TRN (trains rapides nationaux)	- 8,6 %	- 6,7 %
+ 0,2 %	+ 3,3 %	+ 4,1 %
TRANSILien	+ 1,6 %	+ 2,4 %

VOYAGEURS ROUTE (en voyageurs.km)

VOITURES PARTICULIÈRES		
+ 0 %	+ 1,0 %	+ 1,8 %
BUS ET CARS	+ 3,6 %	- 1,0 %

VOYAGEURS RATP (en voyageurs)

MÉTRO + RER		
+ 5,1 %	+ 1,5 %	+ 1,0 %
BUS (RATP)	+ 4,1 %	+ 0,3 %
TSPC île-de-France	+ 10,3 %	+ 1,8 %

TCSP* DE PROVINCE (en voyageurs)

PRINCIPAUX RÉSEAUX		
+ 3,4 %	- 0,6 %	+ 0,9 %

*Transports en commun sur site propre

MARCHANDISES (en tonnes.km)

ROUTES		
+ 2,4 %	+ 2,7 %	+ 0,0 %
FERROVIAIRE	- 9,0 %	- 0,7 %
FLUVIAL	- 7,5 %	+ 3,3 %
COMBINE FERROVIAIRE	- 9,4 %	- 0,9 %

*entreprises françaises et étrangères sur le territoire national



ENJEUX

1. Surveillance de la route dans une subdivision.

2. Le tramway de Lyon facilite les déplacements et la circulation en ville.

L'équilibre du territoire dépend de la qualité des voies de communication, de leur intermodalité, de leur ouverture sur l'Europe et de leur apport en matière de développement durable et de sécurité. Arriver aux meilleures performances à des coûts acceptables exige une large palette de savoir-faire pour prévoir, construire, entretenir et surveiller routes, autoroutes, ouvrages d'art, voies ferrées et voies fluviales ainsi qu'une concertation de tous les instants avec les élus, les partenaires professionnels et les instances européennes. Parmi les grands chantiers prioritaires, celui de la sécurité routière a mobilisé en 2002 toutes les énergies, depuis les laboratoires de recherche jusqu'aux équipes de terrain.

L'organisation des transports terrestres

La direction des Transports terrestres (Drt) régule l'activité du transport routier, veille à l'intermodalité de l'offre, notamment pour les déplacements urbains et agit pour le renouveau du ferroviaire dans le cadre européen. La direction des Routes (Dir) assure la cohérence du réseau routier et autoroutier et sa sécurité, coordonne la politique d'entretien et supervise les sociétés concessionnaires d'autoroutes. La direction de la Sécurité et de la Circulation routières (Dscr) contribue à la politique interministérielle de sécurité et met en application les mesures gouvernementales visant les conducteurs, les véhicules et les infrastructures. Elle est responsable de la politique de circulation et d'information routière. Les directions régionales (Dir) et départementales (Ddc) de l'Équipement appliquent sur le terrain les décisions ministérielles et interviennent en situation de crise, notamment lors des difficultés de circulation provoquées par des intempéries.

LE RAIL

Succès de la régionalisation des TER

Le transfert de compétences aux régions de l'organisation et du financement des services régionaux de voyageurs intervient le 1^{er} janvier 2002, se révèle très positif et apprécié des voyageurs qui empruntent les trains express régionaux. La compensation financière versée aux régions s'élève à 1 517 millions d'euros. Dès le mois de juillet, vingt régions avaient signé une convention d'un minimum de cinq ans avec la SNCF pour lui confier l'exploitation de leurs services régionaux de voyageurs. Globalement, 17 % du budget des régions pour le transport ferroviaire, deuxième poste budgétaire après la consommation et l'entretien des lycées. Le Conseil économique et social doit valider cette première année de fonctionnement. Entre 1996 et 2001, le trafic TER a augmenté de 21 % et de 4 % entre 2001 et 2002.



Évolution vers l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire

L'année 2002 est celle de la préparation de l'ouverture à la concurrence du fret international intervenue le 15 mars 2003. Elle a donné lieu à une concertation approfondie avec les principaux acteurs du secteur, notamment Rrt*, la SNCF et les organisations professionnelles et syndicales. Dans le même temps, une mission d'étude sur le fret ferroviaire a été confiée par le Premier ministre aux secrétaires Haefliger et Gerbaud. A partir d'un état des lieux, ces deux séniors ont analysé les contraintes, difficultés et coûts et fait des propositions pour que le fret puisse faire face aux enjeux européens et de société auxquels il est confronté. Dans les discussions européennes, les questions ferroviaires sont au premier plan. La Commission européenne a adopté cinq propositions de directives. L'ensemble étant appelé second paquet ferroviaire. L'objectif est de progresser rapidement vers un espace ferroviaire européen intégré en développant une approche commune de la sécurité, en favorisant l'interopérabilité des réseaux et en accélérant l'ouverture du marché du fret ferroviaire. Un premier examen de ces textes a eu lieu lors du Conseil des ministres des Transports de décembre 2002.

* Rrt: Réseau ferroviaire de France

ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer | RAPPORT D'ACTIVITÉ 2002 | ministère de l'Énergie, des Transports, du Logement, du tourisme et de la Mer | RAPPORT D'ACTIVITÉ 2002 | 9

ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du tourisme et de la Mer | RAPPORT D'ACTIVITÉ 2002 | 9

Principaux projets de développement du fret ferroviaire (horizon 2010)



- Désaturation d'axes ou de nœuds ferroviaires
- Amélioration des axes ferroviaires
- Chantier de transport combiné
- Plate-formes
- Dégagement du gabarit
- Ligne à grande vitesse
- Autre ligne

Grands projets ferroviaires : poursuite des investissements

Plusieurs grands projets d'infrastructures se poursuivent activement en 2002 : la construction de la ligne TGV Est avec le lancement des travaux de génie civil en janvier, la déclaration d'utilité publique et le lancement des études d'avant projet détaillé de la branche Est de la ligne TGV Rhin Rhône, la ligne Perpignan Figueras à travers les Pyrénées dont les premières négociations ont été lancées en mars, en septembre, le TGV Sud Europe Atlantique et les traversées alpines (ligne nouvelle mixte fret-voyageurs et autoroutes ferroviaires). 2002 a également été



1 et 2. L'audit mené en 2002 fait le point sur l'ensemble des projets de lignes TGV.



Sécurité renforcée des transports guidés

Depuis 2000, les missions du Siorri* concernent l'ensemble des transports guidés urbains en plus des funiculaires, téléphériques, télésièges, télécabines, trains à crémaillère, à l'exception des transports empruntant le réseau ferré national. La loi du 3 janvier 2002 a défini les procédures de sécurité applicables en matière d'infrastructures et de systèmes de transport. Les textes d'application préparés en concertation sortiront en 2003. Mission régionale de l'Etat, la loi du 3 janvier 2002

atteint un haut niveau de qualité. La certification ISO 9001 obtenue par le Siorri, en fait un organisme notifié pour la sécurité des systèmes de transport par câbles, déclaré auprès de la Commission européenne.

*Siorri : service des Remontées mécaniques et des Transports guidés.

La sécurité des remontées mécaniques est l'objet d'une attention accrue.



Les remontées mécaniques

4 013 installations réparties sur 379 sites totalisant

700 millions de passagers/an sur :

47 téléphériques bi-câbles

1015 téléphériques monocâbles

2912 remontes-pentes (téléskis)

19 funiculaires

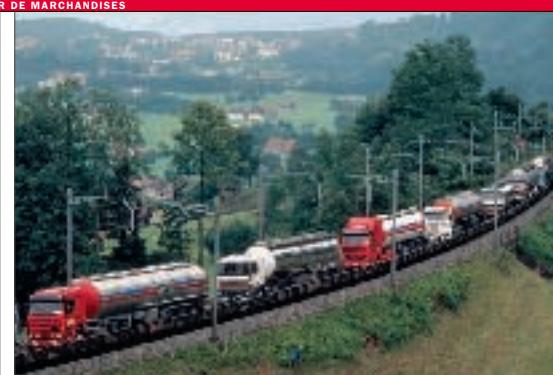
20 engins à crémaillère

Le nouveau chrono-chotchygraphe

Après de longues discussions au niveau européen, un nouvel appareil de contrôle électronique sera désormais obligatoire sur les camions de plus de 3 tonnes et les véhicules de voyageurs de plus de neuf places à partir d'avril 2004. Ce chronochotchygraphe à cartes à puces permet de suivre avec efficacité et fiabilité les temps de route et de repos des conducteurs.

Les simplifications administratives

Les simplifications administratives progressent. Après une expérimentation positive de trois mois dans cinq DIRE avec des entreprises, les procédures facilitent la demande et l'obtention des documents de transport routier vont être étendues et généralisées sur tout le territoire en 2005. Une réflexion a été lancée sur la possibilité de transférer à la profession la gestion de l'attestation de capacité professionnelle pour les entreprises de transport.



Le développement du ferroutage devrait permettre de rééquilibrer au profit du ferroutage le transport de marchandises sur le territoire national.

Bilan positif des négociations sociales

Plusieurs accords sont passés dans l'année sur les conditions de travail des transporteurs routiers : en premier lieu, l'accord du 23 avril sur la rémunération des heures de temps de service à partir de la 36^e heure, qui complète le décret du 25 avril sur la durée de travail dans le transport routier de marchandises ; ensuite l'accord salarial du 25 novembre conclu dans ce secteur pour une durée de trois ans.

Pour le transport de fonds, l'accord du 10 juillet

encadre le retour au travail de nuit. Dans le secteur de la logistique, les partenaires signent aussi en juillet un accord d'étape, sur les définitions et le classement des emplois spécifiques des personnels. Dans le transport routier de voyageurs, un accord a été trouvé sur les conditions d'application des 35 heures et prévoit un 13^e mois conventionnel. Enfin, dans le transport public urbain, l'accord du 11 juin sur la sécurité apporte de nouvelles garanties aux salariés agressés.



Le suivi et les études du secteur des transports

Les statistiques sont la matière première de la réflexion économique sur les transports et revêtent à ce titre une importance particulière. En 2002, le ministère élargit sa production par la création d'un indice-trimestriel de production de services de transport permettant le suivi homogène de l'évolution conjoncturelle de l'ensemble du secteur. Les études économiques sont destinées à éclairer les prises de décisions. Il peut s'agir par exemple, d'évaluer le trafic dans certaines zones et de planifier les infrastructures adaptées (traversées alpines et pyrénéennes), de mesurer la rentabilité des projets d'infrastructures de transport, de mettre en place des indicateurs de performance pour exercer un suivi de la politique générale des transports.

LA VOIE FLUVIALE



Les investissements de restauration et d'entretien du réseau fluvial sont inscrits aux contrats de plan État-régions et programmes interrégionaux.

Un fuseau pour le canal Seine-Nord

Le principe retenu pour la liaison fluviale Seine-Nord est celui d'un aménagement progressif. Sur la période 2000-2006, dans le cadre des contrats de plan État-régions, l'aménagement des extrémités nord et sud de la liaison est engagé de façon à développer le transport fluvial dans les bassins concernés et d'améliorer la sécurité des transports fluviaux. Dunkerque-Rouen et Le Havre. Le rehaussement de ponts, la modernisation de barrages et d'écluses figurent dans les programmes de travaux des contrats de plan du Nord-Pas-de-Calais, de la Haute-Normandie, de la Picardie et de l'Île-de-France.

Pour le tronçon central à grand gabarit entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, l'année 2002 a été marquée par le choix du fuseau de tracé.

ou signalent un problème par les biais des bornes d'appels implantées sur chaque écluse. Au poste de contrôle, on peut visionner sur écran le trafic et l'état des écluses. Les mouvements de bateaux et les éventuelles difficultés sont immédiatement détectées. Le système facilite et accélère la maintenance des ouvrages.

En voie de modernisation

Les principaux investissements de l'année concernent la restauration du réseau dans le cadre des contrats de plan État-régions et la modernisation de son exploitation. Un exemple : sur le canal du centre où 1500 bateaux, pour la plupart de plaisance, naviguent chaque année, un poste de contrôle et de commande supervise 44 écluses et reçoit les appels des usagers qui s'annoncent

LES ROUTES ET AUTOROUTES



Viaduc de Verrières sur l'A75 (12).

La route, première voie de transport

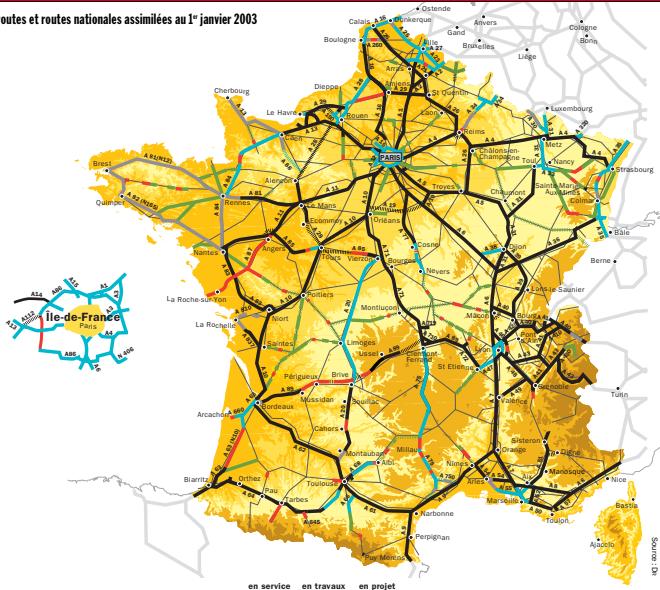
La route occupe une place prépondérante dans l'économie puisqu'elle assure à elle seule 90 % des transports de voyageurs et 75 % des transports de marchandises en France. L'en-tretien des chaussées et des ouvrages d'art représente 48 % du budget des routes nationales (dont le montant 2002 est de

1,3 milliard d'euros), 52 % étant consacrés aux investissements d'études et de constructions. Les chiffres tiennent compte des annulations intervenues au

cours de l'année qui ont affecté l'investissement alors que l'en-tretien a été préservé.

LES ROUTES ET AUTOROUTES

Autoroutes et routes nationales assimilées au 1^{er} janvier 2003



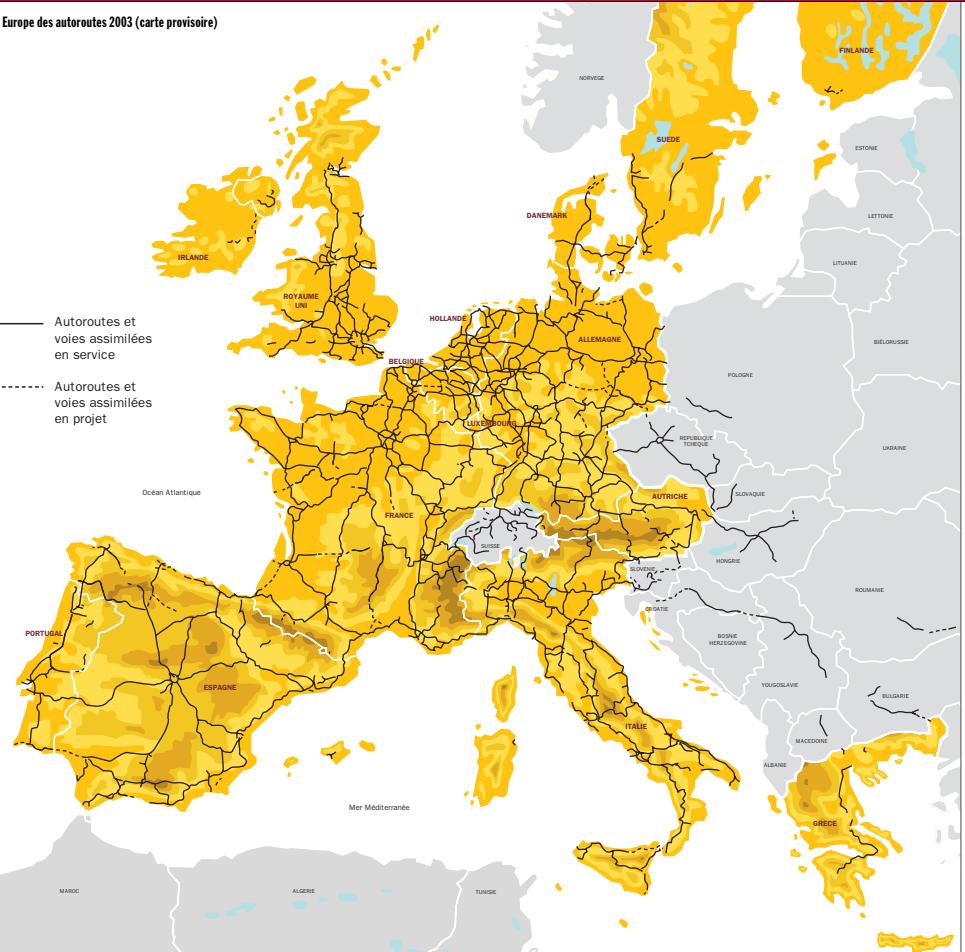
	en service	en travaux	en projet
Autoroutes concédées :	7220 km	9294 km	
Autoroutes non concédées :	1574 km		
Autoroutes concédées :	363 km	653 km	
Autoroutes non concédées :	290 km		
Liaisons apellées à devenir des autoroutes :	1080 km		
Routes nationales à 2x2 voies et carrefours dénivélés			

Principales mises en service du réseau routier national en 2002 (la totalité représente environ 200 km)

RÉGION	N° Département	N° de voie Libellé opération	KM	Caractéristique de la section	Mise en service
PICARDIE	60 OISE	RN32 DÉVIATION THIROUTE-RIBECOURT	16,00 RN		24/01/02
CENTRE	45 LOIRÉT	RN60 DÉVENTRE BELLEGARDE ET ST MAURICE/FESSARD	19,50 autres		4/03/02
RHÔNE-ALPES	42 LOIRE	RN7 DEVATION DE SAINT MARTIN D'ESTREAU	2,70 autres		24/06/02
LANGUEDOC-ROUSSILLON	34 HÉRAULT	A75 AMÉNAGEMENT ENTRE CLERMONT L'HÉRAULT ET PEZENAS	20,00 autre route		3/07/02
BASSE-NORMANDIE	50 MANCHE	A84 DOUBLLEMENT DE LA DÉVIATION DE PONT FARGY	6,40 autre route		12/07/02
Poitou-Charentes	17 CHARENTE-MARITIME	RN141 AMÉNAGEMENT ENTRE ST LAURENT ET LE BREUIL	5,66 2x2 voies dénivélées		13/08/02
PROVENCE	83 VAR	A52 LIASION A50-A57 TRAVERSÉE TOLON	tunnel		19/09/02
ALSACE	67 BAS-RHIN	ROCADE SUD DE STRASBOURG - PONT D'ALTENHEIM-SCHAU	1,50 autres		10/10/02
BRETAGNE	35 ILLE-ET-VILAINE	A84 A 84 SECTION RENNES - L'IFFRE	9,50 autoroute		8/11/02
RHÔNE-ALPES	26 DRÔME	RN7 DEVATION DE BOURG LES VALENCE	3,94 2x2 voies dénivélées		5/12/02
CHAMPAGNE-ARDENNE	8 ARDENNES	A34 SECTION POIX-TERRON - FAISSEAU	11,40 autoroute		31/12/02

LES ROUTES ET AUTOROUTES

Europe des autoroutes 2003 (carte provisoire)



Priorité à l'entretien et à l'exploitation du réseau

Depuis plusieurs années, l'effort de progression du budget d'entretien des routes se poursuit. Le budget 2002 accentue cette tendance avec une augmentation de la dotation d'entretien courant de 3,2 %, celle d'entretien préventif des chaussées de 6,8 % et celle de réhabilitation des ouvrages d'art de 7,1 %. L'orientation est d'avoir à terme une vision globale de la route, de son entretien et de son exploitation, en particulier en développant une approche par itinéraires. L'objectif est de faciliter la programmation pluriannuelle et la coordination entre les différents programmes d'ouvrages d'art, de chaussées et d'aménagements de sécurité. En matière d'exploitation, la mise en place d'équipements performants sur le réseau routier national progresse, conjuguée à de nouvelles organisations des DDE et le développement, en partenariat avec les collectivités territoriales, de nouveaux systèmes de gestion du trafic dans les grandes agglomérations. L'opération majeure de réparation et d'élargissement du pont d'Aquitaine s'est poursuivie en 2002. Des travaux de renforcement ont été engagés sur près de 150 points. Des graves inondations intervenues dans le Sud-Est, la réactivité des services et la mobilisation des hommes et femmes de l'Équipement ont été exemplaires.

TERRE

Les contrats État-régions

Les contrats de plan État-région sont le principal mode de financement des investissements routiers. Signés entre l'État et les régions, ils sont complétés par des conventions qui formalisent la participation financière des départements et des communes. Ainsi, pour la période 2000-2006, l'engagement de l'État s'élève à 5,1 milliards d'euros. En ajoutant la part des collectivités, ce sont environ 13,3 milliards d'euros qui seront investis sur le réseau routier national non concédé. Trois principes guident les choix d'intervention : la recherche d'une plus grande sécurité, la régulation et la protection acoustique en milieu urbain, la poursuite des grandes liaisons de maillage du territoire.

Les grands programmes : A 75, RN 7

Itinéraire alternatif vers le Sud, l'A 75 est en cours d'achèvement : sur les 340 km qu'elle comporte, 286 sont en service dont 202 km en continu (de Clermont-Ferrand à Engy-

portes des aménagements de sécurité entre Cosne-sur-Loire et Roanne. Par ailleurs, les travaux se poursuivent sur l'A 89, l'A 29, l'A 87 et l'A 85.

ITGG : l'itinéraire à très grand gabarit

Il permettra l'acheminement des pièces de l'avion gros porteur Airbus A380 depuis le port de Bordeaux jusqu'à Toulouse. Celui-ci est notamment constitué d'une liaison routière aménagée à cet effet sur 240 km entre Langonnet et Toulouse. L'année 2002 aura été marquée par une intense activité au service de ce projet d'intérêt national : la déclaration d'utilité publique

et la mise en service de l'ITGG.

a permis d'engager les acquisitions foncières et les travaux dès le deuxième semestre 2002, avec comme objectif le passage d'un premier convoi dès septembre 2003.

Les aménagements de sécurité

36 millions d'euros sont consacrés par l'État à des aménagements de sécurité sur le réseau routier national, 22 millions d'euros par les collectivités locales. Une attention particulière est portée au traitement des obstacles latéraux : arbres, poteaux, bâtiments, murets, trop proches de la chaussée et des accotements, qui risquent de provoquer les dommages en cas d'accident. À ce titre, un guide technique proposant des diagnostics et des solutions de traitement des obstacles laté-

raux a été édité sous l'égide du SETRA[®] en collaboration avec le réseau Scientifique et Technique des routes. Les opérations réalisées sur les sections d'itinéraires à sécuriser sont reportées dans les plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS) et financées, en règle générale, dans le cadre des contrats État-régions. Les aménagements plus importants nécessitent l'initiative directrice des départementales de l'Équipement, avec des crédits d'initiative locale. Un programme spécifique est

consacré aux gâssières de sécurité adaptées aux motocyclistes.

TERRE



1. Le pont Pierre Pflimlin sur le Rhin, au Sud de Strasbourg, facilite les échanges franco-allemands.

2. Tunnel de Sauge (06).

Principales mises en service du réseau autoroutier national en 2002

SOCIÉTÉ	N° de voie	Section	Longueur en Km	Date de mise en service
ASF	A87	Angers-Chalet Sud	55	23/01/2002
ASF	A89	Tulle Est-Ussel Ouest	43	22/02/2002
ASF	A66	Toulouse-Pamiers	39	27/02/2002
Total			137	

Le réseau autoroutier concédé

Conformément au droit national et communautaire, les concessions des nouvelles sections autoroutières sont mises en concurrence. Dorénavant, les conditions de gestion des sociétés d'économie mixte autoroutières sont celles de sociétés de droit commun, ce qui leur permet de répondre aux mises en concurrence de ces nouvelles sections. L'année 2002 a été marquée par l'ouverture de plus de 49 % du capital des Autoroutes du Sud de la France (ASF) bien accueillie sur le marché financier.

À cette fin, un travail de rénovation des caliers des charges et des statuts d'ASF et d'DESCOTA a été entrepris. D'un point de vue plus général, le ministère a conduit une réflexion stratégique sur l'évolution et l'avenir du secteur autoroutier concédé auxquelles sont liées les problématiques relatives au maintien de la concurrence.

Routes et développement durable

Concernant la qualité de l'air, un protocole de collaboration est signé avec l'ADEME, le ministère de l'Écologie et les associations de surveillance de la qualité de l'air.

La prise en compte de l'environnement concerne



aussi l'entretien et l'exploitation de la route : ainsi, un guide d'analyse et d'amélioration (DEQUADE concordance) a été diffusé au printemps 2002. À l'instar du « 1 % paysage et développement », un appel à projet a été lancé avec le Cemt* en vue d'améliorer la conception intégrée des infrastructures en milieu urbain. 2002 a été aussi l'année de la naissance de la formation faune-flore, qui débouchera assez rapidement sur un réseau de correspondants faune-flore au sein des Cemt.

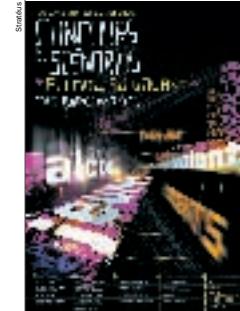
* Cemt : centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Un réseau tourné vers l'Europe

La modernisation du réseau routier a pour objectif d'adapter à la croissance du trafic, notamment international et d'assurer une desserte équilibrée de toutes les régions, en particulier les liaisons transversales. Dans le cadre des contrats d'aménagement en autoroute hors péage de la rocade des Estuaires (A94) en Bretagne et Normandie, la mise en route express à deux fois deux voies de la route Centre Europe Atlantique de la RN 10, entre Poitiers et Bordeaux, de la RN 19, entre Langres, Belfort et la Suisse et la liaison Reims-Charleville-Mézières (A 34) vers la Belgique. En parallèle se déplient des services télématiques transfrontaliers (SERTI, CENTRICO

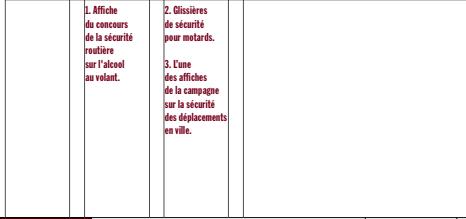
Bilan 2002 : légers progrès

En 2002, 7 742 personnes ont perdu la vie et 137 839 personnes ont été blessées sur les routes françaises. C'est encore un lourd bilan même si près de 500 vies ont été sauvées par rapport à 2001. L'insécurité routière a toutefois diminué significativement dans la deuxième moitié de l'année, reflet d'une prise de conscience des usagers de la route. Les comportements les plus dangereux sont toujours la consommation d'alcool, la vitesse excessive ou inadéquate et le non-port du casque ou de la ceinture de sécurité. L'insécurité routière constitue la première cause de mortalité chez les 15-24 ans qui représente 13 % de la population mais 25,6 % des tués sur la route. Mieux protéger les jeunes conducteurs est une préoccupation majeure des pouvoirs publics.



Formation, communication, réglementation : davantage de prévention

Tout d'abord, une réforme du permis de conduire s'est engagée pour améliorer la qualité de la formation : des situations, plus axées sur les risques ou les attitudes à avoir vis-à-vis des usagers vulnérables, sont désormais proposées aux candidats à l'épreuve du Code de la route. En même temps, la poursuite des négociations internationales sur la réglementation technique des véhicules a permis de faire avancer le dossier des systèmes de limitation de vitesse (bride des véhicules), lancé depuis plusieurs années. De plus, un partenariat de localisation (type GPS). Enfin, temps fort dans la communication de la Sécurité routière, la campagne d'affichage sur la sécurité des déplacements en ville a été unanimement saluée. Le concours de scénarios alcool au volant, faites tourner vos idées, lancé auprès des 15/24 ans, a connu un vif succès, signe de la mobilisation des jeunes sur ce sujet.



1. Affiche du concours de la sécurité routière sur l'alcool au volant.

2. Glaissière pour motards.

3. Une des affiches de la campagne sur la sécurité des déplacements en ville.

ÉVÉNEMENT 2002

Mobilisation générale pour la sécurité routière



Dans son allocution télévisée du 14 juillet 2002, le Président de la République a fait de la sécurité routière l'un des trois grands chantiers de son quinquennat. La réunion des premiers Etats généraux de la Sécurité routière, le 19 septembre 2002, a marqué le début d'une grande mobilisation nationale. Elle a permis d'appréhender l'avis de tous les acteurs concernés avant de définir sa politique. Élus locaux, associations, constructeurs automobiles, représentants locaux de l'Etat et ministres impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière ont pu, à cette occasion, échanger leurs expériences et leurs idées. En conclusion, le Premier ministre a mis l'accent sur les deux nécessités soulevées par les participants : l'application stricte du Code de la route et le renforcement de la formation du conducteur, notamment pour mieux prendre en compte le «sur-risque» chez les jeunes et les conducteurs novices.

1. À l'initiative des élus, des associations, des collectivités, des autorités publiques sur les lieux d'accidents pour sensibiliser les conducteurs à la prudence.

2. Le Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin, préside les Etats généraux de la Sécurité routière du 17 septembre 2002.



SÉCURITÉ PLUS GRANDE ET RENFORCEMENT DE L'ÉDUCATION DES CONDUCTEURS

S'appuyant sur la réflexion engagée lors des Etats généraux et sur les travaux du Conseil national de sécurité routière, le Ciss (comité interministériel de sécurité routière) du 18 décembre 2002 a retenu deux axes prioritaires de travail :

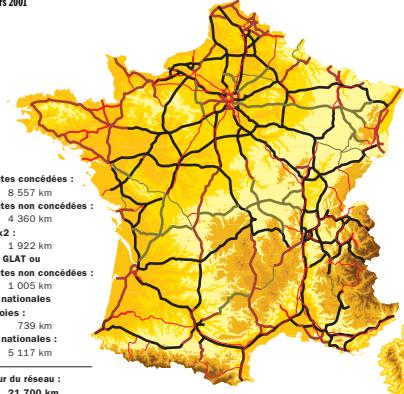
- accroître le contrôle et aggraver la sanction pour changer les comportements et faire respecter la règle
- agir sur la formation et l'information pour faire émerger une culture de sécurité routière et impliquer tous les acteurs

Dans le domaine du contrôle et de la sanction, les décisions prises prévoient en particulier une aggravation des peines pour les infractions graves et le développement du contrôle automatique. En effet, les opérations pilotes d'automatisation des contrôles, menées en 2001 et 2002, ont montré leur incidence positive sur la vitesse et le nombre d'accidents. Le Ciss a décidé d'équiper, d'ici trois ans, mille sites avec ces nouveaux appareils. Fondés sur la stricte application des sanctions, ces dispositifs ne laisseront plus aucun chance au contrevenant. Côté formation, l'encadrement du conducteur novice a été renforcé avec, notamment, la mise en place du permis probatoire. Enfin, côté infrastructures, les gestionnaires de voirie sont invités à faire réaliser un diagnostic de la signalisation routière, afin d'assurer la cohérence des règles de signalisation avec les caractéristiques des infrastructures et la perception que peuvent en avoir les usagers. Le traitement des obstacles latéraux et les aménagements en faveur de la sécurité des deux-roues font aussi partie des priorités.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Réseau Schéma Directeur d'exploitation de la route à l'horizon 2010

au 7 mars 2001



Modernisation du réseau

La densité du trafic routier, les enjeux de sécurité et le poids économique liés à la route nécessitent une exploitation et une information routière dynamiques, notamment autour des agglomérations et sur les grands axes routiers et autoroutiers. En 2002, pour aider les gestionnaires de voirie à maîtriser les situations de crise comme les incidents quotidiens, un guide pour l'élaboration des plans de gestion de trafic a été diffusé. Des avancées significatives ont été réalisées dans l'exploitation de plusieurs itinéraires majeurs (RCEA route centre Europe Atlantique, liaison Maïcon-Monthieux-Limoges-Angoulême, A84, A31, A34). La surveillance des réseaux, le recueil de données et l'amélioration des modèles d'itinéraires permettent le développement de l'information en temps réel sur la sécurité et les conditions générales de circulation.

S'appuyant sur les technologies les plus récentes, l'information routière en temps réel est déployée dans le cadre du Sora (schéma directeur de l'information routière). Elle nécessite le travail coordonné des forces de l'ordre, des centres d'information routière, des gestionnaires de voirie et des opérateurs privés d'information routière.

L'expérimentation mise en œuvre en 2001 sur 15 Dior (axe Paris-Lyon-Marseille et sillon lorrain) et son évaluation en 2002 conduisent au choix suivant : ce service bénéficiera prioritairement, dans une première phase, au réseau trans-européen prolongeant les autoroutes à péage, en s'appuyant en particulier sur l'extension du réseau radio 107.7.

La sécurité routière dans les services

Initié fin 2001, le projet man-

agement et pratiques de sécu-

rité routière vise à renforcer

l'action professionnelle en

faveur de la sécurité routière

dans l'ensemble des activités

des Dior depuis l'urbanisme jus-

qu'à la gestion des infrastruc-

tures. Mieux intégrer la dimen-

sion sécurité routière dans

l'ensemble des métiers de l'é-

quipement nécessite de modi-

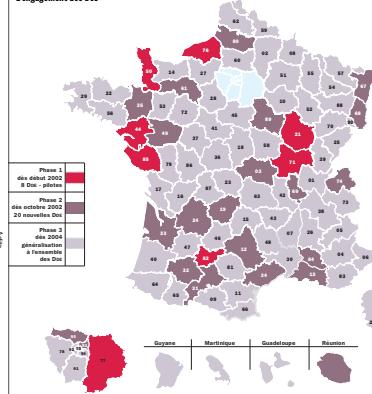
fier en profondeur les pratiques

professionnelles :

- meilleure coordination trans- versale entre services,
- développement d'une culture de prévention du risque routier au service des usagers de la route et de l'espace public dans les activités quotidiennes des agents de l'Équipement,
- évaluation et capitalisation des démarches contre l'inse- curité.

Management et pratiques de sécurité routière

L'engagement des Dior





CIEL ÉQUIPEMENT & TRANSPORT AÉRIEN

CHIFFRES CLÉS

BUDGET 2002

1 796 MILLIONS D'€

DIRECTIONS RÉGIONALES MÉTROPOLITAINES

7

DIRECTIONS RÉGIONALES D'OUTRE-MER

5

CENTRES EN ROUTE DE NAVIGATION AÉRIENNE

5

AÉRODROMES

560 ► DONT 15 GRANDS AÉROPORTS
ACCUÉILLANT PLUS D'UN MILLION
DE PASSAGERS

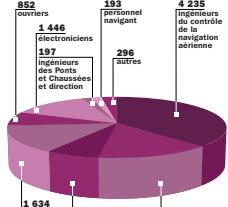
INVESTISSEMENTS DGAC

CONSOMMATION DES CRÉDITS EN MILLIONS D'€

2001	2002
406,62	733,37

EFFECTIF TOTAL AU 1^{er} JANVIER 2003

11 355 AGENTS



ENJEUX

L'année 2002 est une année difficile pour le transport aérien qui se remet lentement des attentats du 11 septembre 2001 avec un volume du trafic inférieur à celui de 2000. Le secteur aérien français maintient cependant ses performances en raison de l'excellence de son industrie aéronautique, des bons résultats d'Air France, de la qualité de ses aéroports et de leurs services. Les enjeux d'avenir sont de faire progresser encore la sécurité et la sûreté, la fluidité du trafic et la réduction des nuisances sonores.

L'organisation de l'aviation civile

La direction générale de l'Aviation civile (Dgac) a la responsabilité d'assurer le plus haut niveau de sécurité dans le transport aérien, d'organiser le contrôle aérien, d'encafer la politique aéroportuaire, de contrôler l'exploitation des avions, de préparer la formation des personnels et de soutenir la recherche en matière de construction aéronautique.



LE TRANSPORT AÉRIEN

Sortie de crise en pointillé

Les attentats du 11 septembre 2001 continuent à peser lourdement sur les résultats des compagnies aériennes. Aux 18 milliards de dollars de pertes en 2001, succèdent 15 milliards en 2002 selon l'Iata*. Malgré la bonne tenue du trafic fret (+ 6%), les compagnies restent

très affectées par le recul du trafic passagers (- 2,5 %) et la hausse des coûts de sûreté. L'Iata table sur une hausse de 6,4 % du trafic passagers en 2003 et une croissance moyenne de 3,3 % d'ici 2006.

* International Air Transport Association

Émergence des compagnies à bas coût

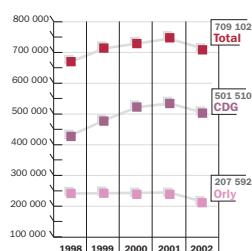
Alors qu'aux Etats-Unis, les sept grandes compagnies ont connu un déficit, les compagnies Air France, Lufthansa et British Airways, acteurs importants du marché en Europe, résistent mieux. En France, la montée des «low-cost», comme easyJet, Ryanair, Go ou Buzz stimulent l'essor du transport aérien régional. En revanche, Air Lib peine à se redresser faute de capi-

taux suffisants et d'un positionnement clair. La vente de la moitié de la compagnie en 2003 par un investisseur néerlandais ayant échoué, la liquidation judiciaire a été prononcée. Le gouvernement s'est engagé à soutenir le reclassement des 3 200 salariés à Air France (1 000 personnes) et dans d'autres compagnies et sociétés de transport.

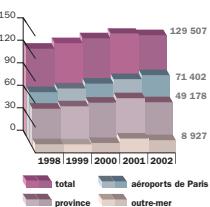
Air France sur la voie de la privatisation

L'état qui détient 54,4 % du capital d'Air France, lance en juillet 2002 sous l'autorité de son ministre des Transports, Gilles de Robien, un processus de privatisation partielle avec l'intention de réduire sa participation. La compagnie nationale qui a dégagé en 2002 un résultat net bénéficiaire de 218 millions d'euros (+ 43 % sur les 9 premiers mois de 2002) entend profiter de l'ouverture de son capital pour se renforcer en Europe et nouer des alliances à fort potentiel commercial.

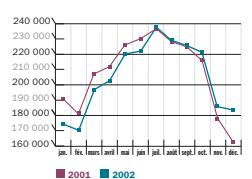
Mouvements d'avions commerciaux d'ADP



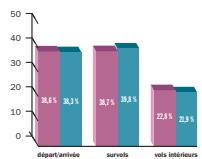
Évolution du trafic passagers dans les aéroports français (1998 à 2002, en millions de passagers)



Vols IFR contrôlés en moyenne mensuelle



Répartition des vols IFR contrôlés France



ÉVÉNEMENT 2002



Naissance du ciel unique européen



Le Conseil européen des ministres des Transports a adopté, le 5 décembre 2002, les textes de base du Ciel unique européen. Ces textes proposent des évolutions significatives en matière d'organisation du contrôle aérien en Europe ainsi qu'une harmonisation plus poussée en matière de sécurité et d'interopérabilité des systèmes. Il reconnaît la compétence exclusive des Etats pour le choix des prestataires de services, qu'il s'agisse des services de circulation aérienne, de navigation et de surveillance ou de météorologie. La détermination des blocs fonctionnels d'espace aérien relevait également des seuls Etats concernés par ces blocs. Les compétences de l'organisation Eurocontrol¹, à savoir la Commission, ont été étendues au mois d'octobre 2002 pour permettre de préparer les ressources d'exploitation. Eurocontrol a montré, en effet, depuis 1990, les réglementations et normes de la navigation aérienne entre Etats européens et a permis de nombreuses réalisations communes majeures, particulièrement en matière de régulation et d'amélioration de la fluidité du trafic aérien à l'échelle du continent européen. Après la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) en septembre 2002 et l'adhésion de la Communauté européenne à Eurocontrol, l'Europe du ciel a largement pris son envol.

¹ Eurocontrol : Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne regroupant 31 Etats membres

1 ▶

2 ▶ J. L'accord sur le ciel unique européen est signé le 5 décembre 2002 par le Conseil européen des ministres des transports.

3 ▶

2/3. Malgré un trafic aérien de plus en plus dense, les retards imputables au contrôle aérien diminuent.

MOINS DE RETARDS EN 2002

Les efforts des Etats européens pour harmoniser le contrôle et la navigation aérienne portent leurs fruits : à trafic comparable, les retards créés par le contrôle aérien en France sont en 2002 inférieurs de moitié à ceux de 2000 tandis que les indicateurs de sécurité progressent.

Retards générés par le contrôle aérien pour un jour de pointe absolue

année	nbre de vols	minutes de retard
2002	8 524	7 800
2001	8 430	34 600

LES AÉROPORTS



2 ▶

1 ▶ 1/2. Les contrôles de sécurité des passagers et des bagages sont renforcés dans les aéroports.

3. La tour de contrôle de Toulouse-Blagnac. Les débats se poursuivent sur la création d'un second aéroport en région toulousaine.

CIEL

Dispositifs de sûreté renforcés

En application de la loi du 3 janvier 2002, de nouvelles mesures de sécurité et de sûreté sont adoptées dans tous les aéroports français en juillet. Elles instaurent, notamment, le renforcement du contrôle du personnel en activité dans les zones à circulation restreinte et la sécurisation du fret à bord des avions. Les entreprises opérant dans ces zones sont désormais tenues d'appliquer ces nouvelles procédures qui assurent un niveau optimal de sûreté, qu'il s'agisse de transport de passagers ou de fret. Ces mesures complètent les dispositifs adoptés contre les menaces terroristes lors de la réunion de l'OACI* en octobre 2001.

* OACI Organisation de l'Aviation civile internationale

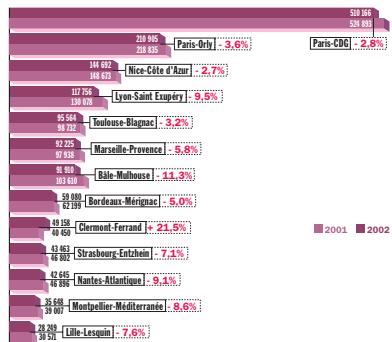
Les projets de nouveaux aéroports

Après l'arrêt du projet d'aéroport international à Châlons, une mission parlementaire a été créée en octobre 2002 pour débattre de l'opportunité de construire un troisième aéroport pour délester les deux grandes plates-formes parisiennes. En région, à Nantes, un débat public a été engagé sur le projet d'aéroport de Notre Dame-des-Landes dont la vocation est d'accueillir le trafic aérien du Grand Ouest.

Les débats se poursuivent sur la création d'un second aéroport à Toulouse-Blagnac actuellement menacé de saturation : huit sites sont présélectionnés dans un périmètre de 50 km autour de la ville. L'étude de ces projets priviliege l'équilibre d'exploitation, le partage des retombées économiques et la prévention des nuisances.



Trafic 2001 des principaux aéroports français



2001 2002

LA NAVIGATION AÉRIENNE



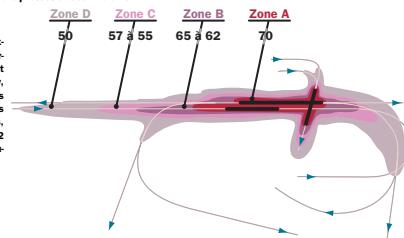
Effectifs de la DGAC au 1er janvier 2003

Effectif réel total DGAC (au 1/1/2003)	11355
Emplis de direction	36
Ingénieurs des Ponts et Chaussées	161
Ingénieurs des études et de l'exploitation de l'Aviation civile	789
Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne	4235
Ingénieurs électroniques des systèmes de la sécurité aérienne	1446
Techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'Aviation civile	1634
Personnel navigant	193
Administrateurs civils	30
Personnel administratif cat. A	219
Personnel administratif cat. B	373
Personnel administratif cat. C	1091
Personnel médico-social	46
Ouvriers d'Etat	852
Autres	250

Exposition au bruit : quatre zones pour une meilleure protection des riverains

Le schéma-type d'un Plan d'exposition au bruit - nouvelle version-. Les niveaux de bruits sont exprimés en Lden (Level day, evening and night), indice plus représentatif des nuisances résiduelles. Aux 3 zones existantes, élargies d'un facteur de 1,5 à 2 selon les cas, s'ajoute une nouvelle zone D.

Source SBA



LA NAVIGATION AÉRIENNE

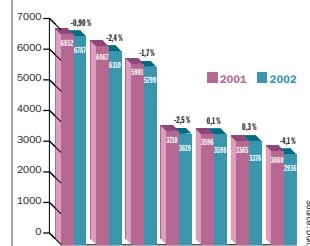
Extension de l'espace aérien au-dessus de l'Europe

Les 24 janvier 2002, la France et vingt-quatre autres pays européens et méditerranéens adoptent simultanément dans des conditions identiques, une distance réduite de séparation verticale entre les avions volant dans leur ciel (RVSM*). Désormais, deux avions en vol au-dessus de 8 500 mètres (28 000 pieds) peuvent voler maintenant en respectant entre eux une distance vertical de 300 mètres contre 500 auparavant. Les six niveaux de vol dégagés ainsi étendent la capacité de l'espace aérien civil dans le respect des normes de

sécurité. Cette décision prise sous l'égide de l'OCAC et d'Eurocontrol a nécessité cinq ans de préparatifs et la coordination de tous les services concernés, nationaux et internationaux. La mesure voit le jour en Europe cinq ans après son instauration au-dessus de l'Atlantique.

* RVSM : Reduced Vertical Separation Minimum

Évolution du trafic en Europe (moyenne journalière)



Une nouvelle porte d'entrée dans le ciel parisien

Après dix ans d'études et de concertation, les vols au-dessus de la région parisienne empruntent de nouveaux couloirs depuis le 21 juillet 2002. Ils permettent de faire face aux impératifs de plus en plus sévères de sécurité, de régularité des vols et de réduction des nuisances sonores. Le nouveau système crée un quatrième point d'entrée par le Sud-Ouest afin de décongestionner le Nord-Ouest. Le nombre de personnes survolées diminue

significativement (un million en moins à 3 000 mètres, 1/2 million à 2 000 mètres). Cette mesure a fait l'objet d'une large concertation avec les élus, les associations de riverains, les organismes institutionnels, les commissions consultatives de l'environnement et l'Acausia*. Il a été expertisé par Eurocontrol et le Comité des élus franciliens sous l'égide du préfet d'Ile-de-France.

*Acausia : Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE



Une nouvelle année prometteuse pour Airbus

La bataille commerciale entre Boeing et Airbus donne, pour la première fois en 2002, l'avantage à l'entreprise européenne. Alors que les livraisons de Boeing tablent sur 275 à 285 appareils en 2003, Airbus en prévoit plus de 300. Dans cette compétition,

Airbus bénéficie du succès des compagnies low cost, l'existence d'une gamme étendue et homogène d'appareils et est également heureux pour ces compagnies à la recherche des coûts d'exploitation les plus bas.

La dimension européenne de l'A380

Coût de développement	10 milliards d'euros
Entreprises concernées	plus de 1 000
Effectifs dans la phase la plus active	6 500 personnes
Emplois directs et indirects générés en Europe	25 000
Date de mise en service	début 2006

De Langon à Toulouse, sur les pas de l'A380

Tout doit être prêt en septembre 2003 pour le passage du premier convoi de pièces de l'A380 qui empruntera les 240 km de routes aménagées depuis le port fluvial de Langon jusqu'à l'usine de montage de Toulouse. Le convoi roulera trois nuits de suite sur cette voie

à grand gabarit et stationnera sur des aires réservées pendant la journée. Les travaux d'aménagement ont commencé en 2001. Sur la route de l'A380 à travers la Gascogne, tout a été fait pour préserver les paysages et la qualité de l'environnement.



1▲

MER ÉQUIPEMENT & TRANSPORT MARITIME

CHIFFRES CLÉS

ÉVOLUTION DU BUDGET DE LA MER ET DES TRANSPORTS MARITIMES

2001	2002
(en millions d'€)	
PORTS MARITIMES	128,50
128,77	128,50
LITTORAL	10,96
7,91	10,96
FLOTTE DE COMMERCE	75,67
62,56	75,67
POLICE ET SÉCURITÉ MARITIME	24,66
21,97	24,66
GENS DE MER	11,02*
18,80	11,02*

* une partie des crédits de l'enseignement maritime secondaire est passée en dépenses de personnel

ÉVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME

2001	2002
TRAFFIC DE MARCHANDISES DES PORTS AUTONOMES en millions de tonnes	
265,9	267,4
TRAFFIC PASSAGERS en millions de passagers	
26,9	28,6
► MANCHE/MER DU NORD	
-3,1%	5,1%
► MÉDiterranée	
11,2%	10%

PROGRESSION DES DÉPENSES DE SÉCURITÉ

FONCTIONNEMENT 2001/2002 :	+ 0,16 %
INVESTISSEMENT 2001/2002 :	+ 20 %

Contrôles MOU

(Memorandum Of Understanding)

CHIFFRES DE CONTRÔLE MOU EN 2002	16 %
► OCTOBRE 2002	17 %
► NOVEMBRE 2002	30 %
► DÉCEMBRE 2002	31 %

Inspecteurs habilités MOU au 1^{er} trimestre 2003 : 58 sur 113



1. Surveillance des côtes à bord du patrouilleur de haute mer Iris.

ENJEUX

La situation des côtes françaises, le long de la route maritime la plus fréquentée du monde, et l'extrême gravité des conséquences que peut avoir le naufrage d'un pétrolier exigent une attention de tous les instants des services de surveillance maritime. La France mène dans ce domaine une coopération européenne et internationale très active afin d'assurer la sécurité des navires, des marins et du littoral où sur 4 % du territoire vivent plus de 10 % de la population. Richesse nationale dont l'équilibre est très vulnérable, la mer doit être protégée et développée de façon durable. En même temps, la modernisation des structures et des modes de gestion des ports et le renforcement de la compétitivité de la flotte de commerce doivent valoriser les atouts de la France dans le domaine maritime.

L'organisation du domaine maritime

La direction des Affaires maritimes et des Gens de mer (Dawat), la direction du Transport maritime, des Ports et du Littoral (Diplam) et l'établissement national des Invalides de la marine (Evi) ont pour missions de renforcer la sécurité en mer, la surveillance et la circulation maritimes, d'aider les ports à améliorer leur compétitivité, de soutenir la flotte de commerce, de concilier activités économiques sur le littoral et préservation de l'environnement et du milieu marin, d'assurer une formation maritime de qualité et d'améliorer les conditions de travail ainsi que la protection sociale des marins.

LA SÉCURITÉ DES NAVIRES ET DE LA NAVIGATION

Le renforcement de la surveillance maritime en Manche

Les conclusions de l'étude menée sur le trafic maritime en Manche ont conduit la DAMG à renforcer la surveillance du trafic à partir de ses trois Ciross*. Un dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, initialement composé de trois voies de circulation avec un croisement des routes maritimes au Nord-Est et au Sud-Est, est reconfiguré.

Les navires emprunteront, à partir du 1^{er} mai 2003, deux voies principales, complétées par une route réservée au cabotage régional en trois voies étant plus éloignées de la côte. En même temps, la modernisation et l'extension de la couverture radar de la zone se poursuit par la mise en place de nouveaux capteurs

à Guernesey et dans le Raz de Sein. Le programme RECORAM[†] planifie les interventions jusqu'en 2006. Enfin, l'équipement du réseau radio des Ciross d'un système d'identification automatique des navires AIS[‡] est entrepris. Ce système doit équiper l'ensemble des navires marchands au 1^{er} janvier 2005. Le coût total de ces programmes représente 36 millions d'euros.

*Ciross : centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance en mer. En Manche, ils se trouvent à la pointe de Bretagne (Corse), à la pointe du Cotentin (Jabourg) et dans le Pas-de-Calais (Gris-Nez).

[†]RECORAM : Rénovation et extension de la couverture radar de la Manche

[‡]AIS : Automatic identification system



1▲

2▲

Le développement des systèmes d'information sur la sécurité

La réorganisation des services informatiques, consolidée en 2002, a permis de moderniser les systèmes d'information dédiés à la sécurité maritime. Le système EQAUSIS rassemble des données sur l'état de la flotte mondiale de commerce. Le système RENAC 2000, nouvelle version de celui commun des inspecteurs portuaires maritimes des ports étrangers dans les 20 pays membres du Memorandum de Paris. Enfin, le projet TRAFIC 2000 est opérationnel depuis février 2003. Il permet les échanges d'information en temps réel au niveau mondial sur le trafic maritime au large des côtes. Ces systèmes ont consolidé la coopération internationale en assurant la promotion du savoir-faire français sur ces technologies.

*EQAUSIS : European Quality Shipping Information System

vaux et vedettes. Dernier point, la remise à niveau des établissements de signalisation maritime. Plusieurs opérations ont été menées à bien en 2002. La réfection de 18 phares est prévue en 2003.

Le dispositif de sûreté maritime internationale

Plusieurs mesures prises par l'OMI[§] visant à améliorer la sûreté du transport maritime entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2004 sur les navires français et les navires étrangers transitant dans les ports français. La première concerne l'installation à bord du système d'identification AIS, d'un système d'alerte, d'un numéro d'identification sur la coque et à l'intérieur du navire. La deuxième consiste en l'élaboration et la mise en œuvre de plans de sûreté pour quelque 200 navires français. La troisième concerne la formation des officiers de sûreté opérant à bord des navires et dans les compagnies d'armement maritime pour mettre en œuvre les plans de sûreté. Enfin, la dernière mesure permet d'organiser le contrôle des navires étrangers en escale dans les ports français. Et symétriquement, de préparer les navires français aux contrôles qu'ils auront à subir lors de leurs escales à l'étranger.

*OMI : Organisation maritime internationale

Le renfort des experts vacataires pour le contrôle des navires étrangers

La mobilisation des centres de sécurité des navires, avec notamment l'arrivée d'experts vacataires a permis d'augmenter rapidement la capacité d'inspection pour faire face aux obligations de contrôle (CCE). Il s'agit à présent d'effectuer des inspections renforcées sur certains types de navires et suivant leur âge : pétroliers, vraquiers, navires citernes pour gaz et produits chimiques ainsi que navires à passagers. L'inspection peut porter sur tout ou partie du

suite p. 28



ÉVÉNEMENT 2002

Assemblage de barrages gonflables dans la subdivision de Saint-Jean-de-Luz (64).

Mobilisation sans frontières après le naufrage du « Prestige »

La fin de l'année a été marquée par le naufrage du *Prestige* au large de l'Espagne et la dérive inéluctable d'une partie de sa cargaison de fioul lourd vers les côtes françaises. Le plan POLMAR mer a précédé les plans POLMAR terre déclenchés les uns après les autres, des Pyrénées-Atlantiques à la Charente-Maritime. Les préfets ont sollicité les centres interdépartementaux POLMAR terre dont ils dépendent. Pour répondre à la demande, une large partie des stocks nationaux de barrages flottants de l'équipement ont été très impliqués dans les opérations avec 140 à 200 agents mobilisés quotidiennement sur le terrain. Tous les

enseignements de l'*Erika* n'étaient pas encore tirés, qu'une nouvelle vague de pollution arrivait, ce qui a conduit à intensifier le niveau de préparation et les moyens de lutte. Le gouvernement a complété le dispositif *post Erika* par de nouvelles mesures telles que le bannissement des pétroliers dangereux au-delà de la zone économique exclusive (360 km des côtes) et la remise à l'étude de la problématique délicate des lieux de refuge. Les pouvoirs et les moyens des préfets maritimes ont été également renforcés. Lorsqu'un navire est jugé suspect, ils sont désormais en mesure de lui imposer un changement de route et peuvent l'obliger à demander l'assistance d'un remorqueur s'il est en difficulté.



LA SÉCURITÉ DES NAVIRES ET DE LA NAVIGATION

suite de la p. 27

navire ainsi que sur les qualifications de l'équipage et l'application à bord des normes sociales internationales. Selon le mémorandum d'entente de Paris et la directive européenne, chaque Etat participant doit inspecter au moins 25 % des navires étrangers allant ou venant faisant escale dans ses ports. Le taux d'inspection de 9,5 % en 2001, 16 % en 2002 passera à plus de 25 % au printemps 2003.



Sûr : contrôle d'un navire par un inspecteur de la sécurité des navires.

Sûreté du transport maritime et des installations portuaires

Lors de la conférence diplomatique du 13 décembre 2002, l'OMI a pris plusieurs décisions visant à renforcer la sûreté des navires et des installations portuaires contre les menaces d'attentats terroristes. Un Code international de sûreté a été adopté. Le dispositif sera mis en place en juillet 2004. Il concernera au premier chef les mouvements des navires dans les ports et les carriagons et nécessitera l'action conjointe des administrations, des opérateurs maritimes et portuaires.

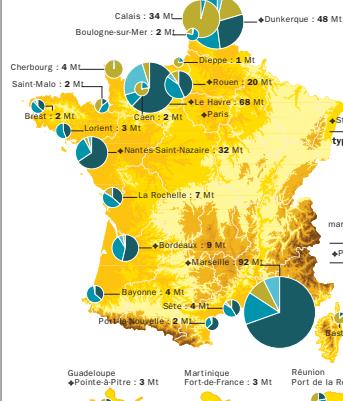
LES PORTS, LA FLOTTE ET LE LITTORAL

Trafic portuaire en hausse

Dans une conjoncture internationale particulièrement difficile, la progression de plus de 1 % des trafics portuaires français en 2002 doit être considérée comme une bonne performance. Si les produits pétroliers affichent les plus fortes hausses, ce qui les met au niveau des évolutions de trafic des grands ports de la mer du Nord. Le trafic de passagers est lui aussi en

progression (+6 %) aussi bien en Manche, en Méditerranée que dans le secteur des croisières. Pour la plaisance, les immatriculations sont en hausse de 4,1 %, un signe de bonne santé pour l'industrie nautique, le 2^e au monde et la 1^e pour les voiliers.

Les principaux ports français (>1Mt/an) et leur trafic actuel



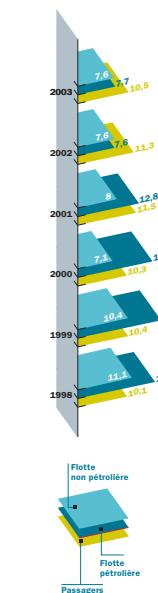
Les investissements portuaires

L'année 2002 aura été celle de l'entrée en phase active des travaux du projet Port 2000 au Havre. Outre les dragages, deux kilomètres de digue d'enclôture et plus de 1 400 mètres de parois marines pour l'aménagement de la zone portuaire, plusieurs nouveautés caractérisent l'ensemble des infrastructures du terminal à conteneurs de la Pointe des Grives. Restent à réaliser des travaux concernant les bâtiments et à mettre au point les mesures d'exploitation nécessaires pour une mise en service du terminal prévue à l'été 2003.

Le renouvellement de la flotte

La flotte de commerce sous pavillon français, même si elle est légèrement en retrait en nombre de navires, a progressé d'un peu plus de 10 % en volume et en capacité d'emport au cours de l'année dernière. Elle dispose ainsi de plus de 5 millions d'unités de jauge et les 7 millions de tonnes de capacité de transport. Son rajeunissement et sa modernisation se poursuivra en 2002, avec 15 entrées de navires en flotte, dont 8 navires neufs, surtout des pétroliers (tous à double coque) et des

Évolution de l'âge moyen de la flotte de commerce sous pavillon français



LES PORTS, LA FLOTTE ET LE LITTORAL



Le dragage des ports

Pour le développement d'intérêt économique Dragages-Ports, l'année 2002 est une année importante puisqu'elle a vu l'entrée en service de deux grandes dragues aspiroévacuatrices en marche : la *Daniel Latval* pour la façade Manche-mer du Nord, en juin, et la *Samuel de Champlain* pour la façade atlantique, en novembre. Il s'agit là d'une étape majeure de la mise en œuvre du schéma directeur des dragages, consistant à renouveler le parc en remplaçant progressivement les engins anciens par des dragues plus performantes et moins nombreuses, en développant l'importunité.

L'ouverture des services portuaires

L'élaboration du projet de directive communautaire relative à l'accès au marché des services portuaires aura également progressé au cours de l'année 2002, l'amélioration du texte initial proposé par la Commission permettant de parvenir à un accord politique du Conseil en juin et d'engager la seconde lecture du Parlement en novembre.

L'alternative du cabotage

Longtemps considérés comme marginaux, les transports maritimes à courte distance sont pouvant une alternative crédible de transport à un coût modeste pour certaines marchandises notamment les Alpes et des Pyrénées.

Dans ce contexte, des dispositifs d'aide ont été mis en place : au niveau européen, le programme mini *Marco Polo* a retenu le projet Fos-Savone. Au niveau national, il est possible d'obtenir des aides pour mener des études de faisabilité sur des projets de lancement de lignes régulières. Des aides au démarrage des lignes sont également accordées. Elles portent au plus sur 3 ans et sont dégressives. Dans une perspective à plus long terme, le Premier ministre a demandé au sénateur Henri de Richemont de lui faire des propositions pour le mois de

mars 2003 sur le cabotage et l'avenir du pavillon français afin de proposer les décisions les plus appropriées à leur soutien durable.

Le littoral, un espace rare et convoité

Les activités économiques liées au littoral sont très diverses et parfois antagonistes : tourisme, construction, ports de plaisance et ports de commerce, pêche et cultures marines, agriculture doivent cohabiter sans se nuire. Les encadrer est indispensable si l'on veut maintenir l'équilibre entre développement local et préservation d'espaces naturels rares et convoités. Dans l'attente, deux résolutions entrées en vigueur en janvier 2002, traitent la situation de marins abandonnés. Une ligne budgétaire, reconduite en 2003, permet d'apporter aux équipages de navires en situation d'abandon dans les ports français une aide, réciprocable sur la vente des navires. Par ailleurs, l'OTI s'apprête à adopter la pièce d'identité informatique sécurisée des gens de mer. Elle permettra de s'assurer à la fois de leur identité et de leur qualité de marin.

*BIT : Bureau international du travail

*OMI : Organisation maritime internationale

*IT : Organisation internationale du travail

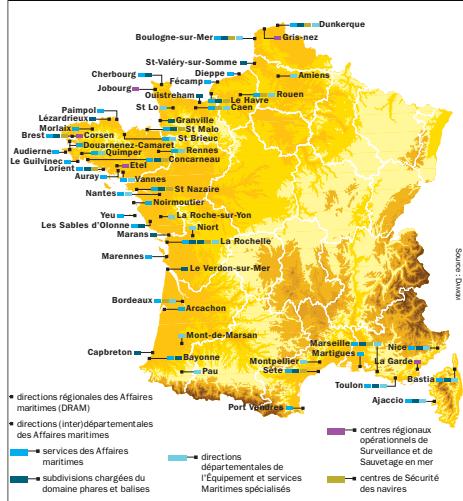
1. Le terminal à conteneurs de Fos (13).

2. Les services portuaires sont l'objet d'un projet au niveau européen.

3. Capitainerie du port de Marseille-Fos (13).

4. Les travaux du Port 2000 au Havre (76).

LES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES SUR LE LITTORAL



LES MARINS

Les droits des marins

L'action conjointe du BIT* et de l'OMI** pour un travail décanté dans le secteur maritime devrait aboutir en 2005 à l'adoption d'une convention internationale unique sur le travail maritime. Dans l'attente, deux résolutions entrées en vigueur en janvier 2002, traitent la situation de marins abandonnés. Une ligne budgétaire, reconduite en 2003, permet d'apporter aux équipages de navires en situation d'abandon dans les ports français une aide, réciprocable sur la vente des navires. Par ailleurs, l'OTI s'apprête à adopter la pièce d'identité informatique sécurisée des gens de mer. Elle permettra de s'assurer à la fois de leur identité et de leur qualité de marin.

*BIT : Bureau international du travail

*OMI : Organisation maritime internationale

*IT : Organisation internationale du travail

Plus de sécurité pour les marins pêcheurs

Le plan d'action pour la sécurité à la pêche, adopté fin 2001, porte sur la formation et la sensibilisation au danger, sur la sécurité des navires en matière d'équipements et la réglementation. D'autres mesures viennent le compléter : la création d'organismes partiaires de prévention, la promotion du vêtement à flottabilité intégrée (VFI), le choix de canots à largage automatique, la présence de moyens d'alerte à bord des unités de plus de 12 mètres, la requalification périodique des équipages par un stage tous les cinq ans, les visites de sécurité en présence de l'équipage et des exigences accrues pour la stabilité des navires de 9 à 12 mètres.

Un deuxième patrouilleur pour le contrôle des pêches

Le patrouilleur des Affaires maritimes, l'IRIS, mis en service en 1998, présente un bilan très positif après cinq années de service. Sa tenue à la mer, sa vitesse et sa grande autonomie la rendent dissuasive vis-à-vis des contrevenants à

LES MARINS

la réglementation européenne des pêches, qu'ils soient français ou étrangers. La construction à Cherbourg d'un deuxième patrouilleur, financé pour moitié par des fonds européens, a commencé en décembre 2002. Sa mise en service est prévue en mai 2004.

Les formations maritimes

La formation a un rôle éminent en matière de sécurité maritime. Il s'agit d'abord de la validation d'acquis professionnelles. Elle permet à toute personne de faire valider des études, des expériences, des acquis personnels et de voir ainsi ses compétences reconnues par un titre de formation délivré par l'Etat. Ainsi, les capitaines de navires peuvent être titulaires d'un titre de qualification de pilote de plaisance pour toute longue croisière en mer obtenu le brevet de Patron de navigation côtière. Ce dispositif de validation sera étendu en 2003 à la navigation de commerce et à la pêche. Autres nouveautés en 2002, la création de la filière de formation à la plaisance professionnelle, la réforme des filières de formation à la pêche, la poursuite de la réforme de la formation des personnels des affaires maritimes et des lycées professionnels maritimes.

La santé des gens de mer

La fiche médicale informatisée a été généralisée en 2002. Le dossier de santé du marin, complété régulièrement par le médecin des gens de mer et la fiche médicale sont des garants de la santé et de la sécurité dans la vie professionnelle du marin. Les informations qu'elle porte peuvent être transférées électroniquement au Centre de consultation médicale et virtuelle à Toulouse. Elle complète le formulaire de référence du marin qu'il peut remplir lui-même à bord et transmettre au centre en cas de nécessité. Les huitièmes journées de la médecine des gens de mer sur le thème de la drogue et de l'alcool ont permis d'approfondir la recherche de solutions sur les conduites de dépendance mettant en cause la sécurité de la navigation.

Communiquer sur les métiers de la mer

De nombreuses rencontres du monde maritime avec le public se sont tenues en 2002 et ont été de réels succès : journées de l'éducation maritime, journée juridique, rencontres de l'expansion du travail maritime. Le public a particulièrement apprécié la présence du ministre, des salariés de l'agriculture ou étaient présentées : la formation pêche et la filière conchyliculture et aquaculture, ainsi qu'à Euromaritime qui étaient exposés les moyens de prévention, de sécurité, de surveillance et de sauvetage en mer.



VILLES & TERRITOIRES URBANISME HABITAT & CONSTRUCTION

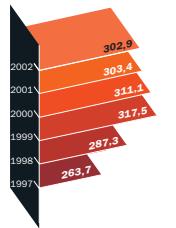
CHIFFRES CLÉS

ACCÉDANTS BÉNÉFICIAIRES DU PRÊT À 0 %

Années	Prêts à taux zéro émis
1998	111 239
1999	125 510
2000	109 655
2001	101 371
2002	101 323

LOGEMENTS MIS EN CHANTIER

(en milliers)



1. Délivrance d'un permis de construire à la Rue d'Arpajon (91).
2. La gare routière de Cergy-Pontoise (95).

ENJEUX

Si l'on veut que chacun puisse se loger selon ses souhaits en disposant d'un choix réel, il faut agir sur tous les maillons de la chaîne du logement. D'abord faciliter l'accèsion à la propriété, stimuler l'investissement locatif privé dans les zones tendues, ce qui permet d'élargir l'offre là où on en a le plus besoin. Ensuite, adapter les financements et les procédures à la diversité des situations en rapprochant la décision publique de la demande locale. Enfin, donner aux organismes HLM les moyens d'évoluer afin qu'ils répondent mieux aux besoins de leurs locataires et aux attentes de la société en matière de logement. Il faut par ailleurs encourager les collectivités locales à exercer leurs compétences pour un urbanisme de qualité, élément essentiel d'un habitat de qualité en termes de services offerts, d'environnement et de patrimoine.

L'organisation dans le domaine du logement, de l'urbanisme et de la construction

La direction de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (Dsuch) est responsable du développement solidaire et durable des villes et du logement social. Sa mission est de mettre en œuvre des dispositifs et des aides facilitant l'accès au logement des ménages aux revenus moyens ou modestes, qu'ils soient locataires ou propriétaires. Elle est aussi de contribuer à un urbanisme équilibré, bien desservi en transports et respectueux des espaces naturels. Au sein du ministère, la direction des Affaires économiques et internationales (Dai) assure le suivi de la politique économique, industrielle et sociale du secteur du bâtiment et des travaux publics.

LOGEMENTS SOCIAUX FINANÇES ET AGGRÉÉS

1998 1999 2000 2001 2002

PLUS 46 245 42 776 38 181 47 799 44 491

PLS (agréments) 4 901 4 863 4 081 8 648 11 882

LOGEMENTS RÉHABILITÉS AVEC DES AIDES DE L'ÉTAT

PALULOS PAH ANAH

1998 148 000 69 002 111 190

1999 123 570 72 509 118 400

2000 123 248 80 112 136 534

2001 87 794 72 046 127 682

2002 77 366 63 380 115 005

LES AIDES AU LOGEMENT



La construction stabilisée à un haut niveau

Le secteur de la construction, qui connaît une activité soutenue depuis 4 ans, voit son activité légèrement flétrir en 2002 de 1,5 % en volume, en raison principalement du repli de l'investissement en bâtiments non résidentiels. Malgré ce contexte,

300 000 logements seront mis en chantier en 2003. Cependant, la perspective d'une croissance ralenti et les incertitudes dues à la situation internationale conduisent à privilégier en 2003 une politique de soutien à la construction de logements.

Réhabilitation de l'habitat dans le quartier à Belfort (90).

Revalorisation des aides à la personne

À partir du 1^{er} juillet 2002, les prestations d'aides au logement sont revues. Cette décision concerne plus de six millions et demi de ménages. Les loyers plafonds sont actualisés à 1,2 % et passent à 2 % en île-de-France (zone 1^e) pour les personnes seules et les ménages sans personne(s) à charge en raison du niveau élevé des loyers de l'agglomération parisienne. Dans les DOM, les loyers plafonds sont alignés sur ceux de la zone 2 de la métropole. D'autres mesures s'efforcent de contenir le coût total des dépenses d'aides au logement, dont l'ensemble, y compris la part financée par les régimes de prestations familiales, s'est élevé, en 2001, à 12 700 millions d'euros. En plus des aides personnelles, des dis-

positions spécifiques de solidarité sont prévus pour les locataires en impayés de loyer, les personnes à la recherche d'un logement à louer et les personnes en difficulté dans le cadre du logement (250 000 ménages bénéficiaires). Des aides à la médiation locative et aux associations logeant à titre temporaire des personnes sans abri sont également prévues. L'ensemble de ces aides représente 75 % du budget total de l'urbanisme et du logement.

* Zone 1 : départements de la petite couronne et villes nouvelles d'Île-de-France

ÉVÉNEMENTS 2002



Relogement d'urgence des familles sinistrées du Gard



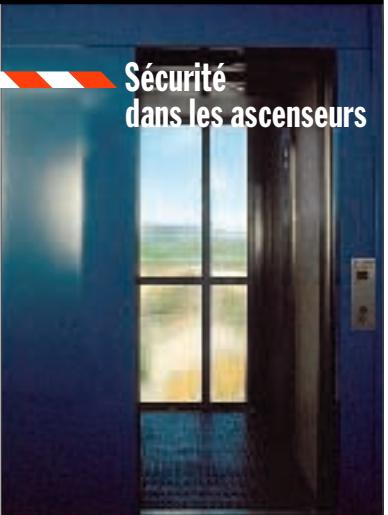
1. Travaux sur la route de Remoulins, dans le Gard, après les inondations (30).

2. Dégâts provoqués par les inondations en Isère (38).

3. Route défoncée sur le pont à Cavillargues (30).

Les dimanche 8 et lundi 9 septembre, plusieurs départements du Sud-Est subissent de violents orages. Le département le plus touché est celui du Gard. Les agents de plusieurs Dsc sont assistés par une partie importante des services techniques qui prennent les préparations d'urgence sur les routes et les systèmes hydrauliques et rétablissent la circulation en un temps record. S'appuyant sur l'expérience acquise lors des catastrophes récentes de même ampleur comme les inondations de la Somme et l'explosion de l'usine AZF de Toulouse, les services de l'Équipement ont permis le relogement d'urgence de près de

500 familles sinistrées. Le parc HLM a ainsi proposé 213 logements et quelque 200 mobile homes ont été installés. Des aides financières sont dégagées en parallèle pour les travaux de réfection des maisons endommagées.



Sécurité dans les ascenseurs

Une nouvelle loi renforce la sécurité dans les ascenseurs.

Après deux très graves accidents d'ascenseurs, à peu de temps d'intervalle, plusieurs mesures sont prises pour renforcer la sécurité de tous les ascenseurs existants. Le projet de loi présenté au Parlement établi après concertation avec l'ensemble des parties concernées comporte plusieurs volets : la mise aux normes du parc d'ascenseurs dans un délai de cinq ans maximum pour répondre aux 17 types de risques identifiés par un groupe d'experts, la mise en place d'un diagnostic technique périodique obligatoire, l'obligation du contrat d'entretien et de maintenance.

L'ACCESSION À LA PROPRIÉTÉ

Bonne tenue des prêts à taux zéro

Dans un contexte de baisse des taux d'intérêt et de moindre rendement des actions, l'investissement dans la pierre reste intéressant en 2002. Après une légère diminution en 2001, le nombre de prêts à taux zéro (PTZ) aide à l'achat d'un logement pour les ménages aux revenus modestes progresse pour atteindre le chiffre de 102 000 prêts en 2002.

TVA à 5,5% : bilan positif pour l'Europe

Un milliard et demi d'euros de baisses de chiffre d'affaires par an, 43 000 emplois créés, tels sont les effets induits par la baisse de la TVA dans le secteur de l'entretien du logement d'après le rapport présenté par la France à la Commission européenne. La réduction de la TVA à 5,5 %, en vigueur depuis septembre 1999 pour les logements privés de plus de deux ans et initialement prévue pour une durée de trois ans, est prorogée d'un an par la Commission à la demande de la France. Un rapport d'évaluation globale, établi par la Commission, permettra au Parlement et au Conseil de statuer sur son maintien définitif.

VILLES & TERRITOIRES

Coup de pouce pour l'immobilier

Deux mesures adoptées par le Parlement en décembre 2002 accroissent certaines dispositions fiscales et financières. Les propriétaires qui vendent un logement ancien à leur acquéreur pourront amortir au moins 15 % de leur gain. Ensuite, pendant un mois maximum, un logement ancien sous conditions de plafond de loyers et de ressources du locataire bénéficieront d'une augmentation de 25 % à 45 % de la déduction forfaitaire de leurs revenus fonciers. En outre, le dispositif d'amortissement accéléré en vigueur pour les propriétaires qui louent pendant neuf ans un logement neuf sous conditions de ressources et de loyers est étendu aux ascendantes et descendants, ce qui permet aux investisseurs d'y loger notamment leurs enfants dans des villes universitaires. Pour les futurs plans d'épargne logement, la prime d'État est en outre réservée aux épargnans qui demanderont un prêt pour construire ou acquérir un logement ou réaliser des travaux.

Agir contre la pénurie de terrains

Parmi les difficultés que rencontrent les élus et les collectivités locales dans leurs projets d'urbanisme arrive en tête la pénurie de terrains.

Pour tenter de résoudre ce problème, un projet de loi est déposé en novembre 2002 dans le but d'assouplir les contraintes à l'urbanisation introduites par la loi SRU*.

* Loi Solidarité et Renouvellement Urbains



3>



4>



Les villes nouvelles à l'honneur

L'année 2002 marque le retour au régime de droit commun des villes nouvelles de Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, après Ezy et Berre et avant l'Isle-d'Abeau. Les spécificités locales prennent désormais la responsabilité pleine et entière de leur devenir. En concluant avec ces dernières un contrat de développement destiné à accompagner cette transition, l'Etat marque ainsi l'importance qu'il attache au rôle structurant de ces pôles urbains. Il poursuit, par ailleurs, son action en faveur des villes nouvelles dans la croissance et pas seulement dans les Marais du Val-de-Marne et de l'Île-de-France. Il soutient également les politiques de développement économique et social susceptibles d'exercer un rayonnement national et international. À titre d'exemple, l'opération d'Euroméditerranée reçoit tout son soutien dans la perspective de la constitution d'une région métropole assurant la place de la France en Méditerranée. Cette même démarche de développement de territoires à fort potentiel inspire le programme d'action de la Plaine de France et la création, en 2002, d'un établissement public d'aménagement qui lui est dédié.

1/2 Saint-Quentin-en-Yvelines, une ville nouvelle forte, équipée en services de proximité et bien desservie en transports (78).

3. Le port fluvial de Cergy-Pontoise (95).

Planification sur les grands territoires

Quatre directives territoriales d'Aménagement (DTA) ont été présentées au comité interministériel pour l'Aménagement et le développement durable (CIADT) du 15 décembre 2002. Pour les ADF (Aquitaines, Poitou-Charentes), l'ADT a décidé de maintenir le dossier à l'ordre du jour pour voter de son approbation prochaine par décret. Pour les trois autres, estuaire de la Seine, estuaires de la Loire et bassins miniers nord-Lorrains, il a approuvé les avant-projets et autorisé les préfets à poursuivre la procédure qui consiste notamment à consulter les collectivités locales et à soumettre le dossier à l'enquête publique.

Le développement durable dans la construction

Le développement durable et en particulier les économies d'énergie font l'actualité en 2002, première année d'application de la nouvelle réglementation thermique (dite RT 2000) qui concerne toutes les constructions résidentielles et tertiaires. C'est aussi l'année de la sélection des premières OPATB (opérations prioritaires d'amélioration de l'isolation thermique des bâtiments) dans lesquelles une collectivité territoriale prend l'initiative de définir des objectifs d'économies d'énergie concrètes entre les acteurs d'un territoire donné. L'année est aussi celle d'une participation active à l'élaboration de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments qui va conduire à réglementer dans l'existant. Le développement durable dans la construction concerne aussi l'utilisation des énergies et des matériaux renouvelables, une bonne gestion de l'eau et, plus en amont, l'organisation de citoyens respectueux de l'environnement. Ces thématiques entrent dorénavant dans le processus de certification qualité environnementale des bâtiments s'appliquant au résidentiel public ou privé et au tertiaire.



Le Lycée Léonard de Vinci de Calais est construit selon les normes haute qualité énergétique (HQE) et alimenté en électricité par une solaire (62).

Le marquage CE des produits de construction

Le marquage CE est aujourd'hui une réalité : 17 produits de construction concernés en 2002, une trentaine prévue en 2003. L'action des professionnels et des administrations est coordonnée par le ministère afin de se dégager une position française cohérente et cohérente chaque fois qu'un nouveau texte se présente. Une action de formation et d'information est organisée à l'intention des différents partenaires en place pour 2003. Année européenne des personnes handicapées.

Plusieurs ouvrages sont en préparation : un guide des bonnes pratiques à l'usage des élus locaux, une charte de l'accessibilité. À cela vient s'ajouter le laboratoire en vraie grandeur qui propose la ville de Beauvais. Ses réalisations exemplaires vont permettre aux décideurs concernés d'étudier les solutions de façon concrète et d'échanger leurs expériences sur les problèmes d'accessibilité posés aux handicapés par la voirie, les espaces publics, le cadre bâti, l'habitat social et les terrains.

Le nouveau Code des marchés publics

Le secteur du bâtiment et des travaux publics, qui occupe un place cruciale dans l'économie, appelle une attention particulière en raison de ses spécificités techniques, financières, fiscales et sociales. Le ministère a donc procédé en 2002 à la mise en place de la réforme du précédent Code des marchés publics qui a pu être expérimenté en vraie grandeur. Il s'est attaché à accompagner ce changement, à favoriser les échanges avec les services, les retours d'expériences devant conduire à des adaptations en 2003.

L'essor des téléprocédures

Le ministère élabore et diffuse des logiciels d'application de la réglementation des marchés publics : PRAM (programme d'aide à la rédaction des marchés) et GAME (gestion automatisée des marchés), qui couvre environ 10000 utilisateurs. En 2002, la refonte du Code des marchés publics a connu une évolution lourde de ces outils : le logiciel SAOMAP (Système d'appels d'offres pour les marchés publics), qui gère la diffusion sous forme électronique et via internet des documents de consultation des entreprises, a été lancé en 2002 des électroprocédures de l'administration. Son développement devrait s'accélérer car il répond bien au souci de l'administration de mettre en ligne des services novateurs qui la rendent plus conviviale et proche des utilisateurs.

Suivi, statistiques et études

L'établissement de statistiques sur la construction est une des missions du ministère. En 2002, un indicateur trimestriel des prix des travaux d'entretien-amélioration permet le suivi annuel du secteur. En même temps, le Centre d'analyse économique, de synthèse et de révision du bâtiment et des travaux publics réalise, tous les deux ans, une étude sur l'activité et l'emploi afin d'éclairer les pouvoirs publics et les professionnels, à court et moyen terme sur les perspectives économiques. C'est au sein de cette structure, par exemple, que sont analysées les effets de la baisse de la TVA dans le secteur de l'entretien du logement.



FRANCE ACTIVITÉS TOURISTIQUES

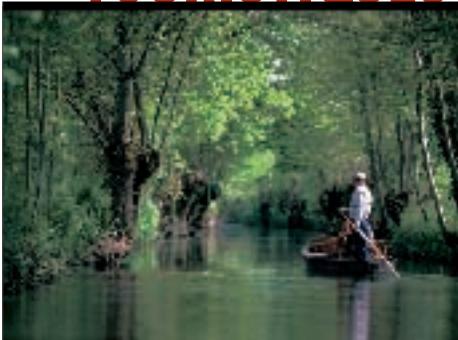
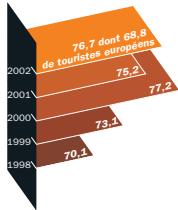
CHIFFRES CLÉS

DONNÉES BUDGÉTAIRES

2000	2001	2002
(en millions d'€)		
OBSERVATION ÉCONOMIQUE		
3,13	2,48	2,46
SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI ET DE L'INDUSTRIE TOURISTIQUE		
1,98	2,59	2,66
DÉVELOPPEMENT ET AMÉLIORATION TERRITORIALE DURABLE DU TERRITOIRE		
13,42	15,70	16,26
MISE EN ŒUVRE D'UNE POLITIQUE SOCIALE ET D'ACCÈS AU DROIT AUX VACANCES POUR TOUS		
3,81	4,57	4,34
PROMOTION DE L'IMAGE TOURISTIQUE EN FRANCE		
27,44	27,75	28,23

ARRIVÉE DE TOURISTES ÉTRANGERS EN FRANCE

(en millions)



ENJEUX

Face aux crises économiques ou écologiques et à une exigence accrue de consommateurs en matière d'accueil, de services et de prix, le tourisme français doit sans cesse s'adapter. Pour conforter les atouts de la France, il faut veiller à l'excellence de la formation des professionnels du tourisme et soutenir un secteur qui demeure fragile malgré un potentiel d'emplois et de croissance élevé.

L'organisation du tourisme

Par dérogation du ministre de l'Équipement, le secrétaire d'État au Tourisme définit les orientations mises en œuvre par la direction du Tourisme en étroite collaboration avec ses déléguations régionales. Plusieurs organismes sont placés sous sa tutelle : le Gouvernement d'intérêt économique, Maison de la France, promoteur de la France dans le monde, l'Agence française de l'Ingénierie touristique, la Bourne solidarité vacances, l'Agence nationale pour le chèque vacances. Participant également à la politique du tourisme l'Observatoire national du tourisme et le Comité national pour le fleurissement de la France. Les comités régionaux et départementaux du tourisme, les offices de tourisme et les syndicats d'initiative sont autant de partenaires locaux d'information, d'action et d'animation.

L'ÉCONOMIE DU TOURISME



La qualité de la gastronomie attire de nombreux touristes en France.

Un bilan positif malgré le contexte international

En dépit d'un contexte toujours difficile, marqué par les attentats et les crises économiques, climatiques et écologiques, les résultats de l'année touristique 2002 sont positifs et traduisent la bonne résistance du secteur : 76,7 millions de touristes étrangers ont séjourné en France en 2002 contre 75,2 millions en 2001, soit 2 % de plus. Ce résultat maintient la France à son rang de première destination mondiale. La baisse importante du nombre de touristes américains (-15 %) et celle des Japonais (-3 %) est compensée en partie par une hausse de fréquentation des touristes européens, notamment en provenance d'Italie, d'Espagne, du Portugal et de Grèce. Les principales nationalités, en nombre d'arrivées, sont les Britanniques, les Allemands puis les Néerlandais. Des dépenses effectuées par

les touristes étrangers en France ont augmenté de 2,4 %, ce qui, compte tenu de l'inflation, traduit une stabilité. Comme les années précédentes, la France se situe, en Europe, au deuxième rang, après l'Espagne et avant l'Italie en termes de recettes touristiques.

LA PROMOTION DE LA FRANCE

L'action à l'international

Face à la concurrence de plus en plus forte de nombreuses destinations, la promotion de la France dans le monde occupe une des priorités du secrétariat d'État au Tourisme. À ce titre, les moyens de Maison de la France ont été renforcés. Ce Groupement d'intérêt économique, créé en 1987, associe l'Etat, les collectivités territoriales et le secteur privé. Présent dans 28 pays, il organise depuis ses 33 bureaux à travers plus de 2000 actions par an, la promotion de la France sur les marchés traditionnels et émergents et élaborer une stratégie par pays et par produit. Par ailleurs, le réseau diplomatique français à l'étranger est sensibilisé au rôle planétaire du tourisme afin de faire connaître davantage l'image de la France et à sa promotion. Une autre partie de l'action internationale concerne la coopération. Il s'agit de faire valoir l'expérience et la culture françaises, de défendre les intérêts français auprès d'institutions européennes et internationales, de répondre aux demandes de coopération des gouvernements étrangers dans le cadre de la politique extérieure française et d'accompagner les entreprises françaises à exporter leur savoir-faire.

La création d'une cellule de veille

Pour permettre d'anticiper les crises, quelques mois en avance, la Région et l'Amphithéâtre, grâce à leur force d'analyse et d'efficacité, le secrétariat d'Etat au Tourisme a mis en place une cellule de veille réunissant des professionnels du tourisme et les représentants des administrations concernées. Instrument de préparation, d'accompagnement et de mise en œuvre de décisions, cette cellule est aussi un lieu d'échange, de parole et d'information permanent sur l'évolution du contexte politique, économique et social du secteur. Elle est organisée en quatre groupes de travail : risques écologiques, conflits géopolitiques, catastrophes naturelles et observation économique.

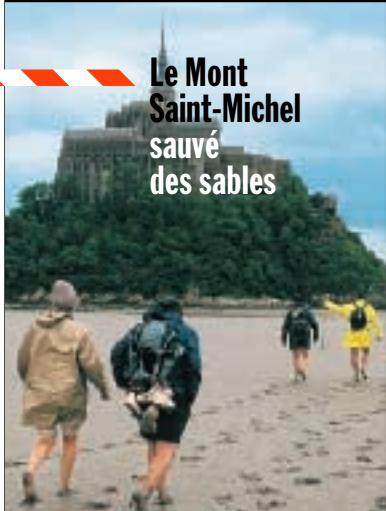
La pyramide à l'entrée du musée du Louvre et un île très prisée des touristes.



Un soutien fort aux professionnels

L'activité touristique tient une place de premier plan dans l'économie française tant par les revenus qu'elle génère que par les emplois qu'elle crée. L'industrie touristique représente en effet 7 % du Produit Intérieur Brut, 2 millions d'emplois directs et indirects et un solde bénéficiaire de 15 milliards d'euros dans les échanges extérieurs. L'année 2002 conforte le poids du secteur comme l'une des premières activités économiques. Un certain nombre de mesures, comme l'allègement du dispositif sur les 35 heures dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration, est pris pour aider le tissu économique-touristique. Le Plan Qualité France, qui décline le but officiel de faire venir des touristes étrangers, de préserver et développer les prestations et des services de haute qualité, est mis en œuvre. Le chantier de la réforme de la loi du 13 juillet 1992 sur la vente des voyages est également ouvert. Une mission d'étude est confiée à la parlementaire Arlette Franco sur les questions de formation initiale et continue dans les métiers du tourisme. Enfin, à la suite des inondations de septembre dans le Gard, une aide financière de 5 millions d'euros est débloquée pour soutenir le tourisme dans la région. Une enveloppe de 1,5 million d'euros de l'Agence nationale pour le chèque vacances, destinée à une campagne de promotion et à la reconstruction, s'ajoute aux aides existantes.

ÉVÉNEMENT 2002



Le Mont Saint-Michel sauvé des sables

Le Mont
Saint Michel
est le monument
le plus visité
de France (5).

Après sept ans d'études préparatoires, le Mont Saint-Michel est aujourd'hui assuré de retrouver en 2008 son caractère insulaire et sa baie une nouvelle dynamique des eaux. Les travaux, estimés à 135 millions d'euros, vont commencer à l'automne 2003. Il s'agit de supprimer la route et le parking qui permettent l'accès en voiture au pied du rocher. La route en forme de digue fait en effet obstacle aux libres évolutions de la mer au gré des marées, ce qui favorise le dépôt du sable dans la baie. Une fois désensablé, le Mont Saint-Michel reprendra la mer et son allure de grande nef posée sur l'eau. Une nouvelle serre sur pilotis va enjambier la baie. On pourra l'emprunter à pied ou à bord d'une navette silencieuse pour accéder à l'entrée du mont et profiter de l'enchantement du paysage, loin des gaz d'échappement et des embarras de circulation. Onze personnes suivent ce projet à la mission «Mont Saint-Michel» de la Dce de la Manche. Depuis le feu vert du gouvernement en juillet 1999, la concertation s'est poursuivie avec les élus et les associations locales qui reconnaissent le bien fondé du projet.

PLUS DE TROIS MILLIONS DE VISITEURS PAR AN

Le Mont Saint-Michel est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO et reçoit plus de trois millions de visiteurs par an. Ils pourraient être cinq millions dans un proche avenir car c'est le monument le plus visité de France et pour moitié par des touristes étrangers. Le tourisme autour du Mont Saint-Michel représente 300 emplois permanents et 600 emplois temporaires supplémentaires pendant l'été.

LA PROMOTION DE LA FRANCE

Un plan d'action pour le tourisme outre-mer

Un plan général de relance du tourisme outre-mer est mis en œuvre en 2002. Élaboré en étroite concertation avec les élus, les acteurs institutionnels et le professionnels, ce plan d'action comprend des mesures pour promouvoir les destinations, améliorer l'environnement social, diversifier les produits touristiques, renforcer la formation et la qualité du service, soutenir financièrement la filière touristique et assister les collectivités sur le plan technique.

La plage
de la Grande Anse
en Martinique
(972).



Les campagnes « Bonjour ! » et « J'aime la France »

En réponse à la fragilisation du secteur touristique au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, une campagne mondiale de promotion de la destination France est organisée par Maison de la France de février à avril 2002. Intitulée « J'aime la France », elle comporte notamment la diffusion d'un clip télévisé sur les chaînes étrangères et se décline en plusieurs types d'opérations en direction de la presse, des professionnels et du grand public. La campagne « bonjour », initiée en 1994, contribue quant à elle à sensibiliser chaque année tous les professionnels et organismes liés au tourisme à l'amélioration de la qualité de l'accueil en France. Confénée depuis 2001 à Maison de la France, cette campagne a également pour objectif de faire de l'accueil une partie importante de la promotion de la France à l'étranger. En 2002, plus de 65 professionnels adhérent aux objectifs de cette campagne d'un montant de 1 345 millions d'euros. Associée à la campagne de relance de la destination France, la campagne « bonjour » comprend pour la première fois une campagne d'affichage à destination du grand public.

TOURISME ET SOLIDARITÉ



Le droit aux vacances pour tous

L'Agence nationale pour le chèque vacances est un outil majeur de la politique d'accès aux vacances du plus grand nombre. Cet outil, qui fête ses 20 ans en 2002, fait bénéficier près de 6,2 millions de personnes de l'avantage chèques-vacances (5,6 millions en 2001). En 2002, de nouveaux plafonds de ressources sont instaurés et la loi de finances rectificative permet de simplifier les modalités de mise en place dans les PME-PMI. L'Agence participe également à la politi-

que sociale du tourisme en affectant ses excédents de gestion à la rénovation d'équipements touristiques et à l'aide au déploiement de dispositifs pour personnes défavorisées. La Bourse solidarité vacances, groupement d'intérêt public créé dans le cadre de la loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions, mobilise, conformément à sa mission, tous les acteurs du tourisme et permet à plus de 36 000 personnes (10 000 en 2000, 20 000 en 2001) de partir en vacances.

1. Plaisir de la vitesse en speed-sail sur les plages du Nord-Pas-de-Calais.
2/3. Promenades à cheval ou en vélo tout-terrain dans les sentiers de Provence.

4. Les stations de ski connaissent une saison touristique record pendant l'hiver 2002/2003.

Développement durable et écotourisme

Dans le cadre de la politique gouvernementale de développement durable, le secrétariat d'Etat au Tourisme s'implique pleinement dans le respect des engagements pris au sommet de Rio en 1992 et rappelés au sommet de Johannesburg en 2002. Un séminaire a lieu le 28 novembre 2002 et permet d'initier des mesures concrètes. L'une d'elles a trait à la coopération pour le développement durable entre les deux pays. En même temps, un dossier dossier au grand public sur le développement durable en matière de tourisme est mis en ligne sur le site internet du secrétariat d'Etat en décembre 2002. Au niveau européen, la Commission décide, lors du premier forum européen du tourisme de décembre 2002, de prolonger le travail consacré à l'agenda 21 européen du tourisme, animé par le secrétariat d'Etat depuis 2000. La Commission doit rendre public un document sur ce thème au troisième trimestre 2003. Dans le cadre de l'année internationale de l'écotourisme, l'ouvrage Ecotourisme : perspectives françaises, valorise le savoir-faire français à l'exportation. Les professionnels du secteur mobilisés se sont engagés à rédiger sur ce thème une charte des bonnes pratiques du tourisme.



L'accueil des personnes handicapées

Depuis plusieurs années, une politique active et ambitieuse s'efforce de faciliter l'accès aux vacances des personnes handicapées. Crée en 2001, le label tourisme handicapé destiné aux professionnels, apporte à la clientèle handicapée une information publique objective sur l'accessibilité des sites et des équipements touristiques. Ce label contribue ainsi à développer une offre touristique adaptée et à favoriser l'émergence de produits et de services touristiques véritablement ouverts à tous. En 2002, plus de 130 sites sont labellisés. En 2003, année européenne des personnes handicapées, l'objectif est de délivrer 500 labels au cours du premier semestre.

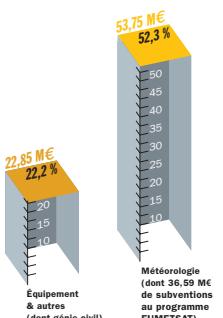
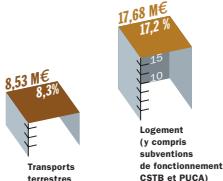


MONDE ACTION INTERNATIONALE & RECHERCHE

CHIFFRES CLÉS

VENTILATION DES CRÉDITS
DU BUDGET DE LA RECHERCHE
ET DU DÉVELOPPEMENT (BCRD 2002)

TOTAL 102,8 (en millions d'€)



ENJEUX

À l'international, l'action du ministère s'attache à faciliter l'avancée des positions françaises en Europe et dans le monde. Face à un marché international très compétitif, en particulier dans le secteur du bâtiment, des travaux publics et des services urbains, le savoir-faire des entreprises et de l'ingénierie françaises doit être soutenu et encouragé. Sur le plan européen, de nombreuses rencontres ont lieu notamment sur les politiques d'infrastructures de transport, sur le ciel unique et la régulation de la navigation ainsi que sur la recherche et les avancées technologiques au moment où l'élargissement à d'autres pays est un enjeu décisif d'avenir.

L'organisation de l'action internationale et de la recherche

La direction des Affaires économiques et internationales (DAI) prépare les réunions du ministre dans le cadre européen et ses rencontres avec ses homologues étrangers. Elle coordonne les actions destinées à promouvoir le savoir-faire français dans les domaines de l'équipement et des transports. La direction de la Recherche et des Affaires scientifiques et techniques (Drsat) participe au sein du ministère de l'Équipement avec le concours de son réseau scientifique et technique (Rsr), à de nombreux programmes de recherche en France, en Europe et dans le monde.

EUROPE

Accompagner l'élargissement

Le ministère de l'Équipement a participé activement aux négociations d'adhésion du chapitre transports, l'une des 31 « boîtes » de négociation des pays candidats. Il a été particulièrement attentif au pro-

bème de la sécurité maritime : au lendemain du naufrage de l'Erika, la perspective d'adhésion de pays maritimes aux pratiques encore incertaines a conféré une grande importance aux discussions. La France a

insisté pour obtenir des engagements de mise à niveau en matière de sécurité maritime. La conclusion générale des négociations pour dix pays a eu lieu fin 2002.

Les jumelages administratifs

Le ministère de l'Équipement s'implique activement dans les jumelages administratifs qui visent à aider les pays candidats, par le déclenchement d'accords, à concevoir des administrations modernes et efficaces, capables de mettre en œuvre l'accès communautaire. Plusieurs jumelages ont été ou sont réalisés sous sa houlette : en Hongrie (gestion des fonds structurels), en Pologne (contrôle routier), en Lituanie (contrôle routier, portuaire, transport ferroviaire), et en Roumanie (électricité et transport fluvial). A Malte (sécurité maritime), en Pologne (le jumelage avec l'Inspection des transports, achevé à l'automne 2002, a contribué à la création d'une concurrence loyale au sein

d'un marché intérieur qui s'élargit. Diffuser des modèles et des conceptions françaises, créer des conditions ultérieures pour rallier les nouveaux Etats membres aux prévisions budgétaires sont au cœur de l'action du ministère pour que la France garde sa place dans l'Europe à 25.

Les grands dossiers en cours

Les travaux sur le devenir des services publics en Europe qui concernent particulièrement le ministère et les entreprises publiques qu'il a sous sa tutelle sont très suivis et s'accompagnent de la préparation d'un livre vert et d'une directive cadre. Le ministère participe aussi activement aux travaux sur la révision des projets sur le Réseau des infrastructures de transport européen et la préparation de la directive cadre sur la tarification des transports.

Le lancement de la phase de développement de Galileo

Le Conseil des ministres des Transports de Barcelone du 20 mars 2002 a permis de franchir une étape décisive dans le lancement du programme européen de radionavigation Galileo. La phase de développement, qui s'achèvera fin 2005, a pour objectif la mise sur orbite de trois ou quatre satellites - sur la trentaine qui comprendra en fine la constellation pour assurer la couverture globale - et le développement d'une partie du segment terrestre pour tester et valider le système.

Les travaux du Parlement européen

Il s'agit d'informer régulièrement les parlementaires européens des positions du ministère sur les dossiers relevant de sa compétence, d'assurer une coordination entre services et de collecter toute information utile. Pour les dossiers les plus importants et sensibles - sécurité mar-

itime, ciel unique, accès au marché des services postaux - des rencontres sont organisées avec les parlementaires en quête d'informations sur les dossiers techniques. Pour l'information des services, une base de données sur les textes communautaires en cours d'adoption dans le

INTERNATIONAL

La promotion du savoir-faire français

36 % du chiffre d'affaires français des travaux publics se fait à l'étranger. C'est pourquoi le ministère s'attache à promouvoir le savoir-faire des entreprises françaises à travers une série d'initiatives, comme l'organisation de séminaires sur les technologies françaises, notamment en partenariat avec Ubfrance (Journées de l'Équipement en Russie et au Mexique, Semaine Française en Serbie), l'appui à la création de stands français dans des manifestations internationales (colloque ITS à Chicago), l'accueil de délégations dans le cadre d'entrements ministériels ou d'échanges administratifs (Costa-Rica, Bulgarie). Le ministère participe en outre à l'instruction des aides publiques à l'exportation. La promotion du secteur public privée a fait l'objet de semaines à l'étranger (Egypte, Inde, Chine), de missions d'assistance et de conseils internationaux comme l'appui à l'administration russe pour la rédaction d'un code sur les concessions. Enfin une-quinzième version en langue arabe de l'ouvrage sur le partenariat public-privé est publiée fin 2002.



Des accords de coopération

Ces accords permettent de favoriser les échanges d'expériences, les contacts scientifiques et techniques. Un exemple notable, l'accord de coopération avec le Japon sur les transports urbains et les systèmes de transport intelligents qui s'est concrétisé en septembre 2002 par un séminaire franco-japonais à l'arche de la Défense, réunissant de hauts fonctionnaires et des représentants du secteur privé des deux pays. D'autres accords permettent également de combiner la croissance de partenariats comme la signature, en octobre 2002, d'un accord avec la Chine dans le domaine des transports et de l'aménagement urbain.

Chiffres clés
217 agents à l'international répartis
sur les 5 continents
dans plus de 50 pays et accueillis par plus
de 60 organismes et instances différents.

ÉVÉNEMENT 2002



Un premier prix de l'innovation à l'éclairage routier

Innover pour mieux servir, telle est la devise des experts du réseau scientifique et technique. Lors de leur Quatrième Journée, en septembre 2002, des services et organismes du réseau, travaillant pour les collectivités territoriales, ont été distingués par le jury du prix de l'innovation.

Le premier prix est remis au projet Colouroute (Centres d'Études techniques de l'Ouest et de l'Est) qui aide les professionnels à optimiser les installations d'éclairage public. Il utilise un appareil de mesure des coefficients de réflexion de la

lumière par les chaussées mis au point par deux experts du Cetra de l'Est. Deux autres prix ont été remis à des systèmes innovants pour renforcer la sécurité des agents sur la route, optimiser les opérations de viabilité hivernale (GPS Lozère, CETIME et CETE Méditerranée) et observer les mutations urbaines (Programme Acteur CERTU et CETE).

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Une préoccupation essentielle

Parce que les transports et les bâtiments sont au cœur de la vie économique, sociale et quotidienne des Français et qu'ils représentent les deux tiers de la consommation énergétique du pays, le ministère a inscrit le développement durable comme un élément clé des politiques de transports, d'urbanisme et des bâtiments. Il est donc particulièrement actif dans la préparation de la stratégie nationale de développement durable, dont le cadre a été défini par le séminaire gouvernemental du 28 novembre 2002 et il joue un rôle pilote au niveau interministériel sur la transposition de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des plans et programmes.

Le développement durable et les transports

Les politiques de transport conduites par l'Etat, dans le cadre européen, sont résolument intermodales. Les principaux axes pour le renforcement de la prise en compte du développement durable sont :

- la politique d'innovation technique, illustrée à court terme par l'accord avec les constructeurs européens de véhicules visant à réduire de 180 à 140g en 2008 les émissions de CO2 par km parcourri par les voitures neuves et à plus long terme par les travaux du PREDIT (programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres),
- la politique de gestion du réseau routier national, avec une prise en compte active de l'environnement dans la construction des infrastructures, domaine dans lequel notre ingénierie a acquis des compétences solides,
- la politique de rééquilibrage intermodal (services ferroviaires à grande vitesse, transports ferroviaires régionaux, cabotage maritime, fret ferroviaire, transports collectifs urbains),
- la préparation d'actions à long terme pour inclure la demande de fret.

Urbanisme, habitat, et développement durable

Pour l'urbanisme et la mobilité quotidienne qui relèvent des politiques locales, la loi SRU demande que le développement durable soit pris en compte très tôt dans l'élaboration des politiques locales, sous forme de projets d'aménagement et de déve-

loppement durable qui doivent guider l'élaboration des schémas et plans locaux (schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme et plans de déplacements urbains).

- le secteur de l'habitat et de la construction, le ministère a élaboré un plan Habitat construction et développement durable, qui vise à :
 - favoriser les économies d'énergie afin de tenir nos engagements en matière de lutte contre l'effet de serre, comme le protocole de Kyoto, et la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments,
 - préserver la santé et la sécurité des occupants, en luttant contre les substances nocives (amianté, radon, plomb), et en améliorant la qualité des ambiances intérieures (bruit, observation de la qualité de l'air intérieur),
 - intégrer le développement durable dans la conception et l'économie de la construction, et décliner la qualité environnementale des bâtiments,
 - offrir des logements plus confortables et plus accessibles, et maintenir un habitat diversifié,
 - promouvoir une culture partagée du développement durable, avec les partenaires de la construction : maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, entreprises, milieu local.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Développement durable et sécurité pour le bâtiment

Dans le cadre de la politique contractuelle de l'Etat avec ses centres de recherche et ses établissements publics, le Centre scientifique et technique du bâtiment (Cstb) a signé, le 22 avril, un contrat d'objectifs avec les ministres en charge de l'équipement, du logement et de la recherche. Ce contrat fixe, pour la période 2002-2005, les axes de développement de l'établissement dans ses quatre métiers : recherche appliquée et technologique, consultation au niveau européen dans le domaine de la construction,

évaluation, essais et certification, traitement et diffusion d'informations. Il fait du développement durable et de la sécurité des orientations prioritaires des programmes de recherches. Il permettra au Cstb de conforter son rôle de conseil auprès des pouvoirs publics, de valoriser son excellence scientifique dans la recherche, de développer ses activités de consultation à l'international et de devenir un acteur de premier plan au niveau européen dans le domaine de la construction.

Les coopérations internationales

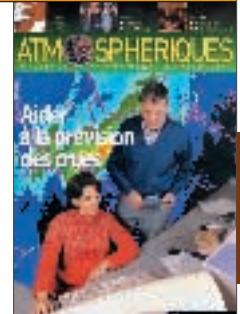
Cette volonté d'intégrer le développement durable dans les politiques publiques s'exprime également hors de nos frontières. Ainsi, les différents mémorandums déposés par la France ont été déterminants dans la mise en place de nouvelles mesures européennes pour la lutte contre la pollution marine. Cette volonté s'exprime également vis-à-vis des pays en voie de développement ou en transition : le ministère développe des coopérations bilatérales et participe à des forums internationaux en vue d'appuyer la diffusion du savoir-faire français en matière de développement urbain, politique d'urbanisme, d'habitat, de services urbains (assainissement, traitement des déchets) et de transport. En aval du sommet mondial de Johannesburg, le ministère a organisé en octobre 2002 un séminaire sur l'aide au développement et la coopération, une rencontre qui a confirmé l'émergence des grandes questions de développement durable en toile de fond de l'aide au développement.

MÉTÉO

Météo-France renforce sa capacité de prévision des inondations

Sur le plan météorologique, l'année 2002 est marquée par de tragiques inondations dans le Sud-Est après les pluies diluviales des 8 et 9 septembre où les cumuls de précipitations ont atteint 589 mm à Générac et plus de 300 mm sur plus des deux-tiers du Gard. Pour la première fois depuis la nouvelle procédure de vigilance d'octobre 2001, le déploiement du réseau mis en place rouge. Si les modèles numériques ont bien prévu cet épisode explosif, c'est à l'expertise des prévisionnistes que l'on doit la passage anticipé au niveau orange de vigilance le 8 au matin, puis au niveau rouge, ce qui permettra d'améliorer encore les prévisions.

En organisaient notamment le contenu et la diffusion de l'information aux populations et aux médias, Météo-France participe aussi à la mise en place du Service central d'hydro-météorologie et d'appui à la prévision des inondations (SCHAPD) sur le site de la Météropole de Toulouse avec un dispositif de concertation étroit entre hydrologues et météorologues, ce qui permettra d'améliorer encore les prévisions.



Le nouveau dispositif de prévision des crues à la « une » du magazine de Météo-France.

LA RECHERCHE



Séminaire de présentation du Predit 2002-2006 à Bercy le 3 octobre.

De gauche à droite : Michel Rousselot (COPC), François Perdrizet (DRAST), Alain Morcheine (ADEME).

2002, une année bien remplie pour le nouveau Predit

Pour ce 3^e programme ambitieux de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, six partenaires – quatre ministères (les ministères chargés de la recherche, des transports, de l'industrie et de l'environnement) et deux agences (l'ANVAR et l'ADEME*) – ont signé un protocole d'accord pour constituer une plate-forme nationale d'innovation à la recherche, l'expérimentation et le développement à l'horizon 2010. Sur la période 2002-2006, après la lancée officielle du programme le 10 mars 2002, les onze groupes opérationnels ont commencé à mettre en œuvre le programme de travail. Le Predit 3 se fixe trois objectifs de politique publique : assurer la mobilité durable des personnes et des biens ; accroître la sécurité des systèmes de transport ; améliorer l'environnement et contribuer aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre. Son budget prévisionnel est de 306 millions d'euros de fonds publics.

*ANVAR : agence nationale de valorisation de la recherche

*ADEME : agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

LA RECHERCHE



L'institut Navier, un exemple de coopération

L'institut Navier, qui doit être implanté à proximité de l'Enpc* à Marne-la-Vallée, constituera un centre de compétences international dans le domaine de la géotechnique, de la mécanique et de la physique des matériaux et des structures. Son champ d'activité, plus large que le seul génie civil, portera sur des thématiques liées aux transports, à l'environnement et à l'énergie. Il regroupera trois laboratoires communs à l'Enpc et au Loc* et le laboratoire de mécanique de l'université de Marne-la-Vallée. La création de cet institut préfigure le transfert du Lycée à Marne-la-Vallée, dont le ministère a été chargé par le conseil interministériel d'élaborer un programme de transition pour la période 2001-2002. Ainsi se profile au sein de la cité scientifique Descartes, à l'horizon 2010, avec le Cem et l'école d'architecture, la création d'un grand pôle sur l'art de construire.

*Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

*Loc Laboratoire central des Ponts et Chaussées

La priorité transport et le programme cadre européen

Le 6^e programme cadre de l'Union européenne pour les actions de recherche et de développement technologique (PCRD) a débuté fin 2002 et se poursuivra jusqu'en 2006. Il est doté d'un budget global de 17,5 milliards d'euros. Plus de 800 millions d'euros peuvent être mobilisés sur le thème des transports de surface, principalement dans les cadres de l'agriculture et de l'agroalimentaire, du développement durable, changement planétaire et écosystèmes. Le ministère participe à l'ADEME et l'appui de la représentation du réseau scientifique et technique à Bruxelles à l'information des chercheurs et contribue au montage de leurs projets.



2*

I. Les photos aériennes de l'institut Géographique National sont utilisées à la demande pour les collectivités locales et régionales.

Les Grands Ateliers de l'Isle d'Abeau, une structure originale

Créés en 1991, les Grands Ateliers de l'Isle d'Abeau disposent de locaux neufs, inaugurés en décembre 2001, et du statut de GIP (groupement d'intérêt public) rattaché au ministère de la Culture, depuis avril 2002. Les GAIA regroupent six écoles d'architecture, trois écoles d'art, deux écoles d'ingénieurs, dont l'ENPC* et le Cetex*, soit plus de 5000 étudiants et chercheurs. D'autre établissements d'enseignement et de recherche, notamment européens, devraient les rejoindre. Ils apportent, avec une expérimentation interdisciplinaire et une pédagogie active, aux élèves ingénieurs, architectes et artistes une formation initiale ou continue sur le maté-

riau à l'objet fini, en complément des formations respectives des établissements.

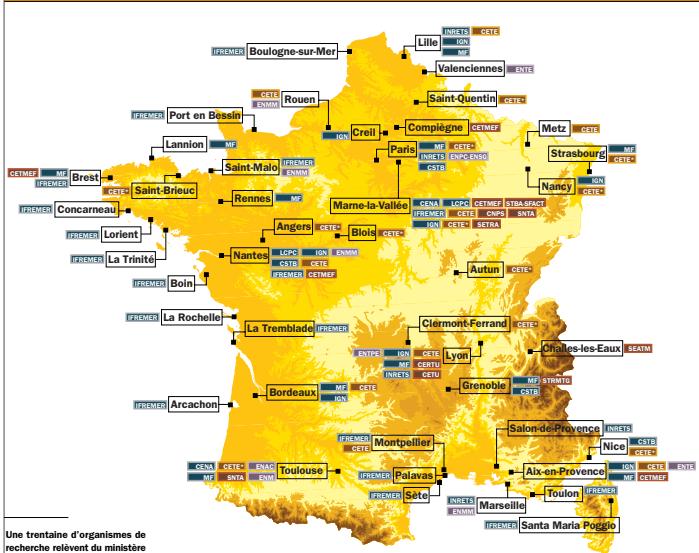
Ils permettent de rassembler chercheurs et industriels (Cembétén, Arcelor, St Gobain, Atocheim) sur des thémes de recherche originales et favorisent les synergies entre les partenaires de l'acte de bâti.

*ENPC : école nationale des Ponts et Chaussées

*CETEX : Centre Scientifique et Technique du bâtiment

2. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication facilitent les travaux de recherche des élèves ingénieurs.

LA RECHERCHE



Une trentaine d'organismes de recherche relevant du ministère de l'Équipement : organismes scientifiques et techniques (Lcpc, Météo-France, Ign) qui ont une personnalité juridique et une autonomie de gestion propre ; laboratoires de recherche ; services techniques centraux (Certe, Certu) ou déconcentrés (Cete).

L'ensemble de ces organismes forme avec les écoles sous tutelle du ministère un pôle de compétences de 16 000 personnes (chercheurs, ingénieurs, techniciens et gestionnaires de recherche). Des contrats pluriannuels sont passés entre l'Etat et les organismes aux termes desquels ils s'engagent ensemble à renforcer leurs synergies notamment en matière de sécurité ou de protection de l'environnement. Ces contrats ont également pour objectif de renforcer les collaborations avec les universités et les partenaires industriels, au niveau national et également au niveau européen.

La contribution du réseau scientifique et technique

Organismes scientifiques et techniques	Services techniques centraux	Écoles
Lcpc Laboratoire central des Ponts et Chaussées	Certe centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques	ENPC-ENSG (ENPC) école nationale des Ponts et Chaussées, ENSA école nationale des Sciences géographiques
INRETS Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité	Cetu centre d'études des transports	ENMM (ENMM) école nationale de la Marine marchande
Cstb Centre Scientifique et Technique du bâtiment	Cetmet centre d'études techniques maritimes et fluviales	ENM (ENM) école nationale de la Marine marchande
IFREMER Institut français de Recherche pour l'exploitation de la mer	Cnps centre national des Ponts de secours	ENAC (ENAC) école nationale de l'Aviation civile
	Satrta service technique de la flotte aérienne régionale	ENTPE (ENTPE) école nationale des Travaux publics de l'Etat
Cena centre d'études de la navigation aérienne	Stbasfact (STBASFACT) service technique des Bases aériennes (SFACT) service de la navigation aérienne et du contrôle technique	ENTE (ENTE) école nationale des Techniques de l'Équipement
Ign Institut Géographique national	Stna service technique de la Navigation aérienne	Cete centre d'études techniques de l'Équipement
Mf Météo-France	Seam service d'étude et d'aménagement touristique de la montagne	Cete* siège
	Strmtg service technique des Remontées mécaniques et des Transports guidés	Cete* antenne ou laboratoire
Outremer		
Ifremer Antilles		
Mf Guyane		

MODERNISATION RESSOURCES HUMAINES & GESTION BUDGÉTAIRE ET FINANCIÈRE

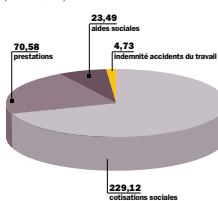
CHIFFRES CLÉS

EFFECTIFS BUDGETAIRES 2002

A	B	C	TOTAL
FONCTIONNAIRES	22 636	57 629	89 222
PERSONNELS NON TITULAIRES	2 126	1 733	3 859
OUVRIERS DES PARCS ET ATELIERS		1 118	4 977
TOTAL	11 083	24 369	58 747
			103 494

DÉPENSES SOCIALES

Couverture sociale, aides et prestations
(en millions d'€)



Cotisations sociales
Sécurité sociale, assurance maladie, assurance vieillesse

Prestations
Allocation familiale, rentrée scolaire, jeune enfant...

Aides sociales
Services médico-sociaux, aides aux mères, subventions cantines, secours, subventions associations...



À chaque entrée
du tunnel du Mont Blanc,
des équipes de
contrôle surveillent 24h/24
la circulation et
peuvent intervenir
immédiatement
en cas d'accident.

ENJEUX

Face aux attentes des usagers, citoyens, élus et professionnels, le ministère s'efforce d'améliorer la qualité de ses prestations. La modernisation de la gestion des ressources humaines, le renouvellement du pilotage des services et de l'organisation du travail ainsi que l'essor de la modernisation de la gestion concourent au développement de la qualité du service public de l'Équipement. Les évolutions menées en concertation étroite avec les représentants des personnels, ont permis, en 2002, d'engager des réformes décisives et d'y associer une communication adaptée.

L'organisation des ressources humaines et de la gestion financière

La direction du Personnel, des Services et de la Modernisation (Dess), nouvellement réorganisée, a pour mission de préparer le ministère aux grands défis de demain, de moderniser le pilotage des services par le développement du contrôle de gestion et de développer une gestion plus prévisionnelle des ressources humaines valorisant la promotion interne et les moyens d'intervention du service public de l'Équipement. Le rôle de la direction des Affaires financières et de l'Administration générale (Dirac) est de piloter la politique budgétaire, comptable et de contrôle du ministère ainsi que l'activité juridique. Elle fournit des prestations spécifiques pour les directions d'administration centrale et organise la professionnalisation des fonctions d'administration générale.



LES RÉSSOURCES HUMAINES

La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

Le plan triennal de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences est définitivement formalisé après son examen par le comité technique paritaire ministériel de mars 2002. Ce document, débuté avec des chefd'entreprises déconcentrés et suivi de la mise en œuvre de premières actions dès 2002, dans les champs suivants :

- recrutement, avec l'approbation du schéma directeur de recrutement,
- gestion des carrières et évaluation, avec la préparation des

charts de gestion sur les nouvelles principales des parcours professionnels, et l'expérimentation d'une première cellule locale de gestion personnalisée interrégionale à Aix-en-Provence.

► organisation des services, avec l'optimisation d'un travail inter-sérvices déconcentré sur l'aire du CIPD d'Aras.

Le ministère de l'Équipement

dispose désormais d'un plan de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences opérationnel.

La gestion unifiée et partagée des ressources humaines

La gestion unifiée et partagée des ressources humaines (projet GUEPARH) a pour ambition de déployer sur l'ensemble du territoire des conseillers en carrière à la disposition de tous les cadres. A et dans les caisses. Pour mieux les guider dans leurs choix professionnels et l'évaluation de leurs compé-

LE PILOTAGE DES SERVICES

De nouvelles orientations stratégiques

La directive nationale d'orientation (DNO) répond aux principaux enjeux du ministère : renforcement de la sécurité des personnes et des biens, prise en compte du développement durable dans les champs d'intervention du ministère et efficience du service public.

La mise en œuvre de cet outil de modernisation est définie par la circulaire ministérielle du 22 février 2002.

La nouveauté de cet outil réside dans la constitution d'instruments de pilotage et de suivi : comité de suivi, tableau de bord ministériel, rénovation des outils de pilotage des services déconcentrés et renouvellement des politiques de ressources humaines avec de nouvelles approches en matière de gestion prévisionnelle et de gestion partagée.

En 2003, le ministre définira les nouvelles orientations stratégiques du ministère pour les trois prochaines années. Elles seront articulées autour des cinq ambitions, fixées en Comité Technique Paritaire Ministériel (CTPM) le 25 septembre 2002 :

- intégrer en France dans le contexte international, et en particulier européen,
- concourir à la solidarité et à la cohésion sociale,
- renforcer la sécurité et la sûreté dans la vie quotidienne de nos concitoyens,
- agir en faveur du développement durable du territoire,
- contribuer à la prospérité de l'économie et au soutien des professions.

Les outils de pilotage des services

La prise en compte de ces nouvelles démarches par orientations stratégiques conduit la Disu à rénover en 2002 les outils de pilotage des services. Mis à l'expérience dans sept services en 2002, les nouveaux *plans orientations mesures* visent à accroître la performance des outils de pilotage des services déconcentrés en améliorant la territorialisation des objectifs, en misant les résultats et en précisant mieux les ressources humaines à mobiliser.

Parallèlement, un pilotage régional a été mis en place en 2002 : les *orientations régionales de l'Équipement en région* (OSER) ont fait l'objet d'un atelier de dialogue comme élaboré courant 2002 à partir de l'expérimentation menée en Pays de la Loire.

Constitués d'un volet stratégique et d'un volet opérationnel, les OSER seront progressivement élaborés dans chaque région d'ici fin 2003. Avec ces documents, un nouveau dialogue émerge entre directions d'administration centrale et services déconcentrés.

L'aménagement et la réduction du temps de travail

La mise en œuvre de l'aménagement et la réduction du temps de travail (ARTT) au sein du ministère de l'Équipement a été opérée, comme dans tous les ministères, à compter du 1er janvier 2002. Cette réforme a pourvait deux grands objectifs : améliorer les conditions de travail et de vie des agents ; améliorer la qualité du service rendu à l'usager.

L'évaluation des politiques publiques

Ce chantier prioritaire de la modernisation du ministère a l'ambition de mettre à la disposition de tous, les informations permettant d'évaluer les effets des politiques publiques, leur coût et les conditions de leur réalisation.

En 2002, plusieurs actions d'évaluation sont engagées : modernisation de l'ingénierie publique, intervention des services déconcentrés dans l'application du droit des sols, mise en œuvre des politiques publiques de transports urbains, connaissance des territoires par les services du ministère, politique d'innovation routière.

LA MODERNISATION BUDGETAIRE ET FINANCIÈRE

Le raccordement du ministère à ACCORD

Présent sur le projet depuis 1999, par sa participation aux travaux de conception et de réalisation de l'application interministérielle budgétaire, comptable et de gestion ACCORD, le ministère a consacré l'année 2002 au raccordement de son administration centrale. Celui-ci a représenté un investissement très important de l'ensemble des directions d'administration centrale pour déployer l'application, préparer la reprise des données et former leurs utilisateurs. En effet, un vaste plan d'accompagnement a été mis en place afin d'informier, former et assister les utilisateurs tout au long des accès ouïl que méfier et réglementation.

Depuis le 9 décembre 2002, cet outil est opérationnel. Il permet, en un premier temps, de prendre en compte les actes anticipés, puis à partir du 6 janvier 2003, de réaliser l'ensemble des actes

d'exécution budgétaire. Ce sont donc plus de 700 utilisateurs répartis entre service ordonnateur, contrôle financier, services gestionnaires et services utilisateurs qui ont désormais accès à cet outil qui, outre le système comptable SICAM, remplace également l'outil de gestion PAGES développé, il y a quelques années.

Considéré comme un outil concourant à la réforme de l'Etat, son implantation a été l'occasion de moderniser et de simplifier certaines procédures, de rationaliser les circuits de l'exécution budgétaire et d'induire l'utilisation de nouvelles technologies (workflow, automatisation de la signature électronique, etc.). Toutes ces innovations ont été réalisées dans le but de connaître et de réduire les délais de paiement, d'améliorer la gestion et de développer la responsabilisation de tous les services à l'initiative des dépenses.

La préparation de l'application de la LOLF

Promulguée le 1^{er} août 2001 par le Préfet de la République, la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) définit le cadre de la nouvelle constitution budgétaire. Le budget sera constitué de programmes, en nombre limité, au lieu et place des chapitres budgétaires, dans lesquels les objectifs sont déclinés en résultats à atteindre. Les moyens humains et financiers sont inscrits au sein de deux plateformes associées à des sous-plateformes de gestion. Ce dispositif renforce le rôle du chef du management, avec une inflation plus grande des responsables des politiques publiques. En développant cette nouvelle culture d'objectifs et de résultats, la LOLF constitue un puissant levier pour moderniser et profondément l'administration publique. Son entrée en vigueur s'effectuera par étapes, jusqu'à la préparation du projet de loi de finances pour 2006.

Un plan pour le contrôle de gestion

Le plan ministériel de développement et de généralisation du contrôle de gestion 2002-2004, commencé en 2001, a été validé le 5 juillet 2002 par le comité pilote constitué à cet effet. Présidé par le Directeur Général des Affaires financières et de l'Administration générale (DAGAF) et le directeur du Personnel des Services et de la Modernisation (Diss), ce comité réunissait des représentants des autres administrations centrales et des services déconcentrés. Pour cette première étape, le ministère a choisi une démarche pragmatique : la connaissance des coûts d'une partie

La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences est entrée en vigueur en 2002.



ADMINISTRATION ÉLECTRONIQUE

Le développement des téléprocédures

L'objectif est de mettre des services en ligne pour répondre aux attentes des usagers, des particuliers, des entreprises et des partenaires du ministère. Ainsi, le schéma directeur interministériel a permis de mettre en ligne 129 formulaires (sur 141). Cinquante d'entre eux peuvent être renseignés en ligne, et la totalité peut être téléchargée. La téléprocédure est déjà possible pour plusieurs concours. D'autres téléprocédures permettent la réalisation d'une démarche administrative soit

actuellement en cours d'expérimentation : numéro unique de demandeur de logement social, dossiers de consultation des entreprises pour les marchés d'études de travaux. D'autres sont en développement, comme les démarches des entreprises de transport terrestre. L'information routière poursuit enfin son développement.

En 2003 : une forte impulsion continue d'être donnée, pour étendre les actions aux différents champs d'activité du ministère et accélérer les développements.



LES PERSPECTIVES 2003

Les lois de décentralisation

Le projet de loi constitutionnelle relative à l'organisation décentralisée de la République, élaboré et discuté en 2002, a été voté par le Congrès le 17 mars 2003. Son adoption marque le véritable point de départ du processus de décentralisation annoncé par le gouvernement. Le ministère de l'Équipement a mis en place dès la fin de l'année 2002, un lieu d'échanges et d'information avec les représentants des personnels. Un groupe de dialogue s'est ainsi réuni pour la première fois sous l'égide de la Diss le 25 octobre 2002. L'information pour les représentants des personnels, la partie la plus approfondie sur les modalités de cette nouvelle étape de décentralisation, selon les axes annoncés par le ministre le 18 février 2003 devant les directeurs départementaux et régionaux de l'Équipement, et confirmés par le Premier ministre le 28 février lors de la clôture des assises des libertés locales, constitueront pour la Dissm, en 2003, avec la participation à la mise au point du dispositif législatif et réglementaire nécessaire, un enjeu majeur et prioritaire pour son programme de travail 2003.

La recherche de simplifications administratives

Conformément aux instructions du Premier ministre, le ministère s'est engagé à définir et à mettre en œuvre des mesures de simplifications administratives s'attachant à réduire la complexité des noms et des procédures de notre administration vis-à-vis de ses bénéficiaires. Un projet de programme d'actions pour 2003-2005 a été bâti. Il s'articule autour de quatre voies de progrès :

► le toilettage des décisions administratives individuelles,
► la simplification des formulaires, en les mettant pour certains d'entre eux, en ligne, et les simplifications réglementaires,
► l'évolution éventuelle de certaines structures consultatives placées auprès de directions d'administration centrale notamment.

MODERNISATION

ÉVÉNEMENT 2002

Les rencontres de l'Équipement



Vingt-trois ateliers thématiques ont permis d'approfondir les débats entre les 1 500 participants.

Fin janvier 2002, les dixièmes rencontres de l'Équipement ont réuni à Paris, près de 1 500 agents. Organisées autour du thème de l'Équipement citoyen, elles ont suscité débats et réflexions autour du service public rendu aux usagers. Vingt-trois ateliers thématiques, axés sur les trois grands enjeux de la directive nationale d'orientation (DNO), ont permis d'ouvrir le dialogue entre les représentants des services déconcentrés, les directeurs d'administration centrale et le ministre.

LA PREMIÈRE JOURNÉE NATIONALE DES JEUNES RECRUTÉS

Plus de 200 jeunes, hommes et femmes nouvellement recrutées de tous grades (A1 à A, 24 % de B et 50 % de C) et tous métiers confondus (électriciens (35 %) et techniciens (35 %) se sont retrouvés le 27 mars 2002 à La Défense pour échanger sur la démarche de recrutement, la formation au métier, la vie au sein de l'agence, les moyens d'action. Trois tables rondes, introduites par des témoignages d'agents filmés et suivies de mini débats animés par la journaliste Anne Roussel, ont permis d'aborder des sujets d'actualité : la sécurité sur la route et dans les transports, le développement durable et la pluralité des transports, la performance du service public. La séance a été clôturée par le ministre qui a évoqué l'évolution du service public. Des 135 questionnaires d'évaluation retournés par les participants, il ressort une appréciation très positive de cette journée. L'idée de rencontrer le ministre, de participer à des tables rondes, de partager des idées avec des agents arrivés la même année, venant de diverses régions et exerçant des métiers différents est considérée comme une expérience enrichissante que les nouveaux recrutés souhaitent voir se renouveler.



Image virtuelle d'ouvrage d'art réalisée à l'aide du logiciel OPERA, développé par le Scira.

LE CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Le Conseil général des Ponts et chaussées est l'une des plus anciennes institutions de l'Etat, héritier direct de l'assemblée des inspecteurs généraux des ponts et chaussées réunie régulièrement à partir de 1747 par Trudaine. Le décret de fructidor an XII (25 août 1804) crée le Conseil sous sa dénomination actuelle. Présidé par le ministre chargé de l'Équipement, le Conseil exerce une activité d'inspection, d'évaluation, d'expertise et de réflexion dans les domaines de l'équipement, l'environnement, l'urbanisme, le logement et les transports. Le cadre actuel de son activité est le décret du 31 octobre 1986 qui a fusionné l'Inspection générale des services et le Conseil général au sein d'une même structure.

Des missions d'inspection et d'expertise

Au titre de l'**Inspection générale des services**, le Conseil :

- veille au respect des règles de toute nature régissant le fonctionnement de l'administration et vérifie la bonne application des politiques publiques par les services inspectés ;
- appose son concours aux responsables des services déconcentrés et des administrations centrales pour améliorer la qualité et l'efficacité de ces politiques.

Au titre de sa **mission de conseil** et à la demande des ministres ou des directeurs d'administration centrale, le Conseil est amené à :

- formuler des avis sur des textes, projets ou orientations ministérielles ;
- évaluer la mise en œuvre des politiques du ministère ;
- participer à des travaux de réflexion et réaliser des expertises dans des domaines relevant de sa compétence, tels que la prévention des risques, la sécurité routière, la politique du logement etc...

Les réalisations marquantes de 2002

LES AVIS DÉLIBÉRÉS

Deux avis ont été rendus en 2002 concernant :

- le management et les pratiques des services en matière de sécurité routière,
- les retours d'expérience des inondations catastrophiques et les inspections des services en charge des risques naturels.

Ces avis sont en ligne sur le site www.equipement.gouv.fr/rapports

LES RAPPORTS

Au titre de l'année 2002, le **Conseil a produit**

- 215 rapports d'inspection
- 80 rapports consacrés à des études, des expertises ou des évaluations.



RAPPORTS D'ÉTUDES MARQUANTS DE L'ANNÉE 2002

À ces rapports s'ajoutent :

LES CAHIERS DU CONSEIL

S'agit de cahiers thématiques faisant le point sur des questions de politique publique. Deux Cahiers ont été publiés en 2002 :

- *La gestion urbaine de proximité : quel rôle pour l'Équipement ?* N° 5 février 2002.
- *Débat public : l'Équipement vers un aménagement plus durable*. N° 6 septembre 2002.

DEUX RAPPORTS ANNUELS font le point sur l'ensemble des activités fournies en 2002, dans le domaine de l'inspection et dans celui des études.

Ces documents sont consultables sur le site Internet du ministère www.equipement.gouv.fr/rapports



1. Apprentissage de la navigation à l'École nationale de la marine marchande de Marseille.

Visualisation de bureaux en cours d'aménagement par images virtuelles au Centre scientifique et technique du bâtiment.

L'ÉQUIPEMENT DANS LES RÉGIONS



Evry (91)

La structure du ministère de l'Équipement repose sur une forte implantation de ses services sur l'ensemble du territoire.

Les directions régionales de l'Équipement ont une vocation économique générale et des missions de gestion dans le domaine des transports. Le programme de modernisation du ministère prévoit d'élargir leurs missions, de conforter leurs compétences et d'accroître leur rôle d'animation des services déconcentrés.

Les directions départementales de l'Équipement constituent l'ossature de l'organisation territoriale du ministère. Placées sous l'autorité du préfet, elles sont en relations constantes avec les élus, les conseils régionaux et généraux, ainsi

qu'avec les autres administrations de l'État. Elles exercent des missions opérationnelles et d'expertise dans les domaines de compétence du ministère.

Les subdivisions, service public de proximité, entretiennent une relation permanente avec les collectivités. Certaines sont spécialisées, comme les subdivisions "grands travaux" qui gèrent des tronçons d'autoroutes ou comme les subdivisions des bases aériennes. C'est aussi le cas des subdivisions spécialisées dans le domaine de l'eau et de l'assainissement.

Le réseau scientifique et technique et les organisations de formation complètent cette organisation.

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| P56 ▶ ALSACE | P84 ▶ NORD-PAS-DE-CALAIS |
| P58 ▶ AQUITAINE | P86 ▶ BASSE-NORMANDIE |
| P60 ▶ AUVERGNE | P88 ▶ HAUTE-NORMANDIE |
| P62 ▶ BOURGOGNE | P90 ▶ PAYS DE LA LOIRE |
| P64 ▶ BRETAGNE | P92 ▶ PICARDIE |
| P66 ▶ CENTRE | P94 ▶ POITOU-CHARENTES |
| P68 ▶ CHAMPAGNE-ARDENNE | P96 ▶ PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR |
| P70 ▶ CORSE | P98 ▶ RHÔNE-ALPES |
| P72 ▶ FRANCHE-COMTÉ | P100 ▶ GUADELOUPE |
| P74 ▶ ÎLE-DE-FRANCE | P101 ▶ MARTINIQUE |
| P76 ▶ LANGUEDOC-ROUSSILLON | P102 ▶ GUYANE |
| P78 ▶ LIMOUSIN | P103 ▶ RÉUNION |
| P80 ▶ LORRAINE | P104 ▶ MAYOTTE |
| P82 ▶ MIDI-PYRÉNÉES | P105 ▶ SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON |

ALSACE

LE CŒUR DE L'EUROPE

L'Alsace a su tirer parti de sa situation de carrefour routier et fluvial européen pour dynamiser son économie. Sa vitalité démographique et son faible taux de chômage ainsi que sa position charnière dans les échanges Nord-Sud l'aident à trouver son équilibre entre zones en difficulté et espaces en forte croissance.



Le contrat de plan 2002-2006 : un rythme très soutenu.

Fin 2002, le taux d'avancement global du volet routier est de 39% avec un bon taux d'exécution et le meilleur taux d'affectation d'autorisations de programme : 92% des autorisations de programme affectées fin 2002 malgré le gel budgétaire. Pour les autres domaines, les prévisions d'avancement exprimées en taux d'autorisations de programme affectées sont respectivement de 32,2% et de 40% pour les volets ferroviaire et fluvial.

L'animation des professions du transport et du BTP

La Délégation s'attache à aider les professionnels du transport et du BTP dans leur volonté de modernisation et d'efficacité. Le point de départ concerne la promotion des formations : qualité première condition de la sécurité. Les centres qui délivrent les formations initiales minimales obligatoires (FIMO) et continues obligatoires de sécurité (FCOS) font l'objet d'un agrément donné après instruction des services de la Délégation. En 2002, ils délivrent 912 FIMO et 999 FCOS. Le montant total des subventions accordées aux centres de formation s'élève à 110 000 €.

La flambée des prix du terrain

La Délégation Alsace est une des rares à suivre le prix du terrain à bâtir pour la maison individuelle. En effet, la pression foncière s'accuse depuis trois ans et les prix des terrains en lotissement ne cessent de monter. La hausse depuis 1999 est voisine de 50 %. En 2002, la demande de terrain à bâtir pour la maison individuelle reste élevée alors qu'elle s'amenuise, notamment en lotissement.

La relance du logement social

L'Alsace compte 53 logements sociaux pour 1 000 habitants, alors que la moyenne nationale est de 68. Cette sous-production ne correspond pas à la réalité des besoins. Elle est due, à la fois, à des difficultés de financement et aux réticences de certains acteurs. Face à cette situation, la Délégation a mis en place un plan de relance qui s'appuie sur des contrats d'objectifs passés entre l'Etat et les organismes bailleurs,



Le tramway de Strasbourg.

2. Le pont Pierre Pflimlin sur le Rhin, ouvert en octobre 2002.

3. Un nouveau bâtiement de logements à logements à logements modérés.

4. Mise en service du contournement d'Innenheim.

5. Mise en service d'infrastructures de transport.

6. Mise en service d'infrastructures de transport.

7. Mise en service d'infrastructures de transport.

8. Mise en service d'infrastructures de transport.

9. Mise en service d'infrastructures de transport.

10. Mise en service d'infrastructures de transport.

11. Mise en service d'infrastructures de transport.

12. Mise en service d'infrastructures de transport.

13. Mise en service d'infrastructures de transport.

14. Mise en service d'infrastructures de transport.

15. Mise en service d'infrastructures de transport.

16. Mise en service d'infrastructures de transport.

17. Mise en service d'infrastructures de transport.

18. Mise en service d'infrastructures de transport.

19. Mise en service d'infrastructures de transport.

20. Mise en service d'infrastructures de transport.

21. Mise en service d'infrastructures de transport.

22. Mise en service d'infrastructures de transport.

23. Mise en service d'infrastructures de transport.

24. Mise en service d'infrastructures de transport.

25. Mise en service d'infrastructures de transport.

26. Mise en service d'infrastructures de transport.

27. Mise en service d'infrastructures de transport.

28. Mise en service d'infrastructures de transport.

29. Mise en service d'infrastructures de transport.

30. Mise en service d'infrastructures de transport.

31. Mise en service d'infrastructures de transport.

32. Mise en service d'infrastructures de transport.

33. Mise en service d'infrastructures de transport.

34. Mise en service d'infrastructures de transport.

35. Mise en service d'infrastructures de transport.

36. Mise en service d'infrastructures de transport.

37. Mise en service d'infrastructures de transport.

38. Mise en service d'infrastructures de transport.

39. Mise en service d'infrastructures de transport.

40. Mise en service d'infrastructures de transport.

41. Mise en service d'infrastructures de transport.

42. Mise en service d'infrastructures de transport.

43. Mise en service d'infrastructures de transport.

44. Mise en service d'infrastructures de transport.

45. Mise en service d'infrastructures de transport.

46. Mise en service d'infrastructures de transport.

47. Mise en service d'infrastructures de transport.

48. Mise en service d'infrastructures de transport.

49. Mise en service d'infrastructures de transport.

50. Mise en service d'infrastructures de transport.

51. Mise en service d'infrastructures de transport.

52. Mise en service d'infrastructures de transport.

53. Mise en service d'infrastructures de transport.

54. Mise en service d'infrastructures de transport.

55. Mise en service d'infrastructures de transport.

56. Mise en service d'infrastructures de transport.

57. Mise en service d'infrastructures de transport.

58. Mise en service d'infrastructures de transport.

59. Mise en service d'infrastructures de transport.

60. Mise en service d'infrastructures de transport.

61. Mise en service d'infrastructures de transport.

62. Mise en service d'infrastructures de transport.

63. Mise en service d'infrastructures de transport.

64. Mise en service d'infrastructures de transport.

65. Mise en service d'infrastructures de transport.

66. Mise en service d'infrastructures de transport.

67. Mise en service d'infrastructures de transport.

68. Mise en service d'infrastructures de transport.

69. Mise en service d'infrastructures de transport.

70. Mise en service d'infrastructures de transport.

71. Mise en service d'infrastructures de transport.

72. Mise en service d'infrastructures de transport.

73. Mise en service d'infrastructures de transport.

74. Mise en service d'infrastructures de transport.

75. Mise en service d'infrastructures de transport.

76. Mise en service d'infrastructures de transport.

77. Mise en service d'infrastructures de transport.

78. Mise en service d'infrastructures de transport.

79. Mise en service d'infrastructures de transport.

80. Mise en service d'infrastructures de transport.

81. Mise en service d'infrastructures de transport.

82. Mise en service d'infrastructures de transport.

83. Mise en service d'infrastructures de transport.

84. Mise en service d'infrastructures de transport.

85. Mise en service d'infrastructures de transport.

86. Mise en service d'infrastructures de transport.

87. Mise en service d'infrastructures de transport.

88. Mise en service d'infrastructures de transport.

89. Mise en service d'infrastructures de transport.

90. Mise en service d'infrastructures de transport.

91. Mise en service d'infrastructures de transport.

92. Mise en service d'infrastructures de transport.

93. Mise en service d'infrastructures de transport.

94. Mise en service d'infrastructures de transport.

95. Mise en service d'infrastructures de transport.

96. Mise en service d'infrastructures de transport.

97. Mise en service d'infrastructures de transport.

98. Mise en service d'infrastructures de transport.

99. Mise en service d'infrastructures de transport.

100. Mise en service d'infrastructures de transport.

101. Mise en service d'infrastructures de transport.

102. Mise en service d'infrastructures de transport.

103. Mise en service d'infrastructures de transport.

104. Mise en service d'infrastructures de transport.

105. Mise en service d'infrastructures de transport.

106. Mise en service d'infrastructures de transport.

107. Mise en service d'infrastructures de transport.

108. Mise en service d'infrastructures de transport.

109. Mise en service d'infrastructures de transport.

110. Mise en service d'infrastructures de transport.

111. Mise en service d'infrastructures de transport.

112. Mise en service d'infrastructures de transport.

113. Mise en service d'infrastructures de transport.

114. Mise en service d'infrastructures de transport.

115. Mise en service d'infrastructures de transport.

116. Mise en service d'infrastructures de transport.

117. Mise en service d'infrastructures de transport.

118. Mise en service d'infrastructures de transport.

119. Mise en service d'infrastructures de transport.

120. Mise en service d'infrastructures de transport.

121. Mise en service d'infrastructures de transport.

122. Mise en service d'infrastructures de transport.

123. Mise en service d'infrastructures de transport.

124. Mise en service d'infrastructures de transport.

125. Mise en service d'infrastructures de transport.

126. Mise en service d'infrastructures de transport.

127. Mise en service d'infrastructures de transport.

128. Mise en service d'infrastructures de transport.

129. Mise en service d'infrastructures de transport.

130. Mise en service d'infrastructures de transport.

131. Mise en service d'infrastructures de transport.

132. Mise en service d'infrastructures de transport.

133. Mise en service d'infrastructures de transport.

134. Mise en service d'infrastructures de transport.

135. Mise en service d'infrastructures de transport.

136. Mise en service d'infrastructures de transport.

137. Mise en service d'infrastructures de transport.

138. Mise en service d'infrastructures de transport.

139. Mise en service d'infrastructures de transport.

140. Mise en service d'infrastructures de transport.

141. Mise en service d'infrastructures de transport.

142. Mise en service d'infrastructures de transport.

143. Mise en service d'infrastructures de transport.

144. Mise en service d'infrastructures de transport.

145. Mise en service d'infrastructures de transport.

146. Mise en service d'infrastructures de transport.

147. Mise en service d'infrastructures de transport.

148. Mise en service d'infrastructures de transport.

149. Mise en service d'infrastructures de transport.

150. Mise en service d'infrastructures de transport.

151. Mise en service d'infrastructures de transport.

152. Mise en service d'infrastructures de transport.

153. Mise en service d'infrastructures de transport.

154. Mise en service d'infrastructures de transport.

155. Mise en service d'infrastructures de transport.

156. Mise en service d'infrastructures de transport.

157. Mise en service d'infrastructures de transport.

158. Mise en service d'infrastructures de transport.

159. Mise en service d'infrastructures de transport.

160. Mise en service d'infrastructures de transport.

161. Mise en service d'infrastructures de transport.

162. Mise en service d'infrastructures de transport.

163. Mise en service d'infrastructures de transport.

164. Mise en service d'infrastructures de transport.

165. Mise en service d'infrastructures de transport.

166. Mise en service d'infrastructures de transport.

167. Mise en service d'infrastructures de transport.

168. Mise en service d'infrastructures de transport.

169. Mise en service d'infrastructures de transport.

170. Mise en service d'infrastructures de transport.

171. Mise en service d'infrastructures de transport.

172. Mise en service d'infrastructures de transport.

173. Mise en service d'infrastructures de transport.

174. Mise en service d'infrastructures de transport.

175. Mise en service d'infrastructures de transport.

176. Mise en service d'infrastructures de transport.

177. Mise en service d'infrastructures de transport.

178. Mise en service d'infrastructures de transport.

179. Mise en service d'infrastructures de transport.

180. Mise en service d'infrastructures de transport.

181. Mise en service d'infrastructures de transport.

182. Mise en service d'infrastructures de transport.

183. Mise en service d'infrastructures de transport.

184. Mise en service d'infrastructures de transport.

185. Mise en service d'infrastructures de transport.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION 1 734 145 hab.*

(recensement 1999)

SUPERFICIE 8 280 km²

DENSITÉ 209 hab./km²

DEUX DÉPARTEMENTS Haut-Rhin, Bas-Rhin

CAPITALE RÉGIONALE Strasbourg

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES 511 km

AUTOROUTES CONCÉDÉES 87 km

AUTOROUTES NON CONCÉDÉES 200 km

VOIES FERREES 805 km

VOIES NAVIGABLES 350 km

PORTS FLUVIAUX 3

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE MORTS EN 2002 164

NOMBRE DE TUEES EN 2002 184

VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉES SUR LA PÉRIODE 1999/2000 -3,2 %

VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉES SUR LA PÉRIODE 1997/2001 -0,8 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANS

AQUITAINE

LA FORCE DE L'ÉQUILIBRE

Composée de pays aux cultures affirmées, l'Aquitaine est une région où s'équilibrent les ressources de la mer, de la terre, de la montagne, des activités industrielles et des services. Le développement d'infrastructures de transport le long du corridor Nord-Sud atlantique est vital pour l'essor des territoires et les échanges avec l'Espagne



Les travaux routiers

- ▶ La déviation nord d'Agen sur la RN 21: la chaussée est terminée mais la reprise des travaux est suspendue à la décision du Tribunal administratif avant l'installation des équipements de sécurité permettant la mise en service.
 - ▶ La déviation de Bergerac: les terrassements sont en cours pour le raccordement de la RN 21 à la RD660 ayant les travaux de réalisation

La sécurité routière en progrès

La sécurité routière en progrès
De bons résultats sont enregistrés pour la région en 2002 avec 12% de tués en moins contre 6% au niveau national. Trois actions phares marquent l'année:

- l'analyse des indicateurs d'accidentologie locale qui doit servir de base à l'élaboration des plans départementaux de sécurité routière;
 - la préparation des mises en sécurité des passages à niveaux les plus dangereux et l'accord obtenu pour leur réalisation à partir de 2003;
 - le lancement de l'opération *maitrise de la circulation des poids lourds* sur l'axe Nord-Sud des régions Aquitaine et Poitou-Charentes visant l'application des premières mesures en 2003 et accompagné d'une enquête sur le stationnement des poids lourds sur cet axe.

L'autoroute Bordeaux-Pau

L'inauguration des premiers travaux de franchissement de l'Adour a eu lieu le 28 octobre en présence des élus et du préfet de région. Le dossier technique d'appel d'offres pour la mise en concession est prêt.

Défense contre la marée noire

Un mois avant les premières difficultés du *Prestige* au Nord des côtes de Galice, en novembre 2002, l'exercice d'état-major Gascogne 2002 du plan Polmar testait la coordination des services de défense du littoral aux côtés de la préfecture maritime de l'Atlantique et du

centre opérationnel de Bordeaux. Le jour du naufrage, les équipes étaient prêtes à intervenir et sont restées mobilisées de longues semaines, en plus de leurs missions courantes, pour lutter contre la pollution.

Poursuite des projets ferroviaires

La concertation pour l'avant-projet sommaire de la ligne à grande vitesse entre Angoulême et le Nord de Bordeaux s'est achevée. Parallèlement, les études portant sur l'augmentation de 50% de la capacité des lignes frontalières Hendaye-Irun sont achevées. La capacité atteindra 4,2 millions de tonnes dans une première phase et les travaux seront engagés courant 2003.

Amélioration de l'habitat

Deux opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) sont lancées : la requalification du centre historique de Bordeaux et la diversité sociale à Biarritz. Les équipes régionales ont par ailleurs activement participé à la préparation des deuxièmes assises nationales de la démarche Haute Qualité Environnementale, tenues les 9 et 10 décembre à Bordeaux-Mérignac.

Un plan contre les

Depuis le dernier trimestre 2002, le plan *intempéries en Sud-Ouest* est opérationnel, dans un premier temps, le long des autoroutes A 10 et A 20, avant de s'étendre à d'autres zones. Il a servi de toile de fond à l'exercice *Sud-Ouest 2002* auquel une soixantaine de services de l'Etat, tous ministères confondus, a participé. Dès jan-

An aerial photograph of the Howrah Bridge in Calcutta, India. The bridge is a suspension bridge with two prominent towers and a long roadway stretching across a river. The surrounding urban landscape is visible in the background.

vier 2003, le plan Intempéries est déclenché à deux reprises.

Deux ouvrages d'art exceptionnels

Deux ouvrages d'art exceptionnels

L'année 2002 marque la fin des travaux du tunnel du Somport inauguré le 17 janvier 2003. L'aménagement de la RN 134 d'accès au tunnel se poursuit pour terminer ce nouvel itinéraire plus rapide et plus sûr à travers les Pyrénées. Au-dessus de la Garonne, le pont d'Aquitaine de Bordeaux est désormais le pont à deux nouveaux câbles. Les travaux de mises à 2x3 voies se poursuivent.



CONTACT : DRE-Aquitaine@equipement.gouv.fr TÉL 05 56 24 80 80

CHIFFRES CLÉS	
GÉNÉRALITÉS	
POPULATION	2 908 359 hab* *recensement 1999
SUPERFICIE	41 308 km ²
DENSITÉ	70,89 hab/km ²
CINQ DÉPARTEMENTS	Dordogne, Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Pyrénées Atlantiques
CAPITALE RÉGIONALE	Bordeaux
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTE NATIONALES	1 455 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	442 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	120 km
VILLE FERREEE	1 800 km
PORT AUTONOME	1
PORT D'INTÉRÊT NATIONAL	4
SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
NOMBRE DE TUÉS EN 2001	462
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	407
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996-2000	-11,3%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997-2001	-18%
ÉCONOMIE DES TRANSPORTS	
TRAFFIC DE MARCHANDESIES TRANSPORTÉES	156* en millions de tonnes
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDESIES	2 390
► EFFECTIF	17 713 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	538
► EFFECTIF	5 284 salariés
FINANCIEMENTS ROUTIERS	
ROUTE NATIONALES	78*
AUTOROUTES CONCÉDÉES (A 89)	150* *en millions d'euros
HABITAT	
RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 212 578
LOGEMENTS SOCIAUX	123 700
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	42*
*pour 1 000 habitants	
CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	23 344
LOCAUX AUTORISÉS	2 574 067 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	20 245
LOCAUX COMMENCÉS	2 269 399 m ²
ENTREPRISES DU BTP	20 000
► EFFECTIF	62 430
AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ	
LOMAGNES FINANÇÉES	MILLIONS D'e
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	
7 456	25,03
AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	
LOMAGNES FINANÇÉES	MILLIONS D'e
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	
1 727	11,34
PALULOS	3,79
2 984	3,79
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	
121	2,18

RÉGIONS

AUVERGNE

LES GRANDS ESPACES

L'Auvergne est une région de moyenne montagne où dominent des activités d'élevage et agroalimentaires tandis que sa capitale, Clermont-Ferrand, tire sa prospérité de l'industrie du caoutchouc. Les liaisons routières et autoroutières contribuent à son désenclavement et la rendent plus accessible aux investissements dans le tourisme vert et les loisirs.



Monts d'Auvergne



Un financement européen pour le tunnel du Lioran

La décision du 19 novembre 2002 confirme la participation de l'Europe au financement du tunnel du Lioran grâce à un concours de fonds de développement régional (FEDER) pour un montant de 19 millions d'euros soit 25% des 76 millions d'euros inscrits au contrat. La participation du fonds national d'aide au développement des territoires (FNADT) est également confirmée.

Pallier le manque de matériaux de construction

Une étude ayant révélé les risques potentiels d'un approvisionnement difficile de la région en matériaux de carrière pour le bâtiment et les travaux publics, le dialogue est lancé en 2002 avec les professionnels et les élus amenés à décider des sites. En effet, bien que l'exploitation des carrières soit une activité d'ordre privée du secteur concurrentiel, elle est aussi liée à des décisions d'ordre public. L'objectif est d'engager une coopération entre les pratiques professionnelles vers l'usage des matériaux concassés issus de roches massives dans les bétons hydrauliques. L'action se poursuivra en 2003.

Le dynamisme du secteur de la logistique

Dans le contexte des réflexions lancées l'année précédente, une analyse approfondie des besoins logistiques de la région est menée dans six filières prioritaires : l'agroalimentaire, les eaux minérales, les céréales, le travail des métaux, la plasturgie et la pharmacie-cosmétique. Cette étude permet d'élaborer un schéma régional territorial de la logistique regroupant à la fois, un état des lieux de l'offre foncière et immobilière et une stratégie de couverture du territoire en zones hiérarchisées en fonction des besoins des entreprises et des territoires. Simultanément, en partenariat avec l'agence régionale de développement, un guide de la logistique en Auvergne est publié pour informer le public sur les formations proposées dans la région en logistique et transports.

Le projet du Grand Clermont

Ce projet dont l'objectif est de constituer un pays urbain venu aussi faire coïncider son périmètre avec celle des schémas de cohérence territoriale de l'agglomération clermontoise. À l'issue des assises du Grand Clermont de juillet 2002, un document intitulé *Le point de vue de l'Etat sur les projets du nouveau territoire* a été remis aux participants. La proposition est ensuite d'étudier trois schémas directeurs distincts, sur l'aspect urbain, sur le développement économique et sur les déplacements. Enfin, le périmètre d'études du Grand Clermont est déposé officiellement en novembre 2002 auprès des services préfectoraux.



2▲



Le chantier géant de la route Centre Europe Atlantique

La construction de la route Centre Europe Atlantique entre Digoin et Dompierre-sur-Besbre dans l'Allier, progresse à grand pas. Le chantier d'énormes mètres d'épaisseur, un des plus grands chantiers de ce type, France 2002. Longue de 22 kilomètres, la nouvelle route à deux voies va permettre d'éviter la traversée de Digoin, Diou et Pierrefitte-sur-Loire engorgées par le trafic, avec un pourcentage de poids-lourds de parfois plus de 40%, le double de la moyenne nationale pour les routes de même type. L'impossibilité de dépasser dans les sections à deux voies, en dehors de trois créneaux de 1 300 à 1 500 mètres, est matérialisée par deux bandes de peinture continues sur un terre-plein central large de 80 centimètres, une infrastructure de sécurité aménagée à développer plus largement.

L'Auvergne innovante

Pour sa première participation au palmarès de l'innovation piloté par le plan Urbanisme Construction Architecture, l'Auvergne s'est distinguée. Un lauréat du concours régional obtient une mention au concours et démontre ainsi l'esprit créatif des entreprises auvergnates.

Le partenariat mis en place à cette occasion avec la Fédération nationale du bâtiment (FNB), la Confédération de l'artisanat des petites entreprises du bâtiment (CAPEB), l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), l'Organisme professionnel de prévention du

CONTACT : www.auvergne.equipement.gouv.fr
TÉL 04 73 43 16 00

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 308 878 hab*
*recensement INSEE 1999	25 375 km ²
SUPERFACE	51,58 hab./km ²
DENSITÉ	Quatre départements
QUATRE DÉPARTEMENTS	Allier, Cantal, Haute-Loire, Puy-de-Dôme
CAPITALE RÉGIONALE	Clermont-Ferrand

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 148 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	197 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	120 km
VOIES FERRÉES	1 443 km
VOIES NAVIGABLES	66 km

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	229
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1998/2000	+3 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	56,8*
*en milliers de tonnes	

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 124
► EFFECTIF	8 000 salariés

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	634
► EFFECTIF	2 500 salariés

FINANCES ROUTIERS

ROUTE NATIONALES ET AUTOROUTES	57.244*
*en millions d'euros	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	556 293
*en 2000	

LOGEMENTS SOCIAUX	59 036
*en 2002	

TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	45,1
*pour 1000 habitants	

PRÉTS LOCATIFS	47 750*
*en 2001	

DÉMOLITIONS LOGEMENTS SOCIAUX	228
*en nombre de logements	

RÉHABILITATION HLM	1 132
*en nombre de logements	

RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	4 637
*en nombre de logements	

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	11 341
LOCaux AUTORISÉS	11 722

LOMMENTS COMMENCÉS	5 856
ENTREPRISES DU BTP	3 062

EFFECTIF	26 936

AIDE AU LOGEMENT PRIVE

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. BAILLEUR)	1 809

PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PROP. OCCUPANT)	7,66
2 270	4,83

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'€
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	914

PALULOS	1 132
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	1,97

PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	67
	1,09

AUVERGNE

RÉGIONS

BOURGOGNE

L'ART ET LE PLAISIR DE VIVRE

Région de tradition vinicole riche d'histoire, la Bourgogne bénéficie d'un réseau dense de voies de communication, d'un cadre de vie d'une qualité rare, de communes rurales nombreuses et préservées à côté d'agglomérations de taille équilibrée, des atouts qui lui permettent d'envisager l'avenir avec confiance.



Le canal de Bourgogne préservé de la sécheresse

L'année 2002 est marquée par une forte sécheresse en Côte-d'Or. Le canal de Bourgogne en subit les conséquences. Très vite, grâce au suivi hebdomadaire des réserves d'eau des barrages, il apparaît que les réserves sont complètement épuisées. À ce stade, il ne reste plus que 75% de l'eau initiale. C'est-à-dire que dessous il n'y avait de l'eau de 1976. À titre de prévention, des mesures d'économie d'eau sont prises très tôt dans la saison pour maintenir la navigation le plus longtemps possible. Bien que pénalisantes pour le développement touristique, ces mesures ont permis de réduire à 700000m³ la quantité d'eau hebdomadaire utilisée sur le canal au lieu des 1,3million de m³ qui aurait été nécessaire compte tenu du niveau des rivères. Cette gestion rigoureuse a laissé la possibilité de maintenir la navigation sur le canal jusqu'au 15 octobre et a contribué à soutenir le débit d'étage de certaines rivières.

Des gares multimodales à Nevers

Ce projet concerne le quartier des gares routière et SNCF dont il veut améliorer l'intermodalité en favorisant les liaisons entre train, car, bus, taxi, vélo, par l'aménagement du quartier contigu. Un plan d'ensemble intégral notamment une fréquentation militaire proche et des projets de futurs déplacements multimodaux. Plusieurs points sont réglés au cours de l'année 2002 : le montage juridique et financier, l'intégration du projet dans une politique globale de déplacements, la qualité architecturale des bâtiments et l'accèsibilité aux personnes à mobilité réduite.

Chalon-sur-Saône passe un contrat d'agglomération

La communauté d'agglomération de Chalon-Val-de-Bourgogne a établi un projet de contrat d'agglomération sur la base du schéma de cohérence territoriale approuvé en juillet 2001. Les objectifs du projet sont multiples : renforcer la multipolarité du territoire, modérer les extensions d'urbanisation, réorganiser le réseau d'infrastructures routières, adapter et développer le potentiel économique, préserver et valoriser les milieux naturels, renforcer les solidarités interne et tisser des alliances régionales.

Le Livre Blanc du Val de Saône

La vocation de cet ouvrage est d'afficher les enjeux de cet espace et d'informer les partenaires locaux des orientations retenues pour une action publique cohérente et garantie d'un développement durable. La première étape de la démarche fait ressortir une double nécessité : préserver la ressource en eau et les richesses naturelles; améliorer la sécurité et la qualité de vie des habitants.



3▲

Renouvellement urbain à Dijon

Le projet de renouvellement urbain, concentré sur l'ilot Lochères-Billardon, s'étend à la zone urbaine sensible du quartier des Grésilles. Il a pour objectif d'en modifier l'image et de mieux l'intégrer au tissu urbain. Plusieurs objectifs sont recherchés :

- ➔ la diversification des fonctions urbaines par l'installation d'un pôle d'activités administratives autour de l'ancien samson et sociale ;
- ➔ la dédensification du logement social et la mixité de l'habitat ;
- ➔ la création et le développement d'équipements publics ;
- ➔ le renforcement et l'adaptation de l'aménagement commercial ;
- ➔ la valorisation des espaces publics et du paysage urbain.

La participation de l'Etat est de 7,6M€.

La déviation de Sens

Sens est traversée par deux routes nationales au trafic important : la RN 6 (Nord-Sud) dont le trafic a été détourné du centre de l'agglomération par la déviation.

3 ▲ Vue aérienne de Nevers.



1. La déviation de Sens est ouverte au trafic en novembre 2002.

2. Démolition et réhabilitation de l'habitat dans le quartier des Grésilles à Dijon.

tion Est et la RN 60 (Est-Ouest). La déviation de la RN 60 par le Sud est rendue nécessaire pour décharger Sens, Paray et Sublimy du fort trafic Est-Ouest (liaison Troyes et Orléans) avec un pourcentage élevé de poids lourds. La première phase, réalisée par étapes successives au coût de 18,16M€, est inaugurée en novembre 2002.

La gestion des déchets du BTP

Les plans prescrits par la circulaire du 15 février 2000 sont en fin d'élaboration ou ont été établis. Au niveau régional, des recommandations sont redigées à l'intention des maîtres d'ouvrage sous forme de deux plaquettes composées d'un document de sensibilisation commun et de fiches pratiques à chaque domaine. Les fiches relatives aux déchets du bâtiment sont destinées à des classes générales qui devront aider la mise en œuvre d'ouvrage à structurer et à encadrer la gestion des déchets du chantier. Celles concernant les déchets de travaux publics peuvent servir de caniveaux pour la répartition des responsabilités dans la gestion des déchets tout au long de l'opération, de l'établissement du programme à la réception.

Expertise des équipements logistiques en Bourgogne

Une expertise lancée par l'observatoire régional des transports de Bourgogne révèle l'émergence de projets logistiques d'une ampleur sans précédent dans la région, généralement portés par grands opérateurs extra-régionaux. Confirmant le fait que la Bourgogne dispose de sérieux atouts, l'expertise débouche sur des objectifs stratégiques permettant de concilier l'accès et le développement des projets de projets européens et le renforcement du rôle régional de proximité, locale et régionale, au service de l'aménagement équilibré du territoire. À la suite de cette expertise, des réflexions s'engagent en vue de promouvoir l'intermodalité, de structurer le partenariat entre acteurs publics et acteurs privés et de proposer un schéma d'implantation des activités et équipements logistiques en Bourgogne.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1609653 hab*
SUPERFACE	31582 km ²
DENSITÉ	51 hab./km ²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Côte d'Or, Nièvre, Saône-et-Loire, Yonne
CAPITALE RÉGIONALE	Dijon

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTES NATIONALES	1 400 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	584 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	84 km
VOIES FERRIÉES	2 060 km
VOIES NAVIGABLES	1 000 km
PORTS FLUVIAUX	7

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	331
NUBRE DE TUÉS EN 2002	274
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-21 %
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-19 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	96* en millions de tonnes
--------------------------------------	------------------------------

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	900
--	-----

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	90
---------------------------------------	----

► EFFECTIF	3 000 salariés
------------	----------------

FINANCIEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	50,19* *en millions d'euros
---------------------------------	--------------------------------

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	670 996
------------------------	---------

LOGEMENTS SOCIAUX	100 558
-------------------	---------

TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	64,22
---------------------------	-------

PRÊTS LOCATIFS	9 881
----------------	-------

DÉMOLITIONS LOGEMENTS	415*
-----------------------	------

RÉHABILITATION HLM	3 091
--------------------	-------

RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	9 824
---------------------------	-------

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	7 308
-----------------------------	-------

LOCAUX AUTORISÉS	1 904 543 m ²
------------------	--------------------------

ÉLEMENTS COMMENCÉS	6 616
--------------------	-------

ENTREPRISES DU BTP	9 210
--------------------	-------

► EFFECTIF	32 225 salariés
------------	-----------------

AIDE AU LOGEMENT PRIVE

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'E
--------------------	--------------

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	6 521
--	-------

PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	6 521
---	-------

3 300	3,30
-------	------

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'E
--------------------	--------------

PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1 172
------------------------------------	-------

PALUOS	1 172
--------	-------

3 882	3,09
-------	------

PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	2,06
--	------

BRETAGNE

LES RACINES DE LA MER

Région agricole, maritime et très touristique, la Bretagne comporte deux grandes agglomérations, Rennes et Brest, six grandes villes et un réseau serré de villes moyennes et petites le long du littoral. Dotée de quelques industries de pointe, la Bretagne surmonte sa situation périphérique en cherchant à se désenclaver.



Côte de granit rose



Le logement social

Les études préalables de faisabilité d'un observatoire régional de l'habitat se sont poursuivies dans le cadre du contrat de plan État-région. La relance du logement social qui avait fortement mobilisé le réseau Équipement en 2001, se traduit en 2002 par une nouvelle augmentation du nombre de logements financés avec la nomination de l'ensemble des crédits pour un nombre équivalent de logements financés supérieur à 2 400. Ce nombre reste toutefois inférieur aux objectifs prévus (environ 2800 logements) et au potentiel réel de construction.

La politique de la ville

Les sept contrats de ville inscrits au plan 2000-2006 se poursuivent activement avec la programmation d'opérations structurantes : aménagement de l'espace Kennedy à Rennes, aménagement de l'espace public avec création d'équipements sportifs à Brest. Ces projets sont davantage tournés vers l'aménagement de l'espace et le fonctionnement des quartiers que vers une démolition suivie de reconstruction lourde.

La modernisation de l'ingénierie publique

2002 est l'année d'entrée en vigueur du plan de modernisation de l'ingénierie publique et ses référentiels qui découlent de la concertation à la concurrence, la rémunération selon un barème au temps et les missions de conseil aux maîtres d'ouvrage et de conduite d'opération. Un mandat est négocié avec le conseil régional pour la construction et l'entretien des lycées. Dans les départements, des stratégies locales d'ingénierie publique sont mises au point et appliquées.

Les enjeux stratégiques des territoires

Dans les Côtes d'Armor, après avoir produit un atlas thématique des territoires et assuré sa diffusion aux services de l'Etat, la DDE participe à la réflexion et aux échanges entre les collectivités et l'Etat sur les périmètres des schémas de cohérence territoriale (SCOT). En même temps, les services de la région réalisent avec ceux des Pays de la Loire et les DDE, un premier bilan de l'application de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) et participent à l'organisation d'une journée d'échanges sur leurs travaux.

L'accueil des gens du voyage

Un groupe partenarial très large, placé sous l'autorité du préfet de région, permet de mutualiser les informations utiles et sert d'interface aux décisions d'accueil des gens du voyage par



les élus locaux. Des séances de formation leur sont proposées. Les schémas ont été élaborés dans les départements. Ainsi dans le Finistère, le schéma a été approuvé par le préfet et le président du Conseil général en novembre.

Les infrastructures routières, ferroviaires et aériennes

La mise en œuvre du contrat de plan Etat-région se poursuit en 2002 avec la mise en service de la totalité de la partie bretonne de l'A84, complétée, début 2003 par la partie normande achevant ainsi la liaison autoroutière gratuite Rennes-Caen. D'autres mises en service voient le jour : Loudeac-La Prénésaye et Moustoir-La Piaz sur la RN164 (14,5 km à 2x2 voies) et l'échangeur des Ournes sur la route de Rennes. Pour les projets ferroviaires, outre la poursuite des études et travaux prévus au contrat du plan (électrification de Rennes-Saint-Malo, amélioration des axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper), la signature de la convention sur la Ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes-Sablé, interviennent en juillet 2002. Parallèlement, le débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes est lancé. Bien qu'implanté en Pays de la Loire, il intéressera une partie du territoire breton.

La sécurité maritime

La mise en œuvre du plan national de renouvellement du baliseage se traduit dans le Finistère par l'arrivée à Brest, en novembre 2002, du nouveau baliseur *'L'Armorique'*, en remplacement du *'Georges-de-Joly'* après 70 ans de service.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	2 906 197 hab*
REENSENCEREMENT 1999	27 208 km ²
SUPERFICIE	107 hab./km ²
DENSITÉ	QUATRE DÉPARTEMENTS
Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan, Côtes-d'Armor	Rennes
CAPITALE RÉGIONALE	Rennes

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 088 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	63 km
VOIES FERRÉES	1 174 km
VOIES NAVIGABLES	420 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	4
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	7 576 314
TRAFFIC PASSAGERS	1 537 860
Total Routeford	

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	345
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	388
TAUX DE TUÉS PAR MILLION D'HEURES TRAVAILLÉES	1,14
LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1999/2000	-10,1%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE	
DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	+4,3%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAIF DE MARCHANDISES

169,1*
en millions de tonnes

ENTREPRISES DE TRANSPORT

1 428*
salariés

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MATERIAUX

28 767 salariés*

DE MATERIAUX

397*
salariés

► EFFECTIF

6 213 salariés*

*en 2001

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES

1 209 668

LOGEMENTS SOCIAUX

132 160

TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX

45,5%*
*pour 1000 habitants

PRÉTS LOCATIFS

2 466

DÉMOLITIONS LOGEMENTS

64*

RÉHABILITATION HLM

519*

RÉHABILITATION PARC PRIVÉ

8 822*

*en nombre de logements

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE

24 353

LOCAUX AUTORISÉS

3 844 626 m²

LOGEMENTS COMMENCÉS

20 802

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCIÉS

MILLIONS D'€

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)

3 807 17,96

PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)

5 014 9,28

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCIÉS

MILLIONS D'€

PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)

2 252 13,22

PALLOUS

5 283 3,03

PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)

158 2,3

RÉGIONS

BRETAGNE

CONTACT : TÉL 02 99 29 66 66

CENTRE

LE CŒUR HISTORIQUE DE LA FRANCE

Longtemps grenier à blé de la capitale, le Centre s'est industrialisé tardivement mais il a réussi à attirer des secteurs de pointe et à créer des activités tertiaires autour des villes universitaires de Tours et d'Orléans. Le développement du réseau autoroutier ainsi que le TGV ont renforcé sa vitalité et le Val de Loire attire toujours plus de visiteurs du monde entier.



Un nouvel hangar sur la base aérienne militaire de Brécy

Le 25 juin 2002 est inauguré sur la base aérienne de Brécy près d'Orléans, le hangar HM 18 destiné à recevoir le futur avion de transport européen A400M. La subdivision de Brécy de la DDE du Loiret, en collaboration avec l'entreprise technique des armées, a assuré la réalisation logistique de cette opération de 16 M€. Les dimensions lors du commun de ce hangar (960 m au sol, équipé de 4 ponts roulants, comportant 2650 m de bureaux sur 2 niveaux et ayant nécessité 1000 tonnes de charpentes métalliques) en feront un ouvrage de référence au sein de l'amieec de l'Air.

Les premières mises en service du contrat de plan

Plusieurs opérations routières ou ferroviaires du contrat de plan 2000-2006 sont mises en service en 2002 : dans le Cher, la rocade Est de Bourges détoume le trafic du centre et facilite la circulation dans l'agglomération; en Indre-et-Loire, la section Joué-les-Tours-Druy de l'autoroute A85 Tours-Angers qui atteindra Langeais en 2003; dans le Loir-et-Cher, la déviation de Moret sur l'itinéraire RN157 Orléans-Le Mans; en Eure-et-Loir, la déviation de Saint-Germain-la-Gâtine sur la RN154 complète l'aménagement à 2x2 voies du secteur entre Châteaudun et Dreux (opération réalisée au titre du deuxième plan interrégional Basse Parisien); dans le Loiret, la déviation de Bellegarde à Saint-Maurice-sur-Fessard (20km) sur l'itinéraire RN60 Orléans-Montargis qui ne comporte plus désormais de traversée d'agglomération. En Indre-et-Loire, la création d'un nouvel itinéraire ferroviaire à l'entrée Sud de la gare de Saint-Pierre-des-Corps contribue à fluidifier ce nœud très chargé.

Le plan Loire grandeur nature (PLGN) contre les inondations

Les DDE assurent la maîtrise d'ouvrage des travaux de protection contre les inondations de la Loire. Dans un souci de cohérence technique des aménagements et de synergie des moyens, un arrondissement interdépartemental des travaux Loire (AITL) est créé en 2002 et placé au sein de la DDE du Loiret. Il a pour mission la maîtrise d'œuvre totale ou partielle pour des services déconcentrés et la gestion de l'information technique, la coordination horizontique et administrative entre services ainsi qu'une assistance à la direction régionale de l'Environnement, maître d'œuvre général.



— autoroutes, — nationales, — voies ferrées électrifiées,
— fleuves, — canaux, — zones urbaines, **DDE** directions départementales
de l'équipement, **DRE** direction régionale de l'équipement,
CIFP centre interrégional de Formation professionnelle



Le Grand projet de ville d'Orléans la Source

Au début de l'année 2002, la DDE du Loiret a contribué à la finalisation de la convention territoriale du Grand projet de ville d'Orléans la Source qui a ainsi pu être signée le 11 mars 2002 par la Ville, la Communauté d'agglomérations, le Conseil régional, la Caisse des dépôts et consignations et l'Etat. Cette convention intègre un volet de renouvellement urbain auquel l'Etat apporte des financements exceptionnels gérés par la DDE. D'ores et déjà, les premières opérations de démolition et de réhabilitation du cadre bâti sont terminées. En 2003, d'importantes réhabilitations sont prévues ainsi que les premières opérations de démolition.

Aviation civile : la modernisation des sites

La piste de l'aérodrome d'Orléans-Saint-Denis de l'Hôtel a été allongée ce qui améliore les conditions d'exploitation par l'aviation d'affaires (la subdivision de Châteauneuf-sur-Loire de la DDE du Loiret a assuré la maîtrise d'œuvre de cette opération). Une hélisation est créée au centre hospitalier de Châteauroux et celle du centre

hospitalier de Tours est réaménagée et mise aux normes. Enfin, les moyens d'atterrissement aux installations de l'aérodrome de Tours-Val de Loire ont été renouvelés. Un départ de cet aérodrome, deux liaisons commerciales régulières vers Lyon et Londres sont désormais ouvertes.

Le développement des territoires

La DDE assure le pilotage du volet politiques spatiales et territoriales du projet territorial régional de l'Etat (PTER) 2001-2003 sous l'égide du préfet de région. Deux initiatives particulièrement significatives sont menées en 2002 :

- * la réalisation d'un diagnostic territorial stratégique mené sur le Nord de la région dans le périmètre des franges franciliennes, un espace de 10 à 40 km de Paris, à cheval sur le Loiret et l'Yonne et Loir et sous forte influence de l'Île de France. Un certain nombre de propositions d'actions sont retenues à l'issue de cet exercice et après concertation avec les acteurs locaux (région, départements, pays, agglomérations) pour orienter l'emploi des 14 M€ inscrits au volet territorial chPDER pour cet espace. Un appel à projets est lancé fin 2002 portant sur des actions en faveurs des services aux populations, du développement économique ou encore de l'amélioration de l'accessibilité intérieure ou externe;

- * le lancement d'une réflexion prospective sur les territoires en crise du sud régional (Berry). Dans l'Indre, elle s'appuie sur la démarche menée par la DDE et le pôle aménagement du projet territorial départemental qu'elle anime.

Les finalités de cet exercice sont d'expérimenter des modalités nouvelles de co-production à travers une instance de gouvernance locale (Etablissement et de répondre aux nouveaux enjeux d'ingénierie territoriale pour l'aménagement et le développement adapté de territoires ruraux en déclin.



CONTACT : TÉL 02 38 79 43 42

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	2 437 500 hab*
SUPERFACE	39 150 km ²
DENSITÉ	60 hab./km ²
SIX DÉPARTEMENTS	Cher, Eure et Loir, Indre, Indre et Loire, Loir et Cher, Loiret
CAPITALE RÉGIONALE	Oriéans

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 733 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	596 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	132 km
VOIES FERRÉES	2230 km
► 179 km de LGV ATLANTIQUE	
VOIES NAVIGABLES	170 km
PORTS FLUVIAUX	3

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	484
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	390
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-23,4%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-23,8%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	123*
► MILLES EN MILLIONS DE tonnes, en 2001.	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1796
► EFFECTIF	13 200 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS (hors taxis)	416
► EFFECTIF	4 645 salariés

FINANCIEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	28,1*
► AP	41,5*
► CP (RÉSEAU NON CONCÉDÉ)	* en millions d'euros

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	999 705
LOGEMENTS SOCIAUX	331 724
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	74,5*

* pour 1000 habitants

PRÉTS LOCATIFS

PRÉT LOCATIFS SOCIAUX (PLS)	434*
-----------------------------	------

DÉMOLITIONS LOGEMENTS

1 115*

RÉHABILITATION HLM

6 131*

RÉHABILITATION PARC PRIVÉ

5 259*

*en nombre de logements

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	12 200
LOCAUX AUTORISÉS	1 666 730 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	10 194
ENTREPRISES DU BTP	13 438
► EFFECTIF	50 996

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'E
--------------------	--------------

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)

2954	7,8
------	-----

PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)

2305	4,9
------	-----

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'E
--------------------	--------------

PRÉT LOCATIF À USAGÉ SOCIAL (PLUS)

1 696	7,9
-------	-----

PALULOS

6 331	6,6
-------	-----

PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)

100	3,25
-----	------

CENTRE

REGIONS

CHAMPAGNE-ARDENNE AU CARREFOUR DES ÉCHANGES

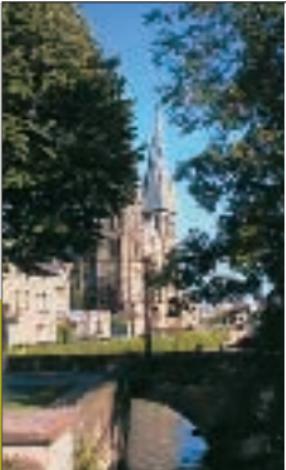
La région Champagne-Ardenne est une terre de rencontres et d'échanges. Sa situation géographique et ses vallées de la Meuse, de l'Aisne, de la Marne et de la Seine font de la région, depuis la plus haute Antiquité, un carrefour de grands courants d'échanges culturels et commerciaux, amplifiés depuis l'ouverture de nouveaux axes de communication.



Troyes



autoroutes, nationales, voies ferrées électrifiées, fleuves, canaux, zones urbaines, DDE directions départementales de l'Équipement, DRE direction régionale de l'Équipement, CRNA centre en route de la Navigation aérienne de Reims



Les zones d'activités de référence

Afin de proposer une offre territoriale de qualité permettant de favoriser les projets d'implantation d'entreprises, la région, l'État et les collectivités ont décidé de soutenir la création ou l'extension de zones d'activités répondant à un cahier des charges précis. Il porte à la fois sur l'environnement économique (présence d'un bassin d'emplois, infrastructures de communication, taille critique) et sur des critères de qualité (intégration au site, signalétique, spécifications techniques). Après son appel à projets, le comité de développement économique du contrat de plan État-région a sélectionné neuf projets qui ont reçu le label ZAR, zone d'activités de référence.

Un plan de relance du logement social

L'année 2002 a vu la confirmation de la relance du logement locatif social avec la création de 1375 nouveaux logements. Cette relance s'était traduite en 2001 par une progression de 45% du nombre de nouveaux logements financés par rapport à l'année précédente. En 2002, la progression reste forte avec un taux de 38%, soit un doublement du nombre de logements en deux ans. Les logements nouveaux se répartissent en 703 PLUS ordinaires, 129 PLUS construction/démolition, 67 PLA1 et 476 PLS (prêt locatif social).

L'avancement des travaux ferroviaires

Les études d'avant projet d'électrification de la ligne Paris-Troyes seront finalisées en juin 2003. La convention de financement de la modernisation de la ligne Paris-Culmont est signée fin 2002 et sera terminée fin 2003. Une partie des travaux sur la section reliant Bezannes à Reims a pu être anticipée en parallèle avec les travaux du TGV Est. La restructuration des voies dans Reims, avec notamment la création de halte gare, est à l'étude. L'avant projet de modernisation de la ligne Reims-Châlons est approuvé fin 2002.



pour une réalisation à la mi-2004. Les trois projets de plate-forme multimodale - Givet, Châlons-en-Champagne, Culmont-Chalindrey - sont à différents stades d'étude.

L'A34 en route vers l'Europe

La mise en service en décembre 2002 d'un nouveau tronçon de 11 km de l'A34 ajoute une pierre à la réalisation de ce nouvel axe vital entre le Nord et le Sud de l'Europe. Outre l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité, cette nouvelle section participe au désenclavement des Ardennes.

L'opération en quelques chiffres

coût	67,3 M
financement	33 % Etat 33 % Région Champagne-Ardenne 33 % Département des Ardennes
longueur	11 km
terrassements	plus de 2 millions de m ³ de déblais
12 ouvrages d'art dont 2 passages à faune	

Un centre de gestion du trafic dans la Marne

Un centre d'ingénierie et de gestion du trafic est ouvert dans la Marne dont la vocation est de gérer la circulation et d'aider les déplacements routiers. Ce centre fonctionne les jours ouvrables et les week-ends et peut, si nécessaire, être ouvert 24 heures sur 24. Il travaille en étroite collaboration avec les médias locaux pour donner les informations sur l'état des routes, les travaux en cours ou les conditions de circulation. Lors d'une crise d'ampleur locale, les services se concertent, coordonnent les opérations et prennent les décisions qui s'imposent en liaison avec le centre opérationnel de la préfecture. En 2002, le centre a été sollicité pour la préparation du Tour de France et la gestion en temps réel de l'événement.

2.4
1. Notre Dame en Vaux à Châlons-en-Champagne.
2. Pose de signalisation temporaire pour le passage du Tour de France 2002.

3. Logements locatifs sociaux à Châlons-en-Champagne.



CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 342 363 hab*
	*recensement 1999
SUPERFICIE	25 605,75 km ²
DENSITÉ	52,4 hab/km ²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Aube, Ardennes, Haute Marne, Marne
CAPITALE RÉGIONALE	Châlons-en-Champagne

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTE NATIONALES	1 245 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	444 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	31 km
VOIES FERRÉES	1 541 km
VOIES NAVIGABLES	634 km
PORTS FLUVIAUX	13

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	232
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	134*
	*au 31/07/02

VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000 +2,2%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	104,14*
	*en millions de tonnes

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

EFFECTIF	11 214 salariés
-----------------	-----------------

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

EFFECTIF	2 496 salariés
-----------------	----------------

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTE NATIONALES ET AUTOROUTES	31,44*
	*en millions d'€, hors entretien et exploitation

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	540 257
LOGEMENTS SOCIAUX	135 394
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	100,9*

*pour 1000 habitants

PRÉTS LOCATIFS	1 375
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	578*

RÉHABILITATION HLM	1 843*
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	4 452*

*en nombre de logements

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	3 212
LOCAUX AUTORISÉS	1 261 230 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	4 234
ENTREPRISES DU BTP	3 747
EFFECTIF	35 796

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'€
----------------------------	--------------

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	
2 396	9 312
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	
2 056	3 993

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'€
----------------------------	---------------------

PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	832
PALULOS	4 623

1 843	2 042
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	67

67	0,783
-----------	--------------

RÉGIONS
CHAMPAGNE-ARDENNE

CORSE

L'ILE DE BEAUTÉ

L'agriculture et le tourisme sont les principales ressources de la Corse dont les paysages spectaculaires lui valent la visite de nombreux touristes. La continuité territoriale entre l'île et le continent, vitale pour son développement, est une préoccupation majeure pour faire émerger de nouvelles activités.



— routes nationales, ——— voies ferrées électrifiées,
— fleuves, — canaux, ■ zones urbaines, DDE directions départementales
de l'Équipement, DRE direction régionale de l'Équipement



Un Programme exceptionnel d'investissement

La loi du 22 janvier 2002 a prévu un programme exceptionnel d'investissement sur quinze ans destiné à aider la Corse à surmonter les handicaps naturels que connaît son relief et son insularité et à résorber son déficit en équipement public et collectif. Un accord cadre est signé entre l'Etat et la collectivité territoriale sur ce projet. L'Etat s'engage à financer 70% des investissements nécessaires estimés à 1,98 milliard d'euros. La convention d'application pour la période 2002-2006 est passée le 26 octobre 2002.

Activités aéronautiques

Les travaux de rénovation et d'une nouvelle tour de contrôle se poursuivent sur l'aéroport de Calvi, ainsi que, au stade de l'étude, sur Ajaccio et Bastia tandis que les mesures de sécurité aéroportuaires sont renforcées. Un important équipement de navigation aérienne avec radar est installé à Figari. L'évolution du trafic présente une certaine stabilité malgré un recul pour Ajaccio et Bastia sur le bord à bord Marseille ou Nice expliquée par l'ouverture de liaisons directes avec d'autres ports sur le continent et la concurrence du transport maritime avec les navires à grande vitesse.

Le contrat de plan 2000-2006

La participation financière de l'Etat aux investissements en matière d'infrastructures s'est poursuivie en 2002, en particulier dans le domaine routier où des chantiers importants sont engagés sur les réseaux déparmentaux d'intérêt régional. Cette année a également vu la réalisation d'une opération de protection contre l'érosion du littoral à Ajaccio.

La sécurité des transports maritimes

En accompagnement de la mission d'organisation de la desserte maritime de la Corse confiée par la loi à l'Office des transports de la Corse, une attention particulière est réservée aux contrôles de sécurité des navires. Le dispositif de surveillance et de contrôle de la navigation maritime est renforcé. L'acquisition d'un radar à haute performance permet d'améliorer la surveillance maritime des bouches de Bonifacio. En même temps, les services du pilotage maritime sont consolidés dans les ports des deux départements.



Le contrôle des transports terrestres

Une action personnalisée est conduite auprès de toutes les entreprises de transport de marchandises afin de leur permettre de se conformer aux règles applicables en matière de formation des conducteurs. Le contrôle de la capacité financière a conduit certaines entreprises à renforcer leurs capitaux. Les contrôles sur route et en entreprises sont concernés en particulier, la sécurité des transports de voyageurs et de marchandises dans le respect de la réglementation européenne en matière de temps de conduite et de repos.

Les opérations de renouvellement urbain

Les projets de renouvellement urbain à Bastia et Ajaccio sont entrés en phase opérationnelle avec le recrutement sur chaque site d'un directeur de renouvellement urbain. L'utilisation du programme exceptionnel d'investissement complétera l'opération d'Ajaccio. Pour

4. Porto-Vecchio
vu de l'estuaire du
Stabbia.



CONTACT : TÉL 04 95 29 09 09

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	267 249 hab*
SUPERFACE	8 680 km ²
DENSITÉ	29 hab./km ²
DEUX DÉPARTEMENTS Haute-Corse, Corse du Sud	
CAPITALE RÉGIONALE Ajaccio	

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	574 km*
ROUTE DÉPARTEMENTALES	4 430 km
VOIES COMMUNALES	2 400 km
VOIES FERROVIAIRES	231 km
PORTS MARITIMES	27
TONNAGE DES PORTS	1 804 958
TRAFIC PASSAGERS	3 740 885

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUFS EN 2001	62
NOMBRE DE TUFS EN 2002	54
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUFS SUR LA PÉRIODE 1998/2000	+17 %
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUFS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	0 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	1.88*
(en millions de tonnes net par mer)	

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	227
(en nombre)	

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	153
(en effectif)	

550 salariés	
(en nombre)	

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	8,65*
(en millions d'euros)	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	109 315
(en nombre)	

LOGEMENTS SOCIAUX	11 148
(en nombre)	

TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	42,1%
(pour 1000 habitants)	

RÉHABILITATION HLM	1 165
(en nombre)	

RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	559
(en nombre)	

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	3 192
(en nombre)	

LOCAUX AUTORISÉS	126 076 m ²
(en surface)	

LOGEMENTS COMMENCÉS	2 357
(en nombre)	

AIDE AU LOGEMENT PRIVE

LOGEMENTS FINANCIÉS	€
(en millions d'euros)	

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. OCCUPANTS)	339
(en millions d'euros)	

PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH, PROP. BAILLEURS)	162
(en millions d'euros)	

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCIÉS	€
(en millions d'euros)	

PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	175
(en millions d'euros)	

PALULOS	1 165
(en millions d'euros)	

PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	52
(en millions d'euros)	

SURCHARGE FONCIÈRE	235 054 €
(en millions d'euros)	

RÉGIONS

CORSE

FRANCHE-COMTÉ

UNE TRADITION INDUSTRIELLE DANS UN CONTEXTE RURAL

La Franche-Comté est une région aux activités industrielles nombreuses qui reste aussi très rurale avec 80 % de communes de moins de 500 habitants. Bordée par le Jura et 230 km de frontière avec la Suisse, elle comprend deux pôles urbains, Besançon et l'aire de Belfort-Montbéliard-Héricourt, à cheval sur trois départements. D'importantes infrastructures nouvelles sont programmées.



Soutien concerté à la filière bois-construction

Dans le cadre de l'accord passé entre les pouvoirs publics et les organismes professionnels pour faire progresser la part du bois en construction neuve, les services de l'Équipement de Franche-Comté se sont mobilisés pour promouvoir dans la région très productrice, le retour au bois dans le bâtiment. Une première action est engagée dans le Doubs en février 2002, avec la signature d'une charte qualité dont l'objectif est de soutenir l'usage et la qualité de la construction en bois dans le respect des paysages, des dimensions culturelles régionales et des aspects réglementaires de l'acte de bâtir. Un programme d'actions à l'échelle régionale pour 2003/2004 se met en place et concerne tous les départements.

La gestion des déchets des BTP

Les orientations et la mise au point des solutions d'élimination des déchets du bâtiment et des travaux publics sont terminées dans les quatre départements de la région. Après une large concertation avec les maîtres d'ouvrage et les professionnels, le choix des sites de leur gestionnaires, les solutions adaptées à la situation de chaque département, qui vont de la délégation de service public au recours à l'initiative privée, sont finalisées.

L'accueil des inspecteurs du permis de conduire

Depuis janvier 2002, les inspecteurs du permis de conduire sont rattachés fonctionnellement aux directions départementales de l'Équipement. Cette décision est l'occasion de développer des synergies nouvelles autour de la formation du conducteur, notamment sur le plan de la conception et de l'exploitation des infrastructures et sur celui de la sécurité routière.

La liaison grande vitesse Rhin-Rhône

La déclaration d'utilité publique de janvier 2002 pour la branche Est a été suivie par le lancement des études d'avant-projet détaillé. Pour la branche ouest, la préparation de la commande APS est réalisée et pour la branche sud, le projet des chantiers est finalisé. Les réflexions sur l'aménagement des deux nouvelles gares TGV de Besançon-Auxonne et de Belfort-Montbéliard-Héricourt sont relayées avec la création de deux comités de pilotage traitant à la fois l'aménagement des bâtiments voyageurs ainsi que les dessertes ferroviaire et routière.



La déviation des Hôpitaux Neufs et des Hôpitaux Vieux

Mise en service en décembre 2002, cette déviation améliore les conditions de circulation entre Pontarlier et la Suisse par la création d'une zone de dépassement de 3 km et renforce la sécurité par la suppression de la traversée des Hôpitaux Neufs et du virage dangereux des Hôpitaux Vieux.

La liaison entre Langres et la Suisse

La liaison de 105 km à 2x2 voies entre l'A31 et la Suisse, à hauteur de Langres, est découpée en trois opérations. Le coût total est évalué à 803 M€ en 1999. La réalisation inscrite au contrat de plan 2000-2006 s'élève à 264 M€. Si en 2002 sont mis en place les moyens et le démontage des tout premiers tronçons en 2003, un certain nombre de procédures clés sont engagées permettant la montée en puissance du rythme des réalisations. La concertation sur le choix de tracé à l'Ouest s'est ache-

vée. Pour le Centre, le calage des tracés et des études est en cours, tandis qu'à l'Est, la phase opérationnelle des travaux a commencé.

La sécurisation des infrastructures

La sécurité routière, deuxième premier enjeu national pour le président de la République, est au cœur des actions de la région. Dans le cadre de l'élaboration des plans départementaux d'actions de sécurité routière, de nombreuses améliorations d'infrastructures sont envisagées, notamment dans le Doubs. À ce titre, des actions pluriannuelles comme la mise en place de glissières de protection pour les motards, la suppression ou l'évitement d'obstacles latéraux et la remise aux normes de la signalisation routière sont en cours de réalisation.

De nouveaux aménagements de sécurité routière

Le plan régional d'aménagement de sécurité (PRAS) détermine les endroits anormalement dangereux du réseau routier à sécuriser. Dix-huit opérations d'amélioration sont réalisées en 2002. Dans le cadre de l'actualisation de ce plan, de nouvelles zones font face à accidentogènes sont créées au vu de résultats positifs d'acéridéologique. En complément, l'ordre des projets des opérations non réalisées et des opérations nouvelles jugées plus urgentes sont proposées au contrat de plan Etat-région 2000-2006 qui doit être réexamené en 2003.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1150000 hab*
SUPERFACE	16202 km ²
DENSITÉ	71 hab./km ²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Doubs, Jura, Haute-Saône, Territoire de Belfort
CAPITALE RÉGIONALE	Besançon

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	838 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	201,6 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	22,2 km
VOIES FERRÉES	675 km
VOIES NAVIGABLES	449 km
PORTS FLUVIAUX	6

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	175
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	183
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1998/2000	-10,7 %
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-4,7 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	62 533*
*en millions de tonnes	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 071
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	354

FINANCIEMENTS DES TRANSPORTS

ROUTE NATIONALES ET AUTOROUTES	74,07*
*en millions d'euros	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	457 000
LOGEMENTS SOCIAUX	72 533
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	63*
*par 1000 habitants	
PRÉTS LOCATIFS SOCIAUX	999
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	277*
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ PROP. BAUILLER	2 271
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ PROP. OCCUPANT	1 622

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	
► LOGEMENTS	4 510
► LOCALS	1 716
LOCAUX AUTORISÉS	935 988 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	6 245
ENTREPRISES DU BTP	5 480
► EFFECTIF	25 365

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (FUSION ANAH/PAH EN 2002 PROP. BAUILLER)	11,06*
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (FUSION ANAH/PAH EN 2002 PROP. OCCUPANTS)	4,39*
*en milliards d'euros	
AU TOTAL EN NOMBRE DE LOGEMENTS	3 893

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'E
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	4,51
668	
PALLOUS	2,10
1246	
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	1,14
62	

CONTACT : TÉL 03 81 65 69 12

ÎLE-DE-FRANCE

LA RÉGION CAPITALE

Région la plus peuplée, l'Île-de-France et ses huit départements ont connu une croissance rapide des agglomérations concentrées autour de Paris. Les infrastructures de communication, nombreuses, modernes et diversifiées assurent à la région une position stratégique de carrefour national et international pour affirmer son dynamisme au cœur de l'espace européen.



La Conciergerie



autoroutes, nationales, voies ferrées électrifiées, canaux, zones urbaines, DDE directions départementales de l'équipement, DRE direction régionale de l'équipement, CNIR centre national d'information routière de Roissy-sous-bois, CRICR centre régional d'information et de coordination routières de Crétet, CIRFP centre interrégional de formation professionnelle, ENPC École nationale des Ponts et chaussées, DAC direction de l'aviation civile nord, SCA Service du contrôle aérien d'Orly-Mons, CRNA centre en route de la navigation aérienne d'Orly-Mons, SRI service de la navigation de la Seine



Le plan de déplacement urbain

Cette démarche innovante souligne la volonté des pouvoirs publics d'adapter les infrastructures de la région à ses futurs besoins. Les acteurs impliqués, réunis en comités techniques, vont avancer les interventions. À ce stade, les réalisations ne constituent que la partie visible d'un iceberg. En recherche, émergent des discussions et une technologie nouvelle, faite de confrontations fructueuses entre des acteurs longtemps habitués à travailler isolément : agents de l'Etat, du Conseil régional, des Conseils généraux, des collectivités territoriales, communes et intercommunalités, des entreprises de transport, des grands équipements d'accueil. Ce changement de mentalité est perceptible car il facilite les échanges sur les pratiques, les problèmes et les solutions en donnant naissance à des projets mieux coordonnés.

Réflexions sur l'avenir de l'Île-de-France

La loi d'orientation d'aménagement et de développement du territoire de 1995 a confié la responsabilité de la révision du schéma directeur de l'Île-de-France au Conseil régional. Dans la perspective d'une éventuelle révision, le préfet de région a demandé à la direction régionale de l'énergie d'engager les travaux préparatoires de réflexion afin de disposer d'un outil des éléments nécessaires pour établir de précises avisons aux enjeux du schéma directeur révisé. Dix groupes de travail, présidés par des personnalités compétentes, sont constitués sur les principaux thèmes de réflexion pour les aménagements d'avenir de la région. Leurs rapports seront publiés dans le courant de l'été 2003.

Dix territoires, un projet commun

Le contrat de plan Etat-région 2000-2006 a identifié en Île-de-France dix territoires prioritaires pour lesquels les deux partenaires veulent agir ensemble : Boulogne-nord des Hauts-de-Seine, Marne-la-Vallée, Massy Saday, Plaine de France, Plaine Saint-Denis, Roissy, Seineaval et Seine amont, Sénart, Val-de-Seine 92. Ils agit notamment à l'affecter des crédits en faveur du développement économique et de subventionner le déficit prévisionnel des opérations d'aménagement. Le succès de ces territoires dépend d'un projet commun élaboré en partenariat. En 2002, un certain nombre de démarches (comme Seineaval et Seine amont) voit le jour ainsi que des diagnostics de territoires (deux villes nouvelles notamment) ou même des esquisses d'orientations comme celle de la Plaine de France. Ces projets vont servir de cadre à ceux qui seront proposés au titre



2▲

des interventions financières de l'Etat et du Conseil régional. Pour éviter de mettre en péril des opérations structurantes, cinq projets sont financés en 2002 (4,8 M€) ce qui facilite les discussions sur le projet global.

Action foncière

La convention foncière passée entre l'Etat et la région Île-de-France permet, sous certaines conditions, aux deux partenaires, de mettre à disposition des collectivités locales les outils nécessaires pour mener à bien des actions de production de logements sociaux ou d'aménagements.

Un niveau élevé de logements sociaux

Le plan de relance du logement social mis en œuvre en 2001 pour trois ans, continue à produire ses effets. En 2002, plus de 13 000 logements sociaux sont financés alors que les années précédentes, la moyenne n'était de 9 000 logements par an. La répartition des constructions confirme un rééquilibrage au profit des

1. Une ligne de bus à Saint-Denis, le long du canal.
2. La plaine Saint-Denis et son noeud de voies de transports autour du stade de France.
3. Sytadin diffuse l'information sur la circulation routière en île-de-France.

4. La résidence HLM Brandy à Brétigny-sur-Orge.

communes les moins pourvues puisque la moitié voit le jour dans des communes où le taux de logements sociaux est inférieur à 20%.

La circulation sur les voies rapides

Le système d'information pour le réseau intelligible à usage routier (SIRIUS) a été multiplié : il recouvre des données de vitesse, de débit et d'accidents, il assure la production de cartes informatisées (site internet SYTADIN), il renseigne en temps réel les panneaux à messages variables des autoroutes. Ce système, d'abord opérationnel à l'est de la région, l'est aujourd'hui sur tout le réseau francilien de voies rapides après son extension en 2002 à la partie Ouest. Une refonte complète du traitement des informations est engagée pour mieux l'adapter aux besoins des usagers. Parallèlement, les excellents résultats des expérimentations du contrôle d'accès par feux tricolores sur l'autoroute A6, réalisées conjointement avec l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, donnent naissance à un projet d'équipement de plusieurs dizaines d'accès en petite couronne. Le principe d'une exploitation dynamique permet de réserver en grande partie le premier bouclier de France, sur le tronc commun A4-A86, également à l'étude, devrait voir le jour prochainement.



CONTACT : dreif@equipement.gouv.fr
TEL 01 40 61 80 80 FAX 01 40 61 85 85

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	10 952 011 hab*
RECENSEMENT 1999	
SUPERFICIE	91 000 km²
DENSITÉ	910 hab/km²
HUIT DÉPARTEMENTS	75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95
CAPITALE RÉGIONALE	Paris

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTE NATIONALES	1 869 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	281,1 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	307 km
VOIES FERRÉES	2 165 km
VOIES NAVIGABLES	1 427 km
PORTS FLUVIAUX	70

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	495 au 30 septembre
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	* 420* au 30 septembre
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-9,87%*
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-9,87%* au 30 septembre

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	291 85*
EN MILLIERS DE tonnes, en 2001	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	8175
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	977

FINANCIEMENTS ROUTIERS

ROUTE NATIONALES ET AUTOROUTES	200,2*
* en millions d'€	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	4 510 569
LOGEMENTS SOCIAUX	1 141 826
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	104
PRÉTS LOCATIFS	* pour 1000 habitants
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	12 746*
RÉHABILITATION HLM	1 026*
* en nombre de logements	

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	23 673
LOCAUX AUTORISÉS	4 987 151 m²
LOGEMENTS COMMENCÉS	33 363
ENTREPRISES DU BÂTIMENT	47 874*
► EFFECTIF	229 610
ENTREPRISES DES TRAVAUX PUBLICS	849
► EFFECTIF	61 893

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	6 015 35,6
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	4 320 7,76

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'€
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	7894 49,79
PALULOS	22803 29,27
PRÉT LOCATIF ASSOCIÉ D'INTÉGRATION (ALI)	2038 29,27
PLS	2816 9,7

REGIONS ÎLE-DE-FRANCE

LANGUEDOC-ROUSSILLON

L'ATTRAIT DU SUD

Le Languedoc-Roussillon connaît une croissance démographique record le long de la bande littorale où se trouvent les voies de communication, les grandes agglomérations et les stations balnéaires aux côtés d'un patrimoine fragile d'étangs. Ses décideurs font beaucoup pour renforcer l'insertion et développer la politique de la ville et l'habitat social.



1. Le barrage de Rovière canalise les crues des rivières.

2. Le champ d'éoliennes de Sigean.

3. A

Communication de crise lors des inondations dans le Gard

Tous les services de la région sont mobilisés pour lutter contre les inondations dramatiques des 8 et 9 septembre 2001 dans le Gard. La cellule de crise misée en urgence a permis d'organiser la communication avec la presse, d'informer le public sur l'état des routes (l'application Infonav ouvert) et les aides au relogement. En même temps, les mesures prises depuis les inondations sont diffusées sur internet et un journal interne est créé pour mieux communiquer entre services sur les solutions aux principaux problèmes rencontrés.

Sécurité sur la route dans l'Hérault

Les actions menées pendant la semaine nationale de sensibilisation au risque routier dans le département avaient trois objectifs : la mobilisation de tous les services par l'animation de réunions spécifiques ; la connaissance du permis de conduire avec des séances de recyclage proposées par les inspecteurs ; le rappel de la sécurité des agents au travail sur les routes.

Lutte contre l'habitat indigne à Perpignan

Un plan d'éradication prévu d'intervenir dans deux quartiers pauvres du centre, Saint-Jacques, Saint-Mathieu, La Rédé, Saint-Jean, contrôles renforcés, réhabilitation de logements privés, constructions nouvelles, accompagnement et relogement des familles, résorption de l'insalubrité et restauration immobilière. En tout, 1 200 logements sont rénovés en 5 ans, un projet de 40 M€ financé par la ville, l'état et leurs partenaires locaux.

La gestion des déchets du BTP

Le site créé sur internet sur la gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics facilite l'application des nouvelles mesures obligatoires dès juillet 2002. Les producteurs de déchets y trouvent les informations techniques, financières, réglementaires nécessaires à leur traitement, notamment les déchets de chantiers. Les informations sont régulièrement actualisées sur le site internet <http://dechetsbtp.free.fr>

Une étude sur le logement des jeunes

Dans un contexte régional de croissance démographique forte et de dynamisme économique fragile, il était utile de mieux connaître les problèmes de logement rencontrés par les jeunes avant et après leur autonomie financière. Selon l'étude menée en 2002, 3 000 jeunes transistent chaque année par des structures d'hébergement d'urgence jugées en nombre insuffisant et près



de 45 % ont du mal à trouver un logement à un rapport qualité/prix accessible. Face à ce constat, la concertation s'est engagée avec les partenaires professionnels pour trouver des solutions adaptées.

Les éoliennes de l'Aude

Le dépôt de compétences formé en avril 2002 pour conseiller et encadrer l'implantation d'éoliennes dans l'Aude publie un guide à l'intention des investisseurs. Interlocuteur des porteurs de projets, il instruit les

3. Les routes du Gard ont été dévastées par les inondations.



CONTACT : dre-34@equipement.gouv.fr
TÉL. secrétariat 04 67 20 52 19

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	2 338 500 hab. *estimation INSEE au 1/1/2001
SUPERFACE	27 375 km ²
DENSITÉ	85 hab./km ²
CINQ DÉPARTEMENTS	Aude, Gard, Hérault, Lozère et Pyrénées-Orientales
CAPITALE RÉGIONALE	Montpellier

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 375 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	396 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	110 km
VOIES NAVIGABLES	1 400 km
PORTS MARITIMES RELATIF DE L'ÉTAT	325 km
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	6 298 000
TRAFIC PASSAGERS	92 600
CANAUX	Canal du Midi, Canal du Rhône à Sète

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	437
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	425
VARIATION ANNUELLE SUR LA PÉRIODE 1995/2000	-4,3%
VARIATION SUR LA PÉRIODE 1995/2000	-4,3%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-4,5%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	1 500* en millions de tonnes
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 691*
► EFFETIF	6 835 salariés

*établissements de plus de 10 salariés

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	516
---------------------------------------	-----

FINANCIEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	70* *en millions d'Euros
---------------------------------	-----------------------------

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 027 055
DÉMOLITIONS	559
LOGEMENTS SOCIAUX	105 300
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	45,0% *pour 1000 habitants
PRÉTS LOCATIFS	460

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	22 823
LOGEMENTS AUTORISÉS	22 998
LOCAUX AUTORISÉS	1 600 591
LOGEMENTS COMMENCÉS	19 020
ENTREPRISES DU BTP	18 446
► EFFETIF	53 985

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	3 890
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	12

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'€
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1 181
PALULOS	6,6
PRÉT LOCATIF AIDE D'INTEGRATION (PLAI)	2 300
► EFFETIF	4 9
PRÉT LOCATIF AIDE D'INTEGRATION (PLAI)	464
	5,3

FONDS EUROPÉENS PROGRAMMÉS

DÉSOUERS	MILLIONS D'€
39	9,6

LANGUEDOC-ROUSSILLON

RÉGIONS

LIMOUSIN

LE SENS DE L'ACCUEIL

Une des plus petites régions françaises, la moins peuplée, la plus rurale, le Limousin a beaucoup progressé ces dix dernières années en s'attachant à valoriser de multiples atouts dont il avait trop peu conscience, notamment, son sens de l'accueil, facteur pri-mordial de développement futur.



Château de Montbrun



Renouvellement urbain à Tulle

Ce projet poursuit à la fois le développement économique et la création d'emplois, le logement et l'accueil de nouveaux habitants, l'embellissement de la ville et la qualité du cadre de vie et de l'environnement, le développement de la culture, des sports et des loisirs, la cohésion sociale et la solidarité. La mise en œuvre du volet logement commencée en 2002 avec le programme de résorption de l'habitat insalubre dans le quartier Marc Eyrolles se poursuit avec la construction de logements HLM et la délimitation du périmètre de restauration immobilière.

Un nouvel outil d'information géographique

Le nouveau service d'information géographique du réseau d'équipement en Limousin (SIGREL) mis en place en 2002 est l'aboutissement d'un travail d'équipe de grande qualité. Il s'agit à la fois d'une base de données géographiques quantitatives et qualitatives et d'un mode d'organisation, de production et de partage de données géographiques sous forme de cartes. Il comporte cinq grandes rubriques : urbanisme, intercommunalité, environnement, logement et routes - qui se déclinent par tranches d'informations géographiques. En décembre 2002, un module de conception de cartes dynamiques est mis en ligne sur le site interne du ministère pour en présenter les avantages et les ressources.

La gestion du trafic de l'A 20

Dès équipements dynamiques sont mis en place dans le nouveau centre d'ingénierie et de gestion du trafic de l'A 20 : réseaux de transmission en fibre optique, radio interne, 28 stations de recueil de données, 18 stations télemetry, 23 caméras de surveillance, 14 radars et messages variables. Ces équipements vont aider à gérer cette portion de l'autoroute non concédée entre Vierzon et Brive en offrant un meilleur service aux automobilistes. Ils sont d'autant plus nécessaires que le trafic sur l'A 20 croît fortement (+ 10% par an au lieu de 4% ailleurs). La mise en service est prévue en 2003. Coût 8232000€ totalement financés par l'état.



La convention habitat en Creuse

Le 29 avril 2002, une convention habitat est signée avec le Conseil général de la Creuse engageant au maintien à domicile de personnes âgées, au développement d'une offre de logements par la réhabilitation des centres bourgs, à l'éradication de l'habitat indigne, au rôle de Guéret ville centre, à l'appui aux projets innovants d'accueil et de formation. La convention concerne aussi le traitement des personnes en grande difficulté, le développement de techniques innovantes et économies en énergie dans le cadre du développement durable.

Bienvenue au réseau Véloroute

Le Véloroute à l'intention d'offrir aux adeptes français et étrangers du vélo la possibilité de le pratiquer en toute sécurité sur un réseau continu d'itinéraires préparés. Ce projet reçoit un écho très positif car il donne à la région l'occasion d'une ouverture plus large au tourisme en valorisant les chemins de découverte et les perspectives de retombées économiques. Le Véloroute verra être à la fois un itinéraire cohérent pour une pratique nationale et



européenne et un itinéraire d'usage familial, avec des parcours en boucle autour de points touristiques forts. Le circuit principal compte à lui seul, sur trois départements, près de 500 km. Il est financé par le contrat de plan et des fonds européens.

Les orientations stratégiques de la région

Le grès des services de l'équipement pour le travail en réseau a facilité la définition en commun des grandes orientations de leur action. À partir d'un diagnostic sur les caractéristiques et les enjeux du territoire en terme de développement durable, de désenclavement et de complémentarité des modes de transport en Limousin, ils affirment leur engagement à travailler ensemble plus et mieux autour de trois objectifs :

- + développer les échanges d'informations entre les services et une meilleure connaissance de leurs priorités respectives ;
- + impulser et mener à bien une véritable politique régionale d'études ;
- + organiser le travail en réseau et en équipe pour notamment pour mettre en œuvre les grands programmes inter-départementaux et optimiser l'emploi des ressources rares.

La Route Centre Europe Atlantique

Cet axe majeur pour la région (RN 145 en Creuse) est maintenant complètement aménagé sur 60 km entre l'autoroute A 20 à La Croisière et Guéret. Les travaux se poursuivent à l'est de Guéret vers Gouzon et Monluçon. Une nouvelle section permettant de rejoindre Parasc est en cours de terrassements et sa mise en service prévue en 2004.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALISÉ

POPULATION	710 939 hab*
SUPERFACE	16 942 km ²
DENSITÉ	42 hab./km ²
TROIS DÉPARTEMENTS	Corrèze, Creuse, Haute-Vienne
CAPITALE RÉGIONALE	Limoges

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	660 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	70 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	163 km
VOIES FERREES	870 km

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	98
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	93*
*chiffre provisoire	
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-20%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-20%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	35 96*
► EN MILLIERS DE tonnes, en 2001	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	354
► EFFECTIF	3507 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	62
► EFFECTIF	918 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTORUTES	17 590
*en millions d'euros	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	311 530
LOGEMENTS SOCIAUX	36 642
► PLS au 01/01/2001	
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	52,63*
*pour 1000 habitants	

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	6 194
LOCAUX AUTORISÉS	653 221 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	3 341
ENTREPRISES DU BTP	4 674
► EFFECTIF	14 162

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'E
---------------------	--------------

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH) PROP. BAILLEURS	1 042
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH) PROP. OCCUPANTS	3 162

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'E
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1 992

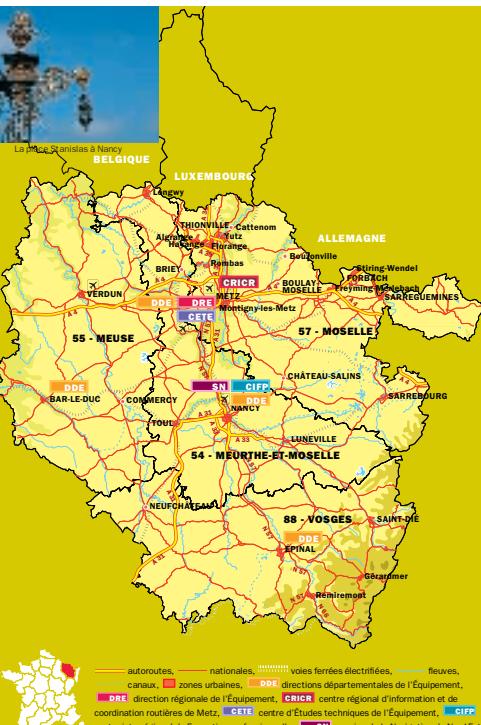
PALULOS	485
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	0,454

LIMOUSIN
RÉGIONS

CONTACT : DRE LIMOUSIN www.limousin.equipement.gouv.fr/

LORRAINE DE PLAIN PIED DANS L'EUROPE

Avec sa tradition industrielle dans la sidérurgie, la Lorraine a de nombreux échanges avec ses voisins du Luxembourg et de la Sarre qui la mettent de plain-pied dans l'Europe. Elle se tourne aujourd'hui vers les technologies de l'avenir à partir des foyers de matière grise présents dans le sillon lorrain.



Huit radars automatisés sur l'A 31

L'autoroute A31 va faire l'objet en 2003 d'une expérimentation nouvelle avec la pose de huit radars automatisés dans les zones où survient le plus grand nombre d'accidents. Le but est d'arriver à faire réduire la vitesse des véhicules qui est la première cause d'accident. Le dispositif mis en place en 2002 par la DDE de la Moselle et le service départemental des transmissions du ministère de l'Intérieur permet d'automatiser la sanction en cas d'infraction, depuis son constat jusqu'au paiement de l'amende. La capacité à associer toutes les administrations concernées par cette infraction (Forces de l'ordre, Trésorerie générale, procureur de la République, DDE de la Moselle, SDT) le rend particulièrement efficace.

2002, l'année de la directive territoriale d'aménagement

La DTA des bassins miniers nord lorrains est validée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 13 décembre 2002. Cette étape sera suivie en 2003 par la phase de consultation officielle des collectivités territoriales associées, et de l'enquête publique. La DTA s'intéresse à des problèmes de deux ordres : en première urgence, à la constructibilité des terrains des bassins sidérurgiques et ferroviaires afin d'engager l'étude des plans de prévention des risques miniers et du maintien de la ressource en eau; ensuite, aux conditions de développement économique des bassins. Des objectifs sont fixés pour marier les grandes infrastructures de transport et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Enfin, parmi les orientations préconisées pour la mise en valeur des territoires figure la création ou le renforcement de cinq grands pôles de développement industriel et logistique.



L'avancement des infrastructures

L'année 2002 marque une étape décisive dans l'engagement des opérations du contrat de plan État-région. Pour le volet ferroviaire, 20,80 millions d'euros d'autorisations de programme sont dégagés, soit près de 1/3 de l'ensemble envisagé au cours de la période 2000-2002. Les premiers travaux, tel que le raccordement d'Athus, ont commencé. Tous les autres projets sont prêts à être engagés dès 2003. La réalisation du volet routier est achevée à 37% fin 2002.

TGV Est : lancement d'une étude sur les gares

L'Etat et la région ont décidé, en décembre 2002, de financer une étude spécifique sur les modes de desserte des gares lorraines (Meuse et Lorraine-centre) et des autres gares desservies par le rail. L'enjeu est de permettre une meilleure irrigation du territoire régional à partir des nouvelles gares en les reliant notamment aux réseaux TGV, TER, et grandes lignes. La maîtrise d'ouvrage de l'étude est confiée à la DDE Lorraine.

L'électrification des deux lignes vosgiennes

L'électrification des deux lignes vosgiennes dans le cadre des aménagements du réseau ferroviaire existant liés au projet du TGV Est, se poursuit au rythme du calendrier retenu avec un objectif de mise en service à l'été 2005. L'électrification permet la desserte TGV et TER vers Épinal-Remiremont d'une part et Saint-Dié d'autre part.

Le Plan de gestion du trafic Bruxelles-Langres

Ce plan est mis en œuvre avec succès pour la première fois à l'occasion des travaux de réfection des ouvrages d'art sur l'A31 à Metz en août 2002. Il a pour objet de faciliter la gestion du trafic transfrontalier et de mieux informer les conducteurs avant et pendant leur déplacement. Tout le long du corridor européen traversant la Belgique, le Luxembourg et la France, ce dispositif assure la sécurité et l'amélioration de la fluidité de la circulation. Il met en place d'itinéraires alternatifs et l'information des usagers. Il s'inscrit dans le programme CENTRICO, qui regroupe six pays de l'Europe du Nord-Ouest.

L'information géographique partagée

Le projet de Système d'information géographique interservices (SIGIS) piloté par la DRE est opérationnel en 2002. Il contribue à la valorisation des bases de données géographiques produites par les services de l'Etat en rendant possible leur mise en ligne et leur exploitation sur un site Internet ouvert à tous. L'envie est de développer la culture de l'information géographique. Parmi les exemples de données disponibles fin 2002 :

- zone influencée par l'exploitation minière;
- plans de prévention des risques naturels;
- projets d'infrastructures inscrits au contrat de plan État-région;
- zonages Natura 2000;
- atlas des zones inondées;
- plans locaux d'urbanisme.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	2313466 hab*
RÉCÉPENTIEL 1999	23457 km ²
SUPERFACE	98 hab/km ²
DENSITÉ	QUATRE DÉPARTEMENTS Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle, Vosges
CAPITALE RÉGIONALE	Metz

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1325 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	265 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	200 km
VOIES FERREES	1861 km
VOIES NAVIGABLES	689 km
PORTS FLUVIAUX	36

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	282
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	300
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1998/2000	-8,9%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-5,9%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES

150 *en millions de tonnes, en 2001

ENTREPRISES DE MARCHANDISES	1407
EMPLOI	15 072 salariés

ENTREPRISES DE TRANSPORT

514 *en millions de tonnes, en 2001

ENTREPRISES DE VOYAGEURS	514
EMPLOI	2 731 salariés

FINANCIEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES

87 *en millions d'euros, investissements et entretiens

ENTREPRISES PRINCIPALES	932 850
INVESTISSEMENT 2000	*estimation 2000

LOGEMENTS SOCIAUX

158700 *en nombre de logements

TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	68,6%
INVESTISSEMENT 2000	*en nombre de logements

DÉMOLITIONS LOGEMENTS SOCIAUX

839 *en nombre de logements

PRÉTS LOCATIFS	8,633
REHABILITATION HLM	4,160

REHABILITATION PARC PRIVÉ

31.330 *en millions d'euros

CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	11 050
LOGNIKS AUTORISÉS	10 620
LOGEMENTS COMMENCÉS	1 583 000
ENTREPRISES DU BTP	5 740
EMPLOI	46 871

AIDE AU LOGEMENT PRIVE

LOGEMENTS FINANÇÉS

MILLIONS D'E

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROPH, BAILLEUR)	11 321
25,510	

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROPH, OCCUPANTS)

2869 5,819

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS

MILLIONS D'E

PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1 030
6,729	

PALUS

1 657 4,160

PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)

110 1,904

RÉGIONS

LORRAINE

CONTACT : TÉL 03 87 34 34 34

ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer | RAPPORT D'ACTIVITÉ 2002

MIDI-PYRÉNÉES

LE BERCEAU DE L'AÉRONAUTIQUE

Région de tradition agricole, le Midi-Pyrénées a développé autour de Toulouse le premier complexe aéronautique et aérospatial européen. Les voies de communication sont nombreuses mais la région attend beaucoup d'une liaison TGV avec Paris et d'une route rapide vers l'Espagne à travers les Pyrénées.



Mondoumer



Un projet européen dans le Lot
Le programme d'extension de la remise en navigation du Lot sur 200 km va développer l'activité touristique sur l'une des plus belles voies d'eau de France en favorisant le déclencheur et le développement économiques des territoires traversés. La DDE du Lot, retenue pour assurer une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès du Conseil général, va accompagner la réalisation du projet. Dans le département du Lot, il s'agit de réaliser et réhabiliter 20 ouvrages.

La sécurité routière en actions

La DDE de l'Ariège est choisie comme pilote pour mettre en œuvre un plan de prévention des risques routiers avec des actions qui devraient être reconduites au niveau national en 2003. Pour montrer l'exemple, un banderoles posé sur chaque véhicule de service proclame : *Je respecte le Code de la Route*. Dans le Tarn-et-Garonne, la DDE est aussi pilote pour le projet management et pratiques de la sécurité routière lancé par la Sécurité routière. L'enjeu est de faire acquérir aux agents tous les réflexes de sécurité routière.

Mobilisation après la catastrophe d'AZE

Une cellule travaux animée par la Dac a permis tout au long de l'année 2002 de recenser les entreprises sinistrées (4700), d'identifier les problèmes liés à l'avancement des travaux, de jouer un rôle majeur en termes de conseil, de conciliation, d'arbitrage dans les situations difficiles entre les différents acteurs des dossier (professionnels, institutions, assureurs) et de fourrir une assistance technique constante auprès des sinistrés. La cellule a aussi assuré le montage et la suivi d'une opération de mise hors d'eau et hors d'airs des logements endommagés (1100 logements). Enfin, elle a été à la forte demande des agents intervenus sur les locaux aussi des 1400 parcs du Pôle de l'Emploi entièrement détruits à peines à ces derniers de reconstituer, dans un cadre détravail pratiquée, leur état de travail et de maintenir le niveau de service (16 millions d'euros de travaux et prestations par an). Parallèlement, le projet de construction de locaux détruits a été engagé.



Un projet européen dans le Lot

A small industrial facility with several buildings and a tall chimney.

Un nouvelle plateforme aérienne

La DDE Midi-Pyrénées a piloté une deuxième phase d'études sur l'opportunité d'un nouvel aéroport dans le grand Sud-Ouest, l'impact d'une modification de l'offre ferroviaire sur le trafic aérien de Toulouse-Blagnac, la mise en œuvre d'un nouvel aéroport et les impacts économiques et urbains d'un déplacement des activités aériennes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Elle a également assuré l'organisation de trois réunions d'information sur ces études, à l'attention des élus, des professionnels et des associations.

Le Grand projet de ville dans l'agglomération toulousaine

L'architecte Joseph Alimoudevier. La convention-cadre de ce projet de développement social et urbain, visant à réinventer les quartiers en difficulté, est signée le premier mars 2002. L'enjeu est de mettre en synergie les politiques urbaines de l'agglomération avec des actions territoriales afin d'assurer l'émergence d'une politique de l'habitat, la définition d'un volet gestion urbaine de proximité, la modification de l'offre urbaine, le renouvellement de l'offre de logements et le désenclavement des quartiers. Le plan de financement se monte à 314 millions d'euros.

La gestion des bouchons de Cahors

3. Le chantier du viaduc de Millau dont la mise en service est prévue début 2005.



CONTACT : dre-midi-pyrenees@equipement.gouv.fr
TEL 05 61 58 55 65

CHIFFRES CLÉS	
GÉNÉRALITÉS	
POPULATION	2 500 000 hab* *recensement 1999
SUPERFICIE	45 597 km ²
DENSITÉ	56 hab./km ²
NUISI DEPARTEMENTS	Ariège, Aveyron, Gers, Haute-Garonne, Hautes- Pyrénées, Lot, Lot-et-Garonne Lot, Tarn et Garonne
CAPITALE RÉGIONALE	Toulouse
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTE NATIONALES	1 738 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	425 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	155 km
VOIES FERREES	1 510 km
VOIES NAVIGABLES	140 km
PORTS FLUVIAUX	10
SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
NOMBRE DE TUÉS EN 2001	454
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	407*
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1999/2000	-10%
ÉCONOMIE DES TRANSPORTS	
TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	100*
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	2 455
► EFFETIF	14 500
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	875
► EFFETIF	5 600
INVESTISSEMENTS ROUTIERS	
ROUTE NATIONALES ET AUTOROUTES	216*
	*en millions d'€
HABITAT	
RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 070 000
LOGEMENTS SOCIAUX	100 000
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	9%
DEMOLITIONS LOGEMENTS SOCIAUX	143*
► en nombre de logement	
PRÉTS LOCATIFS	58 000
RÉHABILITATION HLM	3 66*
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	27 49*
	*en millions d'€
CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	26 141
LOCAUX AUTORISÉS	2 986 631 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	20 393
ENTREPRISES DU BTP	18 576
► EFFETIF	71 700
AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ	
LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	
9 094	17,04
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	
4 472	10,14
AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	
LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'€
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	
1 946	13,56
PALLOUS	
3 316	3,607
PRÉT LOCATIF AIDE D'INTÉGRATION (PLAI)	
184	3,63
POLITIQUE DE LA VILLE	
CRÉDITS MINISTÈRE VILLE	5

NORD PAS-DE-CALAIS

LA VITALITÉ DU PLAT PAYS

Marquée par une tradition industrielle ancienne, la population du Nord-Pas-de-Calais, nombreuse et très attachée à sa région, est prête à se reconvertir pour trouver un nouvel élan. Sa situation en bordure de la Manche, au cœur de l'Europe, et sa desserte d'autoroutes et de TGV, sont autant de points forts pour y réussir.



Lille



La rénovation de cités minières

Zone marécageuse avant l'exploitation charbonnière, le bassin minier est soumis au risque d'inondation. Le programme de réhabilitation du tissu urbain engagé à la fin des années 60 met à profit les innovations dans le domaine de l'assainissement. Ainsi, l'opération de rénovation de la cité minière d'Oignies, en 2002, a utilisé les techniques d'évacuation des eaux pluviales. Les résultats s'avèrent probants, aussi bien sur le plan de l'efficacité de la technique que sur celui des coûts proches de ceux de systèmes classiques d'assainissement.

Poids lourds et sécurité routière

L'implication des poids lourds dans les accidents de la route est souvent soulignée par la presse. L'accidentologie établissait deux faits : les poids lourds ne causent pas plus d'accidents que les autres voitures ; en revanche, la proportion d'accidents mortels impliquant des poids lourds est plus élevée. Les actions de prévention, de sensibilisation et de formation à la sécurité routière ont tenu compte de ce constat. À l'occasion de contrôles routiers, des dépliants rédigés en trois langues ont été remis aux conducteurs circulant dans la région pour leur rappeler un certain nombre de règles de partage de la route avec les autres usagers.

La filière bois en construction

La volonté de l'Etat et des professionnels d'augmenter la part du bois dans la construction s'est traduite par la signature en mars 2002 d'un accord-cadre bois construction environnement avec huit ministères dont l'Équipement, l'ADEME et neuf organisations professionnelles du bâtiment du bois. Cet accord s'inscrit dans le droit fil du développement durable : favoriser l'emploi d'un matériau renouvelable, lutter contre l'effet de serre en stockant le carbone atmosphérique dans le bois, contribuer à la maîtrise de l'énergie, la production et la transformation du bois consommé peu d'énergie. Le lancement de la campagne nationale d'information était à l'occasion de présenter la convention signée avec la région *Pour un habitat durable en Nord-Pas-de-Calais* pour soutenir les opérations expérimentales dans l'habitat social, les équipements publics et mettre en place un observatoire de la qualité de la construction et du développement durable.

* Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Le boulevard de l'Union à Roubaix

Prolongeant par le Nord la voie rapide urbaine qui relie les trois grandes villes de la métropole lilloise, le boulevard de l'Union vient conforter le développement du versant nord-est de l'aire



2▲

métropolitaine partagée avec la Belgique. Ce nouveau tronçon d'un kilomètre et demi améliore l'accès et l'attractivité de la zone d'activité de l'Union et des quartiers de Wattrelos grâce au doublissement des ouvrages de franchissement du canal et à la création de contre-allées de desserte. En raison de sa situation au cœur d'un milieu complexe et exigeant en matière de protection de l'environnement, l'opération a coûté 41,225 millions d'euros. Elle a bénéficié de financements européens, de ceux du contrat de plan État-région, de Lille Communauté urbaine et du département du Nord.

Le patrimoine en lumière

La valorisation du patrimoine est l'un des trois axes de la stratégie de développement de la région Nord-Pas-de-Calais. Elle s'appuie sur les financements du contrat de plan État-région et des crédits européens. Des mises en valeur lumineuses de bâtiments sont donc engagées par les collectivités locales en 2002. Leur objectif est de souligner la structure architecturale d'un bâtiment en jouant sur les contrastes de décors et les éléments caractéristiques du style local. L'ensemble est aussi d'attirer le regard par l'éclairage d'une flèche d'église ou d'une entrée de ville par un ouvrage illuminé.

3▲

venturé ces stages en 2002 pour 351 717 euros et l'effort sera poursuivi en 2003.

Le plan lumière de Douai a permis d'éclairer le bœufroi.



CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	3 996 488 hab*
SUPERFACE	12 414 km ²
DENSITÉ	322 hab./km ²
DEUX DÉPARTEMENTS	Nord, Pas-de-Calais
CAPITALE RÉGIONALE	Lille

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	981 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	596 km
AUTOROUTE CONCÉDÉE	314 km
VOIES FERREES	680 km
VOIES NAVIGABLES	3
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	83 600 000
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	1 447 000
TRAFFIC PASSAGERS	250
PORTS FLUVIAUX	

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	315
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	310
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE SUR LA PÉRIODE 1995/2000	-9,1%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-8,0%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	
► NATIONAL	62 454 *
► INTERNATIONAL	62 824 *
* en millions de tonnes	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES (SIREN)	2 606
► ACTIF	22 667 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	874
► EFFECTIF	7 205 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTORUTES	62 794 806 *
* en milliards €	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 491 693
LOGEMENTS SOCIAUX	301 145
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	77,76*
* pour 1000 habitants	
DÉMOLITIONS LOGEMENTS SOCIAUX	269*

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	16 337
LOCAUX AUTORISÉS	2 626 868 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	14 477

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH PROP. OCCUPANT)	10 696 *
* en millions d'euros	
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH PROP. BAILLEUR)	30 643 *
* en millions d'euros	

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS	1 MILLIONS D'€
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	
3069	19,05
PALULOS	
4936	10,72
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	
191	3,51

NORD
PAS-DE-CALAIS

REGIONS



BASSE-NORMANDIE

PATRIMOINE ET TERROIR

De tradition agricole et industrielle, la Basse-Normandie mise aujourd'hui sur le développement de son secteur tertiaire. Caen, sa capitale régionale, est une ville de plus de 200 000 habitants. Son réseau autoroutier structurant est maintenant en cours d'achèvement.



Trouville



autoroutes, nationales, voies ferrées électrifiées, fleuves, canaux, zones urbaines, DDE directions départementales de l'Équipement, DRE direction régionale de l'Équipement



1 a

Naissance d'un atelier urbain

La direction régionale de l'Équipement, en partenariat avec la Caisse des dépôts et consignations et le Centre national de la fonction publique territoriale, a mis en place un atelier urbain, délivrant des stages de qualification au renouvellement urbain et d'aménagement urbain géologique dans le cadre du projet. L'atelier est couvert par une formation action fondée sur l'étude de cas concrets comportant dix modules thématiques répartis sur onze jours. Lors de chaque module, les différentes phases d'un projet type sont décomposées en commun avec l'appui d'un grand témoin invité à présenter une expérience locale. Après analyse, les phases étudiées sont recomposées à partir d'éléments de méthode présentés par un spécialiste du thème et transférables au-delà du site étudié. Entre les modules, les participants sont invités à réaliser une auto-évaluation locale et des comptes-rendus sont rédigés dans une perspective de mutualisation et de capitalisation des connaissances. Une trentaine de participants a assisté à chaque module organisé en 2002.

Les enjeux d'aménagement de la plaine d'Honfleur

Dans le cadre de la future directive territoriale d'aménagement de l'espace de la Seine, l'agence d'économie régionale de Basse-Normandie bénéficie de la rive gauche : s'est imposée. Ce projet concerne le territoire du Pays d'Auge à partir d'une nouvelle tête de pont située sur la plaine alluviale d'Honfleur. Les contextes économique, juridique et réglementaire ayant évolué, de nouveaux termes de cadrage en relation avec l'aménagement, le développement et la protection de ces espaces sont précisés dans la projection. Une fois ce cadre acquis, les parties impliquées vont déterminer ensemble une organisation de projet collectif, garantie de l'efficacité du processus opérationnel. Un livre blanc est rédigé par les services de l'Équipement du Calvados pour y aider. Il dresse, état des lieux général du site et diagnostique, analyse les enjeux en terme de vocation des différents secteurs ciblés, propose, sur la base d'une série d'entretiens conduits auprès des autorités susceptibles d'être impliquées, une organisation de projet conforme aux attentes des différents partenaires.

Les premières rencontres régionales du transport routier

Le transport routier de marchandises et de voyageurs est un secteur qui recrute fortement en Basse-Normandie depuis quelques années, une tendance qui devrait rester à la hausse. Cependant, malgré une offre diversifiée et renouvelée, la profession a du mal à trouver des candidats

1. Cherbourg : le quartier d'habitat social inclus dans le périmètre de l'opération de renouvellement urbain.

2. Cherbourg : les immeubles concernés par l'opération de renouvellement urbain.



2 a



3

3. Rencontres régionales du transport routier : l'inauguration de Patrick Cocal, conducteur routier.

à ces nouveaux métiers en raison du déficit d'image du secteur.

Pour pallier ces difficultés, l'Observatoire social des transports de la région a organisé, en octobre, à Caen, les premières rencontres régionales du transport routier. Son objectif était de développer les partenariats existants et d'en étudier de nouveaux, avec différents interlocuteurs locaux, acteurs économiques, décideurs institutionnels ou organismes actifs dans la relation emploi formation. Le succès de l'opération a retenu l'attention de nombreux partenaires aussi bien au niveau régional que national. L'opération sera amplifiée en 2003.

Renouvellement urbain à Cherbourg

Une convention de renouvellement urbain est signée en 2002 entre l'Etat, la communauté urbaine de Cherbourg et la ville de Cherbourg engagée sur ce projet pour 15 millions d'euros chacun. L'opération englobe le quartier d'habitat social, l'Amont Quentin, le quartier de la gare SNCF et le secteur du

bassin de pêche et du canal de retenue. L'objectif est double : créer une couure urbaine pour relier ces trois entités et transformer le quartier d'habitat social pour en changer l'image en créant un véritable cœur d'agglomération.

Aménagements de sécurité routière en Manche

La Manche teste en 2002 une démarche de management visant à mobiliser plus largement les services sur la sécurité routière. Elle se décline en deux phases. D'abord, l'identification des points dangereux : un contact avec les assureurs et les garagistes permet de localiser les accidents et d'en connaître les circonstances. L'information est exploitée pour corriger des anomalies du réseau routier. Ensuite, un diagnostic sur les pratiques d'aménagement urbain analyse ensemble dans le détail les déplacements, les modes de transport, les horaires, les choix de trajets. Ce diagnostic permet d'étudier l'impact d'un aménagement et son acceptabilité sur la population.

La mise en service de la déviation de Bayeux

Cette déviation de 20 kilomètres à 2x2 voies est le maillon autoroutier manquant de la liaison Caen-Cherbourg. La construction, cofinancée par l'Etat et la région Basse-Normandie, s'élève à 113 ME. Au total, 27 ouvrages d'art rabilissent les communications et les écoulements hydrauliques. Trois échangeurs complets et un demi-échangeur assurent les desserte locales. 17 bassins de retenue permettent d'épuiser les eaux de ruissellement de la chaussée. En 2002, la partie centrale est ouverte à la circulation avec plus de six mois d'avance sur le calendrier prévu ce qui a permis de dévier totalement la ville.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 422 436 hab*
RECENSEMENT	1999
SUPERFACE	17 589 km ²
DENSITÉ	80,9 hab./km ²
TROIS DÉPARTEMENTS	Calvados, Manche, Orne
CAPITALE RÉGIONALE	Caen

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 043 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	52 570 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	112 km
VOIES FERRIÉES	590 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	2
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	6 300 000
TRAFFIC PASSAGERS	2 450 000

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	21,9
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	20,8
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE	2001/2002
DÉVIATION STANDARD 1995/2002	-1,2%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-4,3%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	78* (en milliers de tonnes)
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	948
► EFFECTIF	9 288 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOITURES	393
► EFFECTIF	2 528 salariés

FINANCIEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	92,5
*en milliards d'€	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	572 039
LOGEMENTS SOCIAUX	105 901
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	74,5*
*pour 1000 habitants	
PRÉTS LOCATIFS	1 368*
DEMOLITIONS LOGEMENTS	1 395**
RÉHABILITATION HLM	4 709*
REHABILITATION PAR PRIVÉ	*en nombre de logements

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	7061
LOCAUX AUTORISÉS	1 439 285 m ²
LOGEMENTS COMMERCÉS	6 502
ENTREPRISES DU BÂTIMENT	4636
► EFFECTIF	34 244
ENTREPRISES DES TP	180*
► EFFECTIF	6 000*

*source FRIP, 2001
**source FRIP, 2000

AIDE AU LOGEMENT PRIVE

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	7,5
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	1 859
3,6	

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'€
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	6,6
1 003	
PALULOS	1,2
4325	
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	0,6
49	

AGRÉMENTS PLI

316

BASSE-NORMANDIE

RÉGIONS

HAUTE-NORMANDIE VALLEE DE SEINE ET VALLEUSES

La modernisation des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières devrait aider la Haute-Normandie à résoudre durablement ses problèmes de développement et d'environnement. Région à la fois industrielle, agricole et maritime, elle doit surmonter de nombreuses mutations économiques et sociales.



Plus de sécurité sur la route

Les services de l'Équipement se sont exprimés publiquement aux côtés des services de la Gendarmerie pour mettre en garde les conducteurs dont le comportement serait dangereux pour les agents de l'Équipement. Par ailleurs, plusieurs bureaux d'études ont confronté leur expérience de leurs contraires à celles des motards afin de mieux prendre en compte les risques particuliers des deux-roues. Depuis, sur la RN138, la châtaisee est équipée d'écrans motards sur 50 kilomètres.

L'entrée du Havre réaménagée

Les travaux à l'entrée du Havre, terminés durant l'été 2002, ont permis d'améliorer la sécurité routière et l'aspect paysager, avec la pose en terre-plein central de gâssières en béton armé incitant à ralentir. Désormais, le débit tout observé dans l'itinéraire d'embouteillage n'est plus possible et la diminution des voies à trois mètres devrait limiter la vitesse de circulation.

La prévention des risques naturels

A suite des crues du printemps 2001, le service d'aménage des crues a été équipé de stations automatiques. Depuis septembre 2002, les internautes peuvent accéder aux informations d'annonces de crues pendant la période d'alerte grâce à l'affichage des zones inondables du département. Ces données sont également intégrées par douze plans de prévention des risques d'inondation approfondis ou à l'étude. Le recensement et la cartographie des marrières au 1/25000 a permis de déployer l'information auprès des services chargés de l'instruction des permis de construire.

Les infrastructures routières

Sur l'axe Rouen-Orléans, les travaux des ouvrages d'art, des bassins d'assainissement et le comblement des marrières préalable au terrassement de la mise à deux fois deux voies de la RN 154 sont terminés : 12 km entre Chavigny et Nonancourt font suite à la première section de 15 km. Le tracé de la déviation Sud-Ouest d'Evreux par la RN 13 dans sa traversée de la vallée de l'Iton a été définitivement adopté. Le projet initial est estimé à 70 M€.

Deux nouveaux quartiers

Autour d'une étude débutée en janvier 2002, l'opération de renouvellement urbain du quartier de la Madeleine, à Evreux, dévoile le plan d'évolution sur dix ans de l'habitat, des déplacements, des équipements sociaux et culturels. Ce projet crée un quartier plus agréable, ouvert sur la ville, doté d'équipements modernes et d'un vrai centre. Il va au-devant des besoins en logements sociaux depuis la destruction d'une



1. Pose d'une protection pour les motards sur la chaussée de sécurité de la RN 138.
2. Photomontage de la déviation de Harfleur.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALES

POPULATION	1 780 192 hab*
SUPERFACE	12 317 km ²
DENSITÉ	141 hab./km ²
DEUX DÉPARTEMENTS	Seine Maritime, Eure
CAPITALE RÉGIONALE	Rouen

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	799,50 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	190,50 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	137 km
VOIES FERRÉES	1 021 km
VOIES NAVIGABLES	244 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	3
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	88 870 000
TRAFIC PASSAGERS	1 294 499
PORTS FLUVIAUX	8

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	248
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	249
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1998/2000	+1,4 %
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	+3,32 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 302
► EFFECTIF	17 524
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	393
► EFFECTIF	2 212

FINANCIEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	32*
*en millions d'euros	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	698 563
LOGEMENTS SOCIAUX	162 871
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	91*
PRÉTS LOCATIFS	1 687
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	596*
RÉHABILITATION HLM	3 943*
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	3 464*
**en nombre de logements	

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	6 267
LOCAUX AUTORISÉS	1 011 236 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	5 782
ENTREPRISES DU BTP	7 692*
► EFFECTIF	39 763*
**en 2001	

AIDE AU LOGEMENT PRIVE

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'E
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	1 863
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)*	6 379
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH) **	1 001
3 122	

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'E
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1 284
PALUS	8 579
PALUS	3 943
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	5 005
101	2 239



CONTACT : www.haute-normandie.equipement.gouv.fr

TEL 02 35 58 53 27

PAYS DE LA LOIRE

LE DYNAMISME DE L'OUEST

Dotée d'une grande vitalité démographique, la région se partage entre des activités agricoles et activités industrielles diversifiées dans l'agroalimentaire, les chantiers navals et la haute technologie ainsi qu'un tourisme très présent sur le littoral. La qualité des infrastructures terrestres et maritimes contribue au dynamisme de la région.



Le château de Saumur



autoroutes, routes nationales, voies ferrées électrifiées, fleuves, canaux, zones urbaines, DDE direction départementale de l'équipement, CETE centre d'études techniques de l'équipement, CIFE centre interrégional de formation professionnelle, SMN service maritime et de navigation de Nantes



Veille de Sécurité en Loire-Atlantique

Depuis juillet 2002, une cellule Veille de Sécurité en Loire-Atlantique répond sur le réseau routier à toute demande d'intervention des forces de l'ordre en complément du dispositif existant sur le réseau des voies rapides. 228 interventions de nuit ou de week-end ont eu lieu avec un délai moyen d'intervention de 35 minutes.

La Loire grande nature

Le chantier expérimental du Fresne-Ingrande a fait remonter la ligne d'eau d'étagage de la Loire de 50 cm, ce qui la relie au bras secondaire asséché et favorise son désempâtement. Cinq autres seuils sont programmés en aval de Nantes d'ici 2005.

L'élimination des déchets du bâtiment et des travaux publics

Avec l'appui des partenaires locaux - maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, professionnels du BTP et du traitement des déchets, chambres consommateurs, et des chantiers d'élimination des déchets mis en place à Saint-Nazaire, Maine-et-Loire, formalisent l'engagement au 1^{er} juillet 2002, à la sélection, au traitement, à la réutilisation, à la valorisation ou au stockage ultime des déchets du BTP. Une brochure d'information diffusée aux élus et aux professionnels les prépare à l'entrée en vigueur du plan à la mi-2003.

Deux opérations de régularisation urbaine

En Sarthe, dans la commune d'Aillonnes où le parc HLM est prépondérant, le quartier de Chauvière comporte 2 400 logements sociaux en barres HLM. Le projet de régularisation urbaine mené avec les collectivités locales a défini coordonné les interventions des maîtres d'ouvrage, -organismes d'HLM, communes, communauté urbaine-, autour du bâti pour des opérations de démolition, de reconstruction ou de réhabilitation. Dès l'agencement de Mans, une démarche partenariale a permis le financement et la démolition de 223 logements, leur reconstruction (première tranche de 25 logements) et des aménagements urbains de proximité.

Convois exceptionnels : des bateaux sur la route

En Vendée, près de 70% des autorisations de convois exceptionnels concernent le transport de bateaux et de mobile-homes. Selon leur



1. Travaux d'urgence sur une route endommagée par les intempéries.

2. Convoi exceptionnel de transport d'un bateau de grand gabarit.

3. Les crues de la Loire sont sous haute surveillance.

4. Aménagement de sécurité sur la RN 162 près de Laval.



Nord et au sud de Laval se poursuivent. Au sud, la déviation de Moulay et de Mayenne va être lancée.

La ligne Nantes-La Roche-sur-Yon-Les Sables-d'Olonne

L'électrification de cette ligne ferroviaire va permettre des relations directes entre les villes desservies et Paris. Les études d'avant-projet terminées en 2002 seront suivies des études de projet, la mise en service étant prévue en 2007.

L'accueil des gens du voyage

En Maine-et-Loire, la gestion des aires d'accueil des gens du voyage se fait à l'échelle intercommunale et mobilise des aides de l'Etat et du département pour favoriser la cohabitation avec les sédentaires ainsi que l'insertion sociale.

OUverture de l'A 87 Angers - Cholet

En 2002, l'aménagement de la RN 171 en Mayenne est déclaré d'utilité publique. Les travaux de sécurité de la RN 162 au



CONTACT : TÉL 02 40 67 26 26

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	3 222 061 hab*
SUPERFACE	32 082 km ²
DENSITÉ	100 hab./km ²
CINQ DÉPARTEMENTS	Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe, Vendée
CAPITALE RÉGIONALE	Nantes

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 490 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	476 km
VOIES FERREES	4 054 km
ROUTE MARITIME	538 km
PORT MARITIME RELEVANT DE L'ÉTAT	1
TONNAGE DU PORT (en tonnes)	31 651 367
TRAFIC PASSAGERS	450

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	550
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	422*

* chiffre provisoire

VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1998/2000 +8,9 %

VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001 -19 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	22 208*
* en millions de tonnes	

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	2 054
* effectif	21 880 salariés

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	1 011
* effectif	8 215 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTORUTES	66 345*
* en millions d'euros	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 292 353
LOGEMENTS SOCIAUX	189 385

TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	58,8*
* pour 1000 habitants	

PRÉTS LOCATIFS	14,26**
** pour 1000 habitants	

DÉMOLITIONS LOGEMENTS	428*
* en nombre de logements	

RÉHABILITATION HLM	5,87***
*** en millions d'euros	

RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	24,72*
** en millions d'euros	

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	25 418
LOCAUX AUTORISÉS	3 902 755 m ²

LOGEMENTS COMMENCÉS	23 709
ENTREPRISES DU BTP	18 041

* effectif	79 630
** en millions d'euros	

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'E
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH PROJ. BAILLEUR)	4 429

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH PROJ. OCCUPANT)	16,12
** effectif	4 725

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	MILLIONS D'E
LOGEMENTS FINANCIÉS	11,06

PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1 956
PALULOS	5 762

PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	5,67
243	3,21

PICARDIE

L'HISTOIRE VIVANTE

L'agriculture et l'agroalimentaire dominent en Picardie grâce aux surfaces agricoles étendues qui favorisent la productivité des cultures. Terre de passage chargée d'histoire, la capitale régionale Amiens, symbole du renouveau régional, est desservie par un réseau dense de routes et d'autoroutes.



Petit train touristique de la baie de Somme.



autoroutes, nationales, voies ferrées électrifiées, fleuves, canaux, zones urbaines, DDE directions départementales de l'Équipement, DRE direction régionale de l'Équipement



L'achèvement de la rocade d'Amiens, prouesse technique pour un viaduc

Après l'ouverture de la rocade sud reliant les autoroutes A 16 et A 29, il ne restait plus que le viaduc Julie Verne à doubler pour que l'ensemble du contournement d'Amiens commence en 1987 sous forme de 2x2 voies. Construit à l'identique du viaduc existant mais sur une longueur de 915 mètres, il a été construit en utilisant la technique du poussage à partir d'un chantier fixe. Pour la première fois au monde, le plancher et la dalle des éléments du tablier ont été réalisés simultanément, ce qui a permis de garantir une meilleure qualité d'ouvrage tout en augmentant les cadences. Quinze mois de chantier ont suffi à l'achever. De surcroît, tout a été fait pour préserver le site naturel traversé par le viaduc situé en bordure des hortillonnages d'Amiens dont l'écosystème exceptionnel compte de nombreuses espèces rares. La requalification, en 2003, du viaduc existant, marquera l'achèvement de la rocade d'Amiens. Un gain de confort et de qualité de vie pour les habitants de l'agglomération et de toute la région, puisque les 42 km de la rocade absorbent un trafic journalier de 20 000 véhicules, avec une progression prévue de 6 % par an.

Logement social : un bilan très positif

L'année 2002 se caractérise par une spectaculaire augmentation des prêts locatifs sociaux (PLS), qui place la Picardie au 5^e rang des régions françaises avec 510 logements financés, contre 184 en 2001. Dans la même période, les crédits de la « ligne fongible » destinés à la construction et à la réhabilitation des logements sociaux se sont élevés à 13,4 millions d'euros, connaissant une progression de 13 % par rapport à 2001. Ce sont ainsi 1400 nouveaux logements qui ont été construits et 2627 logements qui ont été réhabilités. Les services se sont également fortement mobilisés autour d'un vaste programme de renouvellement urbain. Ainsi, dans le cadre défini par les conseils de ville, et pour permettre la réalisation des opérations de restauration des quartiers, 450 logements ont fait l'objet de démolition-reconstruction en 2002, dans l'Oise et la Somme. Le programme de 500 logements supplémentaires, 300 logements, a été réalisé pour une programmation en 2003, 2 dans l'Aisne, 1 dans l'Oise et 2 dans la Somme, incluant en particulier les 112 logements de la tour des Provinces françaises, à Amiens.

La prévention des risques d'inondation

Exceptionnelles par leur durée, leur ampleur et leurs conséquences, les inondations qu'a



connu en 2001 la vallée de la Somme connaît les différents services de l'Etat de Picardie, mis en commun avec les collectivités locales leur faire faire et leurs expériences pour une meilleure prévention des risques d'inondation.

Venant compléter le dispositif mis en œuvre dans la région, le plan de prévention des risques d'inondation de la Somme et de ses affluents, prescrit par le préfet en avril 2001, concerne 118 communes. L'année 2002 a été consacrée au recueil des données permettant de cartographier les zones potentiellement inondables et d'engager avec les élus un dialogue qui sera approfondi en 2003 pour aboutir à un projet partagé de prévention du risque.

Une convention vallée et baie de Somme, engagée entre l'Etat, la région, le département et l'Agence de l'eau Artois-Picardie a été signée le 8 mars 2002. Elle définit les conditions de mise en œuvre d'un programme exceptionnel d'interventions visant à améliorer l'écoulement des eaux de la Somme et de ses affluents.

La baie de Somme en vélo

Le plan vélo rives manche - côte picarde s'inscrit dans un projet reconnu par la Commission européenne. Il consiste à relier à terre, par un itinéraire cyclable le long du littoral, les Pays-Bas et la Belgique aux départements du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme, avec une extension en Grande-Bretagne (Kent et Sussex). Cofinancé par des fonds européens et le conseil général de la Somme, avec une participation liée au + 1 % payagé de l'autoroute A 16, la partie côte picarde du projet d'itinéraire européen de vélo est un circuit unique qui permet d'effectuer en site propre le tour de la baie de Somme. Un tronçon est également terminé le long de la Somme canalisée entre Abbeville et Saint-Vaast-la-Hougue. Le succès est immédiat et la fréquentation du circuit élevée.



CONTACT : Tél. DRE PICARDIE - DIVISION SID 03 22 82 25 42

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 857 481 hab*
SUPERFACE	19 400 km ²
DENSITÉ	95,8 hab./km ²
TROIS DÉPARTEMENTS	Aisne, Oise, Somme
CAPITALE RÉGIONALE	Amiens

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 181 km
AUTORUTES CONCÉDÉES	502 km
VOIES FERROVIAIRES CONCÉDÉES	33 km
VOIES FERRÉES	1 809 km
VOIES NAVIGABLES	517 km
PORTS FLUVIAUX	10

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	353
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	300
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE 1997-2000	-15 %
DES TUÉS SUR LA FÉRIE DE NOËL 2002	-10 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	124*
en milliers de tonnes	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 538
► EFFECTIF	13 406 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	487
► EFFECTIF	3 121 salariés

FINANCIEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	47,0*
* en millions d'euros	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	700 971
LOGEMENTS SOCIAUX	13 0065
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	71*

* pour 1000 habitants

PRÉTS LOCATIFS	1 910
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	352*
RÉHABILITATION HLM	2 627*
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	5 200*

* en nombre de logements

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	5 620
LOCAUX AUTORISÉS	1 406 249 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	4 809
ENTREPRISES DU BTP	7 394
► EFFECTIF	31 707

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'E
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	
2 230	7,4

PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)

2 967	5,7
-------	-----

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS	MILLIONS D'E
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	
1 352	8,0
PALULOS	
2 627	4,3
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	
48	0,67

CRÉDITS EUROPÉENS

SUBVENTION FEDER OBJECTIF 2	10,4*
POUR UN MONTANT DES TRAVAUX	34,7*

POITOU-CHARENTES

LA TRADITION ET L'INNOVATION

Avec sa longue façade de 250 km sur l'Atlantique, Poitou-Charentes est la première région d'Europe à habiter et de mouler. Son autre atout est d'être sur l'axe autoroutier et TGV qui relie l'Europe du Nord à la péninsule Ibérique. La région poursuit ses activités traditionnelles et explore les technologies de pointe.



La liaison grande vitesse Sud-Europe-Altantic

Pour la phase 1, Angoulême-Bordeaux, l'année 2002 voit se dérouler la consultation des services de l'Etat en région Poitou-Charentes, puis celle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations, sur les étapes d'un avis-projet présenté (AP) et validisé par les partenaires de l'Etat. Cette consultation qui débute à l'automne à la fin du premier semestre 2003, doit permettre au ministre d'arrêter avant la fin de l'année 2003, le choix de la bande de 500 mètres à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif de la ligne nouvelle dont la mise en service est prévue pour l'année 2012.

Pour la phase 2, Tours-Angoulême, le ministre a arrêté le 21 février 2002 le choix du fuseau de 1000 mètres entre Tours et Poitiers et décidé le lancement des études d'APS. Celles-ci devraient débuter au cours du deuxième semestre 2003.

Les autres projets ferroviaires

Fin 2002, l'avancement des projets du contrat de plan ferroviaire est tel qu'il permet de disposer des études d'avant-projet pour les liaisons retenues (Niort-La Rochelle, La Rochelle-Rochefort, desserte de Royan). C'est une étape importante de la démarche puisqu'elle détaille le contenu des opérations, donne une estimation des coûts et des travaux, établit une prévision de réalisation et fixent la participation financière de chacun des partenaires. Le contrat de plan est entré depuis dans la phase d'études de projet et de travaux. A cet effet, la mise au point des conventions pour leur réalisation a fait l'objet de nombreux débats dans l'ensemble des partenaires concernés. Par ailleurs, à la demande du Conseil régional, la desserte Angoulême-Saintes-Royan a été entièrement renfondée de manière à augmenter le nombre de trains mis en circulation. Cette liaison bénéficie de nouveaux matériels automoteurs et l'ensemble des gares de l'axe a fait l'objet au cours des années 2001 et 2002 d'un programme important de rénovation.

La Conférence régionale sur l'habitat

Dans le cadre du contrat de plan Etat-région, la région Poitou-Charentes et l'Etat ont souhaité mettre en place une institution régionale pour l'amélioration du logement. La Conférence associe les services du conseil régional, les services de l'Etat chargés du logement, l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH), la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et enfin l'association régionale des organismes HLM. L'objectif est de favoriser les échanges, l'observation, l'analyse des impacts des politiques publiques du logement et les propositions contri-



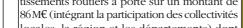
1▲

1. Nettoyage des herbes dans le lit d'une rivière à l'aide d'une faucheuse.

2. Le nouveau carrefour de la côte Saint-Hubert sur la RN 145.

3. La Sèvre

4. Aménagement d'un crémier de débordement ala Ferrière-Partenay.



4▲

Les infrastructures routières

Pour 2002, l'exercice de programmation des investissements routiers a porté sur un montant de 863M€ (intégrant la participation des collectivités locales, la région et les départements) dont 40,7 M€ pour la Charente, 11,4M€ pour la Charente-Maritime, 18,5 M€ pour les Deux-Sèvres, 15,2 M€ pour la Vendée et 0,9M€ pour les études de la D98, notamment celles relatives aux fiches d'étrennes des RN 147 nord et RN 151.

La sécurité routière

Le plan régional d'aménagements de sécurité a pour objectif de proposer des aménagements d'un coût relativement limité sur les points ou sections présentant un risque anormalement élevé. L'actualisation du PRAS prévoit la révision à mi-parcours du contrat de plan Etat-région et la mise en œuvre d'actions nouvelles. Elles visent le bilan du précédent volet d'opérations établi sur 1993-1997 et sur l'analyse de l'accidentologie de 1997-2001. Le montant total des financements complémentaires nécessaires aux 18,2M€ déjà inscrits dans le cadre du contrat de plan pour traiter les opérations identifiées est de l'ordre de 10M€. Pour le plan de prévention des risques routiers, des groupes de travail ont déterminé les actions adaptées aux six axes du comité de pilotage : le recyclage du Code de la route, les facteurs influençant l'aptitude à la conduite, la prise de conscience du risque routier, la formation post-permis à la conduite en sécurité, l'utilisation d'un véhicule de service, les campagnes de sécurité routière.

Transports routiers : des conventions régionales

Pour lutter contre l'insécurité routière et contre la désertification de la sécurité routière, la DSE a noué des partenariats avec l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH, prop. bailleurs) et l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH, prop. occupants) pour l'amélioration de l'habitat. Ces partenariats visent à renforcer l'offre de logement social et à faciliter l'accès à l'habitat pour les personnes en situation de précarité. Ils visent également à renforcer l'offre de logement social et à faciliter l'accès à l'habitat pour les personnes en situation de précarité.

CONTACT : TÉL. 05 49 55 63 63

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 640 157 hab*
SUPERFACE	25 809 km ²
DENSITÉ	64 hab./km ²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vendée
CAPITALE RÉGIONALE	Poitiers

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 060 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	234 km
VOIES FERROVIAIRES	1 300 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	2
TONNAGE LA ROCHELLE (en tonnes)	7 300 000
TONNAGE ROCHEFORT (en tonnes)	895 362

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	286
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	299
VARIATION SUR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1999/2000	-4,8%

ECONOMIE DES TRANSPORTS

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 154
► EFFECTIF	9 788 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	607
► EFFECTIF	2 913 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTE NATIONALES ET AUTOROUTES	86*
*en millions de tonnes	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	710 124
LOGEMENTS SOCIAUX	72 566
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	43*
*pour 1000 habitants	
PRÉTS LOCATIFS	844
RÉHABILITATION HLM	2 438*

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	21 157
LOCAUX AUTORISÉS	1 455 505 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	9 423

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'E
AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ	9,239
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. BAILLEURS)	1 827
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. OCCUPANTS)	3 294

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'E
PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	4,745
PALULOS	800

PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)

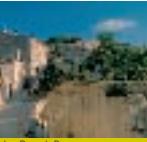
PALULOS	1 605
PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	44

PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	0,848
--	-------

Poitou-Charentes
RÉGIONS

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR LES PAYS DE LUMIÈRE

Bordée par la Méditerranée et les Alpes sous un climat ensoleillé, Provence-Alpes-Côte d'Azur a trouvé un équilibre rare grâce à ses activités très diversifiées. L'agriculture domine dans les plaines, l'industrie, les services et le tourisme prospèrent autour des grandes villes marquées par une forte densité de population.



Les Baux-de-Provence



autoroutes nationales voies ferrées électrifiées fleuves, canaux zones urbaines DDE directions départementales de l'Équipement, DRE direction régionale de l'Équipement, CETE direction d'Aviation civile SudEst, CNA centre de la Navigation aérienne, CETE centre d'Etudes techniques de l'Équipement, CRIC centre régional d'information et de coordination routières de Marseille, CIFP centre interrégional de Formation professionnelle, ENTÉ école nationale des Techniciens de l'Équipement, SM service Maritime des Bouches-du-Rhône



La lutte contre l'habitat indigne

Dans le Var se tient en mars 2002, en présence du secrétaire d'État au logement, l'un des premiers colloques nationaux sur la lutte contre l'habitat indigne. Dans les Bouches-du-Rhône, plusieurs protocoles d'intervention sont signés avec le département, les villes de Marseille, Aix-en-Provence et Aubagne.

Les transports collectifs régionaux

Les opérations de transports collectifs inscrites au contrat de plan avancé avec, d'une part, la mise à l'enquête publique des liaisons ferroviaires Aix-Marseille, Marseille-Aubagne et Toulon-Cannes-Nice et d'autre part, la poursuite des études sur la réouverture de la ligne Cannes-Grasse dont les travaux débuteront dès 2003.

La liaison Est-Ouest d'Avignon

Les trois enquêtes publiques sur le tracé sont terminées ainsi que son intégration aux plans locaux d'urbanisme des communes traversées et son classement en route express.

La L2 est et nord de Marseille

Les études préparent la dernière phase des grands travaux de la L2 est. Les travaux de l'échangeur Florian débutent en janvier 2003, ceux des dernières tranchées couvertes sont programmés. La concertation se poursuit sur la partie nord de la L2 : les projets d'aménagements urbains des quartiers traversés sont présentés aux habitants.

Les directives territoriales d'aménagement

La DTA des Bouches-du-Rhône fait l'objet en 2002 d'un travail partenarial soutenu avec les collectivités locales : de nombreuses réunions de concertation formelles et informelles aboutissent à un projet qui sera transmis au niveau ministériel. Dans les Alpes-Maritimes, la DTA est l'objet d'un avis favorable du CIADT en décembre 2002.

Aménagements routiers dans les Alpes-Maritimes

Sur la RN 202 bis, les travaux de l'ouvrage de franchissement sud du Var et de la bretelle d'accès en rive droite sont en cours. Sur la RN 204, la première tranche de l'aménagement des gorges de Saorge, mis en service en 2001, reçoit le Ruban d'Or 2002 au titre des aménagements de sécurité. Le tunnel amont sera terminé à l'automne 2003.



Le port de Nice

L'aménagement du port de Nice inscrit au contrat de plan a pour but de développer sa capacité pour le trafic des croisières et les liaisons avec la Corse. Il a fait l'objet d'un débat public fin 2001. Le rapport des ingénieurs généraux, MM. Graillot et Checaglini, est remis au ministre de l'Équipement fin 2002.

Intermodalité fluviale et maritime

Le projet d'une ligne régulière fluvio-maritime entre Fos et Lyon-Mâcon (Rhône-Saône conteneur) est en cours d'étude. Une ligne de cabotage maritime entre Fos et Savone présentée par un regroupement d'armateurs est en projet dans le cadre du programme Marco Polo.

Les traversées alpines

Le groupe de travail franco-italien sur le franchissement des Alpes du Sud commence ses premiers travaux en septembre. Un nouveau tunnel de l'Ende est à l'étude. Le tunnel actuel devant faire l'objet de travaux importants de mise en sécurité, un avant-projet est en cours d'approbation. Une convention d'organisation des travaux de sécurisation doit être passée entre le ministère de l'Équipement côté français et l'ANAS côté italien.

Des agences d'urbanisme à Avignon, Toulon et Nice

Le réseau d'agences d'urbanisme se complète avec l'ouverture d'une agence dans le Vaucluse, le Var et les Alpes-Maritimes, initiative particulièrement utile en période de relance de la planification.

Risques naturels

Les études préparatoires aux PPR inondations du 1er, de l'Ouvèze et des Alques sont lancées. La Dpt s'est fortement mobilisée lors des inondations de septembre et novembre : remise en état des routes, aide au logement des familles sinistrées, réhabilitation de l'habitat.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	4 506 151 hab*
SUPERFACE	31 399 km ²
DENSITÉ	143 hab./km ²
SIX DÉPARTEMENTS	04, 05, 06, 13, 83, 84
CAPITALE RÉGIONALE	Marseille

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 909 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	625 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	126 km
VOIES FERRIÉES	1 307 km
VOIES NAVIGABLES	182 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	3
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	93 255 813
TRAFIC PASSAGERS	3 246 014
PORTS FLUVIAUX	3

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	640
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	629
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1998/2000	-1,4 %
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-2,4 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	141 702*
*en millions de tonnes	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	3 673
► EFFECTIF	22 953 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	3 669
► EFFECTIF	12 785 salariés dont 5 541 titulaires

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTE NATIONALES ET AUTORUTES	170*
*en millions d'euros	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 897 892
LOGEMENTS SOCIAUX	249 472
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	50%* pour 1000 habitants
* pour 1000 habitants	
CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	32 995
LOCAUX AUTORISÉS	1 783 011 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	25 548

La traversée souterraine de Toulon

Le premier tube du tunnel souterrain de Toulon est ouvert en septembre. Il permet de traverser la ville en 45 secondes, soit en 3 minutes et d'aller à pied, alors qu'il faut 30 000 véhicules par jour. La ville de Toulon va reprendre son plan de circulation en surface tandis que la construction du second tube est à l'étude.

Sécurité routière

L'intégration des inspecteurs du permis de conduire au ministère de l'Équipement a été annoncée en 2002. Les Dpt de la région se sont organisés pour les accueillir dans les meilleures conditions possibles.

La liaison Grenoble-Sisteron

La concertation a été l'occasion de présenter l'analyse des données de trafic et de l'état des lieux de l'environnement. Les études et la concertation permettront d'éclairer la décision du gouvernement.

RHÔNE-ALPES

UNE GRANDE RÉGION D'EUROPE

Région montagneuse traversée par la vallée du Rhône, Rhône-Alpes est un point de passage obligé entre la mer du Nord et la Méditerranée avec des jonctions vers l'Italie et la Suisse. La densité et la fluidité des voies de communication sont des atouts essentiels pour l'essor de ses activités dans l'industrie et le tertiaire.



Lyon, quai de la Saône



autoroutes, nationales, voies ferrées électrifiées, fleuves, canaux, zones urbaines, DIRE directions départementales de l'équipement, DRE direction régionale de l'équipement, CRIC Centre régional d'information et de coordination routières à Bron, CETE Centre d'études techniques de l'équipement, ENTPE entente nationale des travaux publics de l'Etat, SNT service de la Navigation de Rhône-Saône



Un radar permanent à l'entrée de Saint-Étienne

À la sortie du tunnel de l'A72 pour rejoindre l'entrée nord de Saint-Étienne se trouve sur un viaduc le virage de la *Tourrose*, particulièrement dangereux. Comme les voitures ne respectaient pas la limitation de vitesse à 70 Km/h, les accidents y étaient fréquents. L'installation en avril d'un poste de radar fixe (100 000 euros) a considérablement réduit la vitesse des voitures et le nombre d'accidents.

Remise en état de la tour Plein ciel à Saint-Étienne

L'incident en décembre 2000 d'un appartement de cette tour avait révélé de nombreuses carences dans la sécurité et la gestion de l'immeuble. La DDE, entre autres, s'est engagée aux côtés des collectivités locales à aider la copropriété à remettre de l'ordre et à restaurer le cadre de vie des résidents. L'administrateur provisoire a pu apurer la dette sociale, les travaux d'urgence et rétablir le fonctionnement de services communs comme le chauffage et les ascenseurs.

Un site infotrafic en Isère

La survenue brutale de neige, de pluies verglaçantes ou d'inondations ont montré l'importance d'une information rapide et fiable aux automobilistes sur l'état de la circulation. En Isère, où la météo est changeante et où beaucoup de routes sont en montagne, un site internet est désormais ouvert aux conducteurs qui veulent préparer leur trajet en toute sécurité. Des informations touristiques sur les stations de sports d'hiver complètent l'information routière.

Relance du logement dans l'Ain

En raison d'une forte croissance démographique dans l'Ain, l'offre de logements sociaux, bien qu'en progression, ne suffit plus à couvrir les besoins estimés à près de 1000 logements nouveaux par an. Après une large concertation avec les instances publiques, un accord de relance de la construction est signé en octobre 2002 entre l'Etat et le Conseil général en partenariat avec les organismes constructeurs et collecteurs du 1% ainsi que la Caisse des dépôts et consignations. L'objectif est d'atteindre le rythme de 850 à 1000 logements en 2005.

Un fonds unique d'aide au logement

À l'initiative des services de l'habitat, le Fonds logement unique (FLU) distribue désormais aux habitants de la Loire les aides prévues en cas de loyers et charges trop lourds. Ce dispositif regroupe tous les fonds prévus y compris ceux de la loi de lutte contre les exclusions, soit 2,5 millions d'euros chaque année. Près de 10 000 familles sont concernées.

Démarrage des travaux ferroviaires

Deux grands projets ferroviaires inscrits au contrat de plan 2000-2006 vont leur travaux débuter en 2002 : la vallée de la Matz et la ligne de Lyon à Modane, sur l'axe de fret Dijon-Modane et le noeud ferroviaire autour de Lyon, notamment le chantier destiné à augmenter le gabarit du tunnel Saint-Antoine, à la sortie de Modane. Ailleurs, les études techniques sont lancées, notamment celles prévues pour la rénovation d'une cinquantaine de gares inscrites au contrat de plan.

Agir contre l'insécurité sur les chantiers

Ayant eu à déplorer la mort d'un agent signaliste dans un chantier en 2001, la DDE du Rhône a voulu réagir en organisant des formations spécifiques en interne et en mettant à disposition de communication. Les formations rappellent aux agents les règles de sécurité pour la pose et la dépose de balises suivant les directives du STEN* tandis que l'encadrement est sensibilisé au management de la sécurité dans les équipes. En même temps, une campagne de communication relayée par le syn-



I. Radar permanent à l'entrée de Saint-Étienne
2. Contournement du Nord-Est de Valence.
3. Campagne de communication invitant les automobilistes à la prudence près des chantiers.

dic des RTP incite les automobilistes à la prudence, à la patience et au respect des hommes. Elle comporte des dépliants distribués, des spots radiodiffusés des panneaux d'informations sur les voies rapides et les chantiers. 3
4. Radar permanent à l'entrée de Saint-Étienne
5. Contournement du Nord-Est de Valence.
6. Campagne de communication invitant les automobilistes à la prudence près des chantiers.

Le contournement de Valence

La mise en service, en décembre 2002, de la déviation de Bourg-lès-Valence sur 4 km permet le contournement du Nord-Est de Valence. Elle sera bientôt reliée au deuxième pont sur le Rhône, en cours de construction. Parallèles aux ouvrages d'art de ce troisième, deux sont construits en béton fibré, une technique innovante aux performances exceptionnelles de résistance, de légereté et de solidité.



CONTACT : www.rhone-alpes.equipement.gouv.fr TEL DDE/DOE 04 78 62 50 39
HÉLÈNE GRANDHOMME - responsable de la mission Information Communication

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	5 645 407 hab*
SUPERFACE	43 698 km ²
DENSITÉ	122 hab./km ²
HUIT DÉPARTEMENTS	Ain, Ardèche, Isère, Drôme, Loire, Rhône, Savoie, Haute-Savoie
CAPITALE RÉGIONALE	Lyon

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTES NATIONALES	2 735 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	1 077 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	111 km
VOIES FERRIÉES	2 488 km
VOIES NAVIGABLES	445 km
PORTS FLUVIAUX	4

SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
NOMBRE DE TUÉS EN 2001	762
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	553*
+10 premiers mois	
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉIODÉ 1998/2000	-5,1%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉIODÉ 1997/2001	-5,3%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS	
TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	296*
*en millions de tonnes	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	6 000
► EFFECTIF 53 200 salariés et non salariés	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	3 232
► EFFECTIF 22 000 salariés et non salariés	

FINANCEMENTS ROUTIERS	
NATIONALES ET AUTOROUTES	153,4*
*en milliards d'euros	

HABITAT	
RÉSIDENCES PRINCIPALES	2 273 883
LOGEMENTS SOCIAUX	390 039
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	69*
*pour 1000 habitants	
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	1 113
PRÉTS LOCATIFS	37*
RÉHABILITATION HLM	11,7*
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	47,56**
**en millions d'euros	

CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	3 511*
*m ² de SHON	
LOCAUX AUTORISÉS	411 000 m ²
LOGEMENTS COMMÉCIALS	37 290
ENTREPRISES DU BTP	39 096
► EFFECTIF 151 484 actifs	

AIDE AU LOGEMENT PRIVE	
LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'E
14 000	

NOMBRE DE LOGEMENTS AUTORISÉS	
12 403	47,5
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH/PAH)	

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	
LOGEMENTS FINANCIÉS	MILLIONS D'E
5 000	

PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	
PALULOU	5 000
PALULOU	37,7

PRÉT LOCATIF AIDÉ D'INTEGRATION (PLAI)	
489	7,8

REGIONS RHÔNE-ALPES

GUYANE D'ÉNORMES BESOINS D'EQUIPEMENTS



La modernisation des ports et des aéroports

Les trois ports de Guyane et son aéroport international ainsi que ses aérodromes sont indispensables à la vitalité économique du pays. Des interventions importantes sont prévues pour les moderniser. Dans cet esprit, un diagnostic en profondeur est effectué pour programmer les travaux et certains chantiers sont lancés. Le long des fleuves, qui sont un mode de transport essentiel pour la population, la construction de cales et d'appontements de proximité est engagée.

Un immense territoire à aménager

L'année 2002 voit de nombreux projets se réaliser : approfondissement du schéma d'aménagement régional, lancement d'un schéma de cohérence territoriale, achèvement du programme de cartographie réglementaire des risques naturels prévisibles. Parallèlement, la relance du logement se traduit par le lancement de la construction de 930 logements sociaux, près de 50% de plus que l'année précédente. La revitalisation du centre de Cayenne, comportant la réhabilitation de 265 logements, est lancée pour un coût de 6,3 millions d'euros en 3 ans.

Les constructions publiques

Compte tenu de l'extrême jeunesse de la population guyanaise, les besoins en constructions publiques sont considérables, notamment en équipements scolaires. Vingt-huit projets sont conduits pour les communes en partenariat avec les différentes services de l'Etat. Parmi ces projets, un troisième collège à Matoury, un groupe scolaire à Grand-Sainte-Marie et de nouveaux locaux pour le tri-

CONTACT : TÉL. 05 94 39 80 00

1. Groupe scolaire à Grand-Sainte-Marie

2. Construction du pont sur l'Approuague.

bunal administratif de Cayenne viennent de s'achever.

Une forte présence territoriale

Les prestations d'ingénierie publique auprès des communes ont concerné de nombreuses opérations réalisées souvent dans des conditions difficiles en raison de l'isolement des communautés seulement accessibles par le fleuve ou l'avion. Alors que l'offre privée est quasi inexiste, ces opérations sont vitales pour leur développement et jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne des habitants.

Routes et ponts en construction

Les 75 km de la RN 2 entre Régina et Saint-Georges sont partiellement déviés et la circulation depuis juin 2002. Cette section de la future transamazone connaît d'ores et déjà une forte fréquentation. Les travaux de déconstruction du pont sur l'Approuague ont commencé et celui qui va relier la Guyane au Brésil au-dessus du fleuve Oyapock est l'objet de plusieurs rencontres de travail entre les deux pays.

CONTACT : TÉL. 05 94 39 80 00

1.

2.



CHIFFRES CLÉS

GENERALITÉS

POPULATION	157 274 hab*
SUPERFICIE	83 534 km ²
DENSITÉ	1,9 hab/km ²
DÉPARTEMENT	Guyane
CAPITALE RÉGIONALE	Cayenne

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	483 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	3
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	665 813
PORTS FLUVIAUX	1

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	37
NOMBRE DE TUÉS EN 2001	34

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	750*
en milliers de tonnes	

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

EFFECTIF	630 salariés
----------	--------------

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

EFFECTIF	500 salariés
----------	--------------

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES	14*
*en millions d'€	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	46 173*
*en 1999	

LOGEMENTS SOCIAUX

TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	54,9*
*pour 1000 habitants	

DÉMOLITIONS LOGEMENTS

16

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE

1 283

LOCAUX AUTORISÉS

88 238 m ²

LOGEMENTS COMMENCÉS

1 100*

*juillet 2002

ENTREPRISES DU BTP

1 400

EFFECTIF

3 700

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANÇÉS

MILLIONS D'€

AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION

DE L'HABITAT (ANAH)

76

PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)

0,57

LOGEMENT ÉVOLUTIF SOCIAL (LES)

70

PRÉT À TAUX ZÉRO (PTZ)*

202

*à fin octobre 2002

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS

MILLIONS D'€

PRÉT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)

20 places

LOGEMENT LOCATIF SOCIAL (LLS)

10,7

LOGEMENT LOCATIF TRÈS SOCIAL (LLTS)

3,9

PALLIUS

90

*en millions d'€

LBU

29,5 dont RHI 0,8*

*en millions d'€

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

www.reunion.equipement.gouv.fr

TEL 02 62 40 26 24 STEPHANE GEAFREAU

14

CONTACT :

MAYOTTE L'ÎLE AU LAGON



La collectivité départementale de Mayotte

À mi-chemin entre Madagascar et l'Afrique, Mayotte est un petit archipel volcanique des Comores comportant deux îles et une trentaine d'ilots répartis sur 1 500 km² dans l'un des plus beaux lagons du monde. Depuis juillet 2001, Mayotte est une collectivité départementale. Son plan de rattrapage économique et social sur dix ans, inscrit dans son contrat de plan (610MD), est associé à une convention de développement (115 MD).

Construction et équipements publics

La livraison d'un lycée en Petite Terre et l'extension d'un second dans le Sud sont complétées par la mise en chantier de deux nouveaux collèges d'enseignement secondaire, dont un hôtel de police et d'autres opérations dans les villages toiles que marient ou dispersent. Les chantiers en cours représentent 25 M€ et les études portent sur un investissement pluriannuel glissant de près de 100 M€ pour une cinquantaine d'opérations.

Le dossier foncier

L'exigüité de l'île, sa topographie, la pression urbaine liée à l'accroissement démographique rendent les problèmes fonciers de plus en plus prégnants. La création en 2002 du Service foncier et affaires juridiques et le lancement des premières mesures d'expropriation obligatoire à rompre avec la tradition d'occupation coutumière et de négociation propre à Mayotte.

Relance du logement social

La livraison de logements sociaux en accession à la propriété a repris après les années de baisse et de stagnation connues en 2002 contre 693 en 2001. La mise en œuvre en 2003 de l'allocation logement entraînera une redéfinition de l'habitat social et permettra l'ouverture des premiers logements locatifs sociaux.

Port et aéroport

L'année 2002 a vu le début de l'extension des terres pleins portuaires ainsi que la réalisation de la troisième tranchée de la zone industrielle

- 1. Mise en service de la déviation de MTsapéré.
- 2. Travaux d'aménagement à Mamoudzou.

portuaire de la Vallée 3. La réalisation du deuxième quai du port de Longoni permettra d'ici trois ans de répondre à l'augmentation du trafic portuaire (+ 17 %). Pour l'aéroport, les études de mise aux normes de la piste sont terminées et les travaux prévus en 2003.

Routes

Avec une circulation en augmentation de 15 % depuis 2002, les priorités sont l'entretien et la sécurité. Les chaussées sont réhabilitées sur la RN 1. Pour la sécurité des véhicules, des équipements routiers sont engagés et vont se multiplier en 2003. La réhabilitation de la RN 2 se poursuit avec la mise en service de la déviation de 1 550 m de MTsapéré.

Assainissement

La troisième tranche de réseaux voit le jour dans la commune de Mamoudzou pour 5,7 M€, complétant les 50 km de réseaux achevés en trois ans. Il s'agit à présent d'inciter la population à se raccorder, ce qui implique un accompagnement social fort financé par la convention de développement.

CONTACT : TÉL. 02 69 60 92 85

- 2. Travaux d'aménagement à Mamoudzou.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	160 265 hab*
SUPERFICIE	376 km ²
DENSITÉ	426 hab/km ²
17 COMMUNES	

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	88 km
ROUTES DE LA CD	141 km
PORT MARITIME	1
TONNAGE DU PORT (en tonnes)	483 066
TRAFFIC PASSAGERS	4 370 570*
	*y compris intérieurs

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2002	4
------------------------	---

INVESTISSEMENT (ETAT-CDM)

en millions d'€	
ROUTES ET PONTS ▶ ETAT	8,01
▶ CDM	2,26
CONSTRUCTION ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS	
▶ ETAT	11,82
▶ CDM	1,63
VBD AMÉNAGEMENTS	6,86
PORT ET AÉROPORT	1,97
HABITAT	12,59
▶ LBU	4,59

HABITAT

LOGEMENTS FINANÇÉS	820
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	763
► DONT LOGEMENTS SOCIAUX	362
LOCAUX AUTORISÉS (M ²)	149 983
PC INSTRITS	904



CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	63 265 hab*
SUPERFICIE	242 km ²
DENSITÉ	26 hab/km ²

DÉPARTEMENT

Saint-Pierre-et-Miquelon	Saint-Pierre
--------------------------	--------------

CAPITALE RÉGIONALE

Saint-Pierre	Saint-Pierre
--------------	--------------

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	14,3 km
ROUTE DE LA MER	1,0 km
TONNAGE DU PORT (en tonnes)	73 342
TRAFFIC PASSAGERS	65 435*

*y compris intérieurs

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	1 001
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	1 000

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	0,063*
--------------------------------------	--------

*en millions de tonnes

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

► EFFECTIF	150 salariés
------------	--------------

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGERS

► EFFECTIF	50 salariés
------------	-------------

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES	1,85*
-------------------	-------

*en millions d'euros

HABITAT

MONTANT DES CRÉDITS	2,70*
---------------------	-------

*en millions d'euros

RÉSIDENCES PRINCIPALES

MONTANT DES CRÉDITS	2,45*
---------------------	-------

*en millions d'euros

LOGEMENTS SOCIAUX

MONTANT DES CRÉDITS	108
---------------------	-----

TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX

MONTANT DES CRÉDITS	17,1*
---------------------	-------

*par 1000 habitants

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	1,47
-----------------------------	------

*en 1000 m²

LOCAUX AUTORISÉS

MONTANT DES CRÉDITS	16 130 m ²
---------------------	-----------------------

*en 1000 m²

LOGEMENTS COMMERCÉS

MONTANT DES CRÉDITS	30
---------------------	----

ENTREPRISES DU BTP

MONTANT DES CRÉDITS	79
---------------------	----

*en 1000 m²

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

► EFFECTIF

MONTANT DES CRÉDITS	150
---------------------	-----

*en 1000 personnes

■ ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

service de l'Information et de la Communication – bureau Identité, Édition et Audiovisuel ■ Arche sud, 92055 La Défense ■ tél. : 01 40 81 21 22

■ coordination éditoriale et coordination régions ■ Josiane Pebrel

■ recherche iconographique ■ Pierre Viallefert & Daniel Coutelier ■ fabrication et diffusion ■ Nicole Debillot

■ ont participé à la réalisation de ce document ■ Elisabeth Librare-Blausser (CGPC) ■ Béatrice Vinstock (DAE) ■ Michèle Léglise (DAGAF) ■ Murielle Gignoux (DAMGM) ■ Édith

Tartry (DGAC) ■ Pascale Jovinelli et Jérôme Hurtrel (DGUHO) ■ Sandra Papieluch et Armelle Falaschi, (DPSM) ■ Michèle Perruche (DR) ■ Monique Rostain (DRAST), Christine Cot (DSCR) ■ Carole Le Brun Nolen et Julien Bouclet, (DT) ■ Michèle Lecomte (DTMLP) ■ Catherine Rovert (DT) ■ Simone Abatut (DRE Alsace) ■ Myriam Dréno (DRE Aquitaine) ■ Marie-Thérèse Arou (DRE Auvergne) ■ Danièle Gauthay (DRE Bourgogne) ■ Patrick Puech (DRE Bretagne) ■ Roland Quillevère (DRE Centre) ■ Viviane Framboult (DRE Champagne-Ardenne) ■ Maxime Nordre (DRE Corse) ■ Alix Dumont-Saint-Priest (DRE Franche-Comté) ■ Sandrine Héritier et Jérôme Pichon (DRE Basse-Normandie) ■ Patrice Legal (DRE Haute-Normandie) ■ Philippe Gadenne (DRE Île-de-France) ■ Marielle Julian (DRE Languedoc-Roussillon) ■ Patrick Auzanet (DRE Limousin) ■ Thierry Burtard et Élisabeth Richard (DRE Lorraine) ■ Delphin Rivière et Maryvonne Jarrot (DRE Midi-Pyrénées) ■ Marie-Christine Dumas et François Groli (DRE Nord-Pas-de-Calais) ■ Virginie Breton (DRE Pays de la Loire) ■ Yves Pouillon (DRE Picardie) ■ Françoise Aubineau et Stéphane Fayan (DRE Poitou-Charentes) ■ Catherine Brie (DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur) ■ Hélène Grandhomme (DRE Rhône-Alpes) ■ Nady Vilabréa et Stéphane Guadeloupe ■ Catherine Lecat (DDE Martinique) ■ Marie-Josèphe Charley et Jean-Christophe Decocq (DDE Guyane) ■ Michel Espallargas et Stéphane Geaufreau (DDE Réunion) ■ Félix Mothoorperen (De Mayotte) ■ Danièle Leseure (De Saint-Pierre-et-Miquelon)

■ conception rédactionnelle et rédaction ■ Ariane de Fouquieres, Eurois ■ conception graphique et réalisation ■ Virginie Kahn, JBA

■ photographie ■ Franck Carré ■ impression ■ La Galloite Prenant

■ N° ISBN : 2-11-093213-9

■ crédits photos ■ COUVERTURE 1 NASA, 2 METLM/Fabrice Roger, 3, 4, 5 METLM/Patricia Marais, 6, 7, 8, METLM/Fabrice Roger, 9 METLM/Patricia Marais, 10

METLM/Fabrice Roger, 11, 12, METLM/Patricia Marais, 13, IGN. Page 1 Avant-propos 1 METLM/Bernard Suard, 2 METLM/Bernard Suard, 3 METLM/Bernard Suard, Page 2 1 METLM/Patricia Marais, 2 METLM/Fabrice Roger, 3 DDE 64, 4 METLM/Fabrice Roger, 5 METLM/Fabrice Roger, 6 METLM/Fabrice Roger, Page 4 Panorama 1 DGAC/Véronique Paul, 2 METLM/Gérard Crossay, Page 5 : 1 SNCF-CAV-Dominique Larosière, 2 METLM/Gérard Crossay, 3 METLM/Bernard Suard, 4 ESA/Jacquy Huart, 5 Sté du Tunnel du Mont-Blanc, Page 6 : 1 METLM/Gérard Crossay, 2 Agence Lowe Alice, Page 7 : 3 DRE Alsace-DDE 67/ Daniel Fromholtz, 4 DDE 64, 5 DSCR/ François Cépas 6 METLM/Fabrice Roger, 7 METLM/Dominique Lorieux, 8 Airbus. ■ TERRINE Page 8: 1 METLM/Fabrice Roger, 2 METLM/Bernard Suard, Page 9 : 1 SNCF-CAV-Dominique Larosière, 2 SNCF-CAV/Sylvain Cambon, Page 10 : 1 SNCF-CAV/Sylvain Cambon, 2 SNCF-CAV/Sylvain Cambon, 3 METLM/Bernard Suard, Page 11 : 1 SNCF-CAV, 2 SNCF-CAV, Page 12 : 1 METLM/Renaud Araud, 2 Jean-Luc Luysen/MPA, Page 16 : 1 DDE 67/D.Fromholtz, 2 DDE 68, 3 Page 17 : 1 Agence Stratéus, 2 METLM/DSCR, 3 L'Oréal, Page 18 : 1 DSCR/François Cépas, 2 DSCR/François Cépas, Page 19 : 1 DDE 69, ■ GIL Page 20 vignette METLM/Fabrice Roger, 1 DGAC/Véronique Paul, Page 21 : 1 DGAC/Véronique Paul, Page 22 : 1 DGAC/Véronique Paul, 2 DGAC/Véronique Paul, 3 DGAC/Véronique Paul, Page 23 : 1 DGAC/Véronique Paul, 2 DGAC/Véronique Paul, 3 DGAC/Véronique Paul, Page 24 : 1 DGAC/Véronique Paul, 2 DGAC/Véronique Paul, Page 25 : 1 Airbus. ■ MÉTAL Page 26 vignette METLM/Fabrice Roger, 1 METLM/Patricia Marais, Page 27 : 1 DAMGM/Olivier Aubert, 2 DAMGM/Olivier Aubert, 3 CNS/La Havre, Page 28 : 1 DDE 64, 2 DDE 64, 3 METLM/Patricia Marais, Page 30 : 1 METLM/Gérard Crossay, 2 METLM/Gérard Crossay, 3 PAM/Bernard Babec, 4 Port Autonome du Havre. ■ HILL Page 32: 1 METLM/Dominique Lorieux, 2 METLM/Gérard Crossay, Page 33 : 1 METLM/Gérard Crossay, Page 34 : 1 METLM/Fabrice Roger, 2 METLM/Fabrice Roger, 3 METLM/Fabrice Roger, Page 35 : 1 METLM/Gérard Crossay, Page 36 : 1 METLM/Gérard Crossay, 2 METLM/Gérard Crossay, 3 METLM/Gérard Crossay, 4 METLM/Gérard Crossay, Page 37 : 1 METLM/Gérard Crossay, ■ FRANCE Page 38: 1 METLM/Patricia Marais, 2 Maison de la France/ Tripol J.F. et Jerry M.J., Page 39 : 1 Maison de la France/ Maitre Pascal, 2 METLM/Gérard Crossay, Page 40 : 1 METLM/Fabrice Roger, 2 Maison de la France/ Lejeune Nicole, Page 41 : 1 Maison de la France/ Mores Pascal, 2 Maison de la France/Sierpinski Jacques, 3 Maison de la France/Guillard Jacques (Scope), 4 Maison de la France/Sierpinski Jacques, ■ MINOR Page 42 : 1 ESA/Jacquy Huart, 2 IGN, Page 43 : 1 DAE, Page 44 : 1 CETE de l'EST, Page 45 : 1 Météo-France, 2 DRST, Page 46 : 1 IGN, 2 METLM/Gérard Crossay, MODERNISATION Page 48 : 1 Société du tunnel du Mont-Blanc, Page 49 : 1 FREMER, 2 FREMER, Page 50 : 1 METLM/Fabrice Roger, 2 METLM/Fabrice Roger, 3 METLM/Fabrice Roger, Page 51 : 4 METLM/Fabrice Roger, 5 DAMGM, Page 52 : 1 METLM/Bernard Suard, 2 SETRA, 3 METLM/Bernard Suard, Page 53 : 1 DAMGM, 2 CSTB, ■ NEUROS Page 54 : 1 METLM/Pascale Champagne, Page 55 : 1 METLM/Pascale Champagne, ■ ALSACE Page 56 vignette Maison de la France/Sierpinski Jacques, 1 DDE 67/daniel Fromholtz, Page 57 : 1 DDE 67/Daniel Fromholtz, 3 DDE 67/Daniel Fromholtz, 4 DDE 67/Daniel Fromholtz, ■ AQUITAINE Page 58 : vignette Maison de la France/Sudres Jean-Daniel, 1 DDE 47, Page 59 : 2 DDE 33/Jean Pierre Verduzer, 3 DDE 64, ■ AVENIR Page 60 : vignette Maison de la France/Camille Hubert, 1 DDE 15, Page 61 : 2 DDE 63/René 53, 3 DDE 15, 4 DRE Auvergne/Thérèse Gouronnes, ■ BRETAGNE Page 62 : vignette Maison de la France/Maitre Pascal, 1 DRE Bourgogne, 3 DRE Bourgogne, ■ BRETAGNE Page 64 : vignette Maison de la France/Chastel André et Courtois Alain, 1 DDE 39, Page 65 : 2 DDE 35, ■ CENTRE Page 66 : vignette Maison de la France/Lejeune Nicole, 1 DRE Centre, Page 67 : 2 Maison de la France/Lejeune Nicole, 3 R. Quillevère, ■ CHAMPAGNE ARDENNE Page 68 : vignette Maison de la France/Rasmussen Soren, 1 DRE Champagne Ardenne, 3 DRE Champagne Ardenne, ■ CORSE Page 70 : vignette Maison de la France/Hetier, 1 DDE 2A, Page 71 : 2 Maison de la France/Hetier, 3 DDE 2A, 4 DDE 2A, ■ FRANCHE-COMTÉ Page 72 : vignette DRE Franche-Comté, 1 DRE Franche-Comté/DDE 25, Page 73 : 2 DRE Franche-Comté/DDE 25, 3 Jean-Pierre Béavot, 4 Direction régionale de la SNCF, ■ ILE-DE-FRANCE Page 74 : vignette Maison de la France/Camille Hubert, 1 DREIF, Page 75 : 2 DREIF/Gobry, 3 DREIF/Gobry, 4 DREIF/Guhu, ■ LANGUEDOC ROUSSILLON Page 76 : vignette Maison de la France/Faure Daniel, 1 DDE 30, Page 77 : 2 DDE 11, 3 DDE 30, ■ LIMOUSIN Page 78 : vignette Maison de la France/Gratien J.P., 1 DDE 19, Page 79 : 2 DDE 19, 3 DDE 87, ■ LORRAINE Page 80 : vignette Maison de la France/Sierpinski Jacques, 1 DDE 57/Thierry Burtard, Page 81 : 2 DDE 57/Thierry Burtard, ■ MUSÉE Page 82 : vignette DDE 46, 1 DDE 46, Page 83 : 2 DDE 31, 3 DDE 12, ■ NORD PAS-DE-CALAIS Page 84 : vignette Maison de la France/Mores Pascal, 1 DRE Nord-Pas-de-Calais, Page 85 : 2 DDE 59, 3 Mairie de Douai/Dahliette Sucheyre, ■ BASSE-NORMANDIE Page 86 : vignette Maison de la France/Camille Hubert, 1 DDE 50/C.Foësel, Page 87 : 2 DDE 50/C.Foësel, 3 DRE Basse-Normandie, ■ HAUTE-NORMANDIE Page 88 : vignette Maison de la France/Camille Hubert, 1 DDE 27, Page 89 : 2 DDE 76, ■ PAS-DE-CALAIS Page 90 : vignette Maison de la France/Thierry Daniel, 1 DRE Pays de la Loire, Page 91 : 2 DDE 85, 3 SMN 44, 4 DDE 53, ■ PICARDIE Page 92 : vignette METLM/B.Suard, 1 DRE Picardie, Page 93 : 2 DRE Picardie, 3 DRE Picardie, ■ POITOU-CHARENTES Page 94 : vignette Maison de la France/Tripol J.F. et Jerry M.J., 1 DRE Poitou-Charentes, Page 95 : 2 DRE Poitou-Charentes, 3 DRE Poitou-Charentes, 4 DRE Poitou-Charentes, ■ PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR Page 96 : vignette Maison de la France/Lejeune Nicole, 1 DDE 83, Page 97 : 2 Maison de la France/Guillard Jacques, 3 DDE 83, ■ RHÔNE-ALPES Page 98 : vignette Maison de la France/Chastel André et courtois Alain, 1 DDE 42, Page 99 : 2 DDE 42, 3 DDE 69, ■ CHAMPOURIER Page 100 : 1 DDE 97, 2 DDE 97, ■ MARTINIQUE Page 101 : 1 DDE 97, 2 DDE 97, ■ NOUVELLE CALÉDONIE Page 102 : 1 DDE 97, 2 Gelabert, ■ MAYOTTE Page 104 : 1 DDE 97, 2 DDE 97, ■ ST-PIERRE-ET-MIQUELON Page 105 : 1 DDE 975/Thierry Hamel, 2 DDE 975. Cartes réalisées d'après Géoatlas