

SOMMAIRE

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	
LES 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	p. 54		
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 Île-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



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



SECRÉTARIAT
D'ÉTAT AUX
TRANSPORTS
ET À LA MER

SECRÉTARIAT
D'ÉTAT AU
TOURISME

ADMINISTRATION CENTRALE

DIRECTIONS & SERVICES TERRITORIAUX

CONSEIL GÉNÉRAL
DES PONTS
ET CHAUSSEES

INSPECTIONS

HAUT-FONCTIONNAIRE
DE DÉFENSE

DPSM
direction du Personnel,
des Services
et de la Modernisation

DAFAG
direction des Affaires
financières
et de l'Administration
générale

DAEI
direction des Affaires
économiques
et Internationales

DRAST
direction
de la Recherche
et des Affaires
scientifiques
et techniques

Sic
service
de l'Information
et de la
Communication

LES SERVICES TECHNIQUES CENTRAUX
ET LES SERVICES A COMPÉTENCE NATIONALE

- Centre centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
- SETMA service d'Études techniques des routes et autoroutes
- CEMA centre d'Études des tunnels
- STMTM service technique des Remontées mécaniques et des Transports guidés
- SETA service de Contrôle du trafic aérien
- STMA service technique de la Navigation aérienne
- STBA service technique des Bases aériennes
- CEMA centre d'Études de la navigation aérienne
- CEMA centre d'Études techniques maritimes et fluviales
- SETMA service d'Études et d'Aménagement touristique de la montagne
- CEMA centre national des Ponts de secours
- SETA service de contrôle du Trafic aérien

LES ÉCOLES

- ENPE école nationale des Ponts et Chaussées
- ENTP école nationale des Travaux publics de l'État
- ENTE école nationale des Techniciens de l'Équipement
- ENAC école nationale de l'Aviation civile
- ENSC école nationale des Sciences géographiques (de l'Institut géographique national)
- ENM école nationale de la Météorologie (de Météo-France)
- ENMM 4 écoles nationales de la Marine marchande
- ENM collège d'Enseignement technique et maritime
- groupe des écoles des Affaires maritimes
- école de Formation maritime et aquacole
- centre de Formation polyvalent de Brest

TERRE

DTT
direction
des Transports
terrestres

DR
direction
des Routes

DSCR
direction
de la Sécurité
et de la Circulation
routières

CIEL

DGAC
direction générale
de l'Aviation civile

➤ DNA direction
de la Navigation
aérienne

➤ DTA direction
des Transports aériens

➤ DPAC direction
des Programmes
aéronautiques civils

➤ SFAC service
de la Formation
aéronautique et du
Contrôle technique

➤ SBA service des
Bases aériennes

➤ SRH service des
Ressources humaines

➤ SAF service des
Affaires financières

MER

DAMGM
direction
des Affaires maritimes
et des Gens de mer

DENIM
direction de
l'Établissement
public des Invalides
de la marine

DTMPL
direction du Transport
maritime, des Ports
et du Littoral

VILLES & TERRITOIRES

DGUHC
direction générale
de l'Urbanisme,
de l'Habitat
et de la Construction

FRANCE & TOURISME

DT
direction
du Tourisme
et organismes
partenaires

ORGANIGRAMME

22 Dre
directions régionales
de l'Équipement

99 Dde
directions
départementales
de l'Équipement

2 De
directions
de l'Équipement

10 Cifp
centres
interrégionaux
de Formation
professionnelle

14 DRTT
directions
régionales
du Travail
des transports

7 Dac
directions
de l'Aviation civile

5 CRNA
centres en route
de la Navigation
aérienne

5 SAC
services de
l'Aviation civile
outre-mer

3 Ssba
services spéciaux
des Bases
aériennes

9 centres de
Formation
aéronautique

14 DRAM
directions régionales
des Affaires maritimes

19 Ddam/
5 Ddam directions
départementales et
interdépartementales
des Affaires
maritimes

13 Ss/Sm/SMN
services
de la Navigation
et/ou Maritimes

6 Cross
centres régionaux
opérationnels de
Sauvetage et de
Surveillance en mer

1 Cosru
centre opérationnel
pour le sauvetage
à la Réunion

15 Csn
centres de Sécurité
des navires

7 Cete
centres d'Études
techniques
de l'Équipement

27 DRT
délégations
régionales
au Tourisme

- >>> 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 de la Mer.



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



Léon Bertrand
secrétaire d'État
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 dessin. 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 douloureusement 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 nombreux.

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'État 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 incitatives 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'équipement de l'État 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

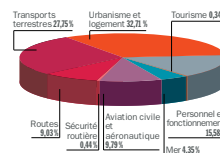
Budget 2002

REPARTITION PAR NATURE DES DEPENSES

TITRES (en millions d'€)	
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 ACCORDÉES 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

MOYENS DE PAIEMENT

**RÉPARTITION PAR SECTEUR
DEPENSES ORDINAIRES + CRÉDITS DE PAIEMENT***
*Budget général (y compris crédits Recherche),
FIATA et budget annexe de l'aviation civile



REPARTITION PAR SECTEUR DES DEPENSES

TITRES (en millions d'€)	
DEPENSES PAR SECTEUR EN 2002*	
*Budget général (y compris crédits Recherche), FIATA 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	6 218
► 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



MARS



JANVIER

PANORAMA 2002



JANVIER.

02/01 Régionalisation des Trains Express Régionaux.

Transfert de compétences aux régions qui gèrent 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 sûreté.

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.

MAL.

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'État aux Transports.

JANVIER



JUILLET



JUILLET



MARS

MARS

JUIN.

17/06 Léon Bertrand nommé secrétaire d'État 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 Léon 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.
08/09 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 HLM.
10/10 Inauguration du pont Pierre Pinlin.
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 Palma-mer puis Palma-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 des ascenseurs.
28/11 Perspectives
sur l'accessibilité des lieux publics. Beauvais retenu comme «ville pilote».

OCTOBRE
SEPTEMBRE



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



SEPTEMBRE



NOVEMBRE



DÉCEMBRE

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 règlements «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 épargne logement vers l'immobilier.
18/12 Réunion du Comité interministériel sur la Sécurité routière.
Projets de contrôles et de sanctions des infractions renforcés, de formation du conducteur et de prévention améliorées.



1A

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	2000/2001	2001/2002
+5,0%	+2,3%	+2,8%
RÉSEAU PRINCIPAL		
+5,3%	+2,4%	+2,9%
► DONT TGV	+7,6%	+6,6%
► DONT TRN (trains rapides nationaux)	+5,6%	+6,7%
► DONT TER	+3,3%	+4,1%
TRANSILIEN		
+6,6%	+1,6%	+2,4%

VOYAGEURS ROUTE (en voyageurs.km)

VOITURES PARTICULIÈRES	2000/2001	2001/2002
+0%	+4,6%	+1,8%
BUS ET CARS		
+5,6%	-3,3%	-1,6%

VOYAGEURS RATP (en voyageurs)

MÉTRO + RER	2000/2001	2001/2002
+5,1%	+1,5%	+1,0%
BUS (RATP)		
+4,1%	+0,3%	+1,4%
TCSP ÎLE-DE-FRANCE		
+10,3%	+1,6%	+8,0%

TCSP* DE PROVINCE (en voyageurs)

PRINCIPAUX RÉSEAUX	2000/2001	2001/2002
+3,4%	-0,6%	+0,9%

*transports en commun sur site propre

MARCHANDISES (en tonnes.km)

ROUTES*	2000/2001	2001/2002
+2,4%	+2,7%	+0,0%
FERROVIAIRE		
+6,3%	-9,0%	-0,7%
FLUVIAL		
+7,4%	-7,5%	+3,3%
COMBINÉ FERROVIAIRE		
+3,5%	-9,4%	-0,9%

*entreprises françaises et étrangères sur le territoire national

TERRE ÉQUIPEMENT & TRANSPORTS TERRESTRES



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 (DnT) 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 (Dr) assure la cohérence du réseau routier et autoroutier et sa sécurité, coordonne la politique d'entretien et supervise les activités 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 (DnR) et départementales (DdR) 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 intervenu 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 va au transport ferroviaire, deuxième poste budgétaire après la construction et l'entretien des lycées. Le Conseil économique et social doit évaluer 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 RFF*, 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 sénateurs Haefl et Gerbaud.

À partir d'un état des lieux connu, les sénateurs ont pu analyser certaines difficultés du secteur et faire 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.

* Rf : Réseau ferré de France



1 et 2. La gestion des trains express régionaux (TER) est confiée aux régions depuis le 1^{er} janvier 2002.

Principaux projets de développement du fret ferroviaire (horizon 2010)



● Désaturation d'axes ou de nœuds ferroviaires
● Amélioration de la desserte ferroviaire des ports
— Amélioration des axes ferroviaires
— Dégageant du gabarit
▲ Chantier de transport combiné
▼ Plates-formes
— 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 au mois de septembre, le TGV Sud Europe Atlantique et les traversées alpines (ligne nouvelle mixte fret-voyageurs et autoroutes ferroviaires). 2002 a également été

marqué par la réalisation de l'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport rédigé par l'Inspection générale des Finances et le Conseil général des Ponts et chaussées qui avait notamment pour objet de faire le point sur l'ensemble des projets de lignes à grande vitesse. Pour le réseau classique, de nombreux projets dans le cadre des contrats de plan État-régions ont été lancés.

1 et 2. Caudil investi en 2002 fait le point sur l'ensemble des projets de lignes TGV.



2V



Sécurité renforcée des transports guidés

Depuis 2000, les missions du Sstmr* concernent l'ensemble des transports guidés urbains en plus des funiculaires, téléphériques, télésis, télésièges, télécabines, trains à crémaillère, à l'exception des transports empruntant le réseau ferré national. La loi du 5 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 régalienne de l'État, la sécurité des transports guidés (systèmes de transports urbains comme ceux de Rennes, Caen et Nancy en service cette année ou systèmes de remontées mécaniques)

Les transports guidés urbains en Île-de-France et hors Île-de-France (tramways, bus guidés)

49 lignes en service
7 lignes en construction
20 lignes en projet

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

*Sstmr : service des Remontées mécaniques et des Transports guidés



Les remontées mécaniques

4 013 installations réparties sur 379 sites totalisant

700 millions de passages/an sur :

47 téléphériques bi-câbles

1015 téléphériques monocâbles

2912 remontée-pentes (télésièges)

19 funiculaires

20 engins à crémaillère

Le nouveau chrono-tachygraphe

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'août 2004. Ce chronotachygraphe 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 DAE avec des entreprises, les téléprocédures facilitant 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 ferroviaire 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^{ème} 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 recours 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^{ème} 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 indicateur 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.

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 1 500 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

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 détectés. Le système facilite et accélère la maintenance des ouvrages.

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 desserte de trois grands ports: 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'Ile-de-France.

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

LES ROUTES ET AUTOROUTES



Viaduc de Vertières sur l'A 75 (2).

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

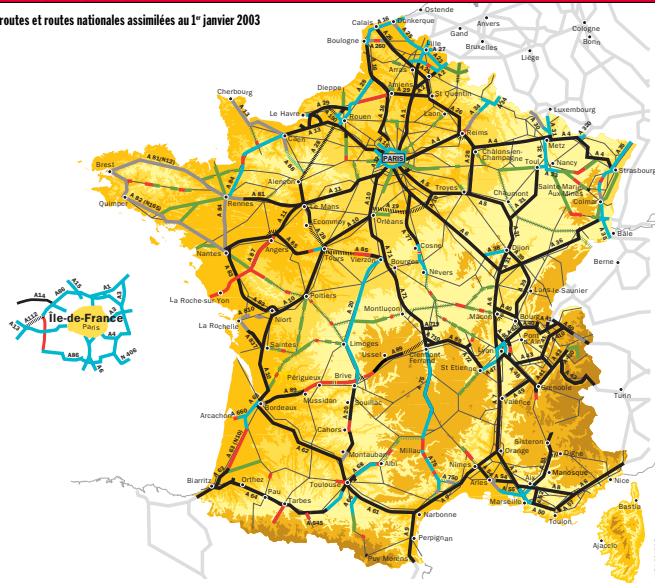
merchandise en France. L'entretien des chaussées et des ouvrages d'art représente 48 % du budget des routes nationales (dont le montant 2002 est de

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'entretien a été préservé.

LES ROUTES ET AUTOROUTES

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

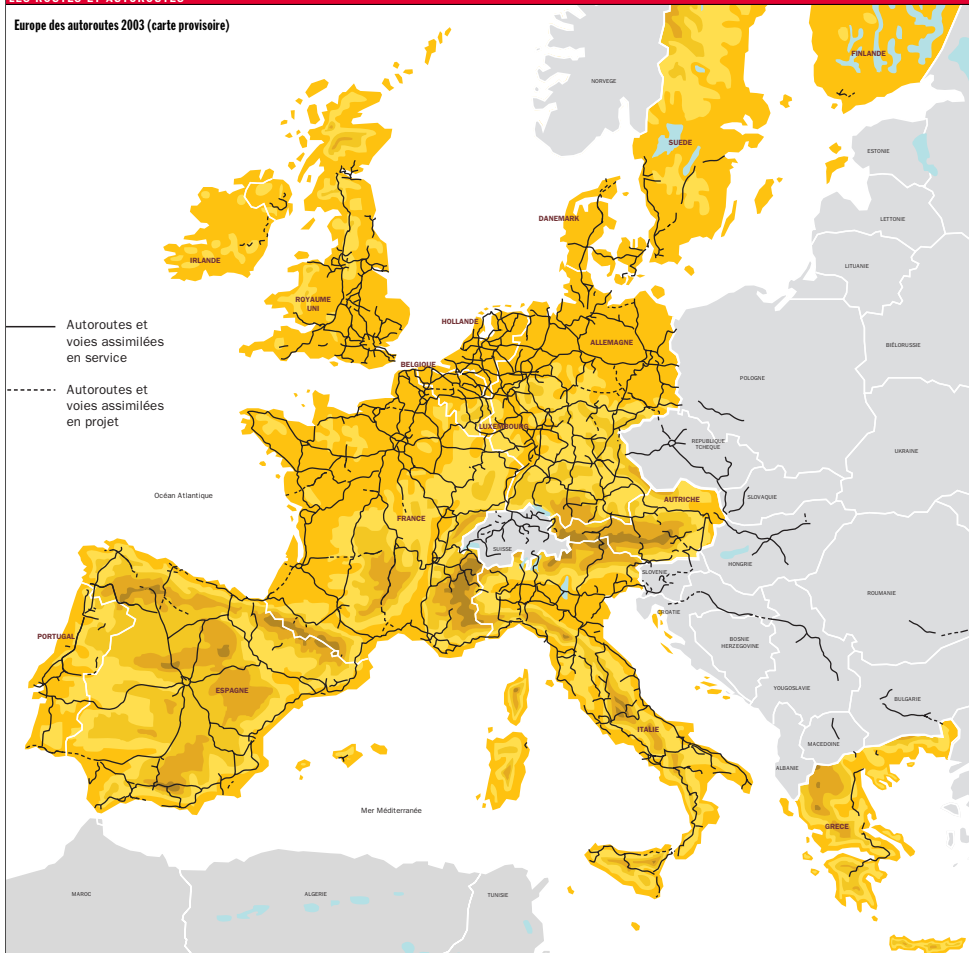


	en service	en travaux	en projet
Autoroutes concédées :	7220 km	9294 km	
Autoroutes non concédées :	1574 km		
Autoroutes concédées :	363 km		
Autoroutes non concédées :	290 km	653 km	
Liaisons appelées à devenir des autoroutes :	1080 km		
Routes nationales à 2x2 voies et carrefours dénivelés			

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	DEVIATION THOUROTTE-RIBESCOURT	16,60 rlv	24/02/02
CENTRE	45 LOIRET	RN60	DEV'ENTRE BELLEGARDE ET ST-MAURICE/FESSARD	15,50 autres	4/03/02
RHÔNE-ALPES	42 LOIRE	RN7	DEVIATION DE SAINT MARTIN D'ESTREUX	2,70 autres	24/06/02
LANGUEDOC-ROUSSILLON	34 HERAULT	A75	AMENAGEMENT ENTRE CLERMONT L'HERAULT ET PEZENAS	20,00 autoroute	3/07/02
BASSE-NORMANDIE	50 MANCHE	A84	DOUBLEMENT DE LA DEVIATION DE PONT-FARCY	6,40 autoroute	12/07/02
POITOU-CHARENTES	17 CHARENTE-MARITIME	RN141	AMENAGEMENT ENTRE ST LAURENT ET LE BREUIL	5,66 2x2 voies dénivelées	13/08/02
PACA	83 VAR	A52	LIAISON A50-A57 TRAVERSEE TOULON	tunnel	19/09/02
ALSACE	67 BAS-RHIN		ROCADE SUD DE STRASBOURG - PONT D'ALTENHEIM-ESCHAU	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	DEVIATION DE BOURG-LES-VALENCE	3,94 2x2 voies dénivelées	5/12/02
CHAMPAGNE-ARDENNE	8 ARDENNES	A34	SECTION POIX-TERRON - FAISSAULT	11,40 autoroute	31/12/02

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 collecti-

vités 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 ponts. Lors 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.

Les contrats État-régions

Les contrats de plan État-régions 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 com-

munes. 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 requalification 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 qui elle comporte, 286 km sont en service dont 202 km en continu (de Clermont-Ferrand à Engay-

resque dans l'Aveyron, au Nord du futur contournement de Millau). La mise en service, y compris le viaduc de Millau concédé, est prévue début 2005. Le programme de la RN7 com-

porte 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.

ITGC : 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 amé-

nagée à cet effet sur 240 km entre Langon 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

a permis d'engager les acquisitions foncières et les travaux des 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 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 d'aggraver 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. Les opérations réalisées sur les sections d'itinéraires à sécuriser sont répertoriées dans les plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS) et financées, en règle générale, dans le cadre des contrats État-régions. Les aménagements plus légers sont réalisés à l'initiative des directions départementales de l'Équipement, avec des crédits d'initiative locale. Un programme spécifique est

consacré aux glissières de sécurité adaptées aux motocyclistes. En 2002, le comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers a pu examiner les programmes de travaux de mise en sécurité de 18 tunnels de plus de 300 mètres (s'ajoutant aux 25 déjà traités en 2001). À la fin 2002, c'est donc plus de la moitié des tunnels de plus de 300 mètres du réseau routier national qui a été instruite par le Cstr.

* Setra : service d'études techniques des routes et autoroutes

LES ROUTES ET AUTOROUTES



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

2. Tunnel de Saarg (96).

Principales mises en service du réseau autoroutier national en 2002

SOCIÉTÉ	N° de voie	Section	Longueur en Km	Date de mises en service
ASF	A87	Angers-Chaillé - Sud	55	22/01/2002
ASF	A89	Tulla 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 cahiers des charges et des statuts d'ASF et d'ESCOTA 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 des 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 environnementale (DEQUADE environnement) a été diffusé aux services en 2002. À l'instar du « 1 % paysage et développement », un appel à projet a été lancé avec le CNAV* en vue d'améliorer la conception intégrée des infrastructures en milieu urbain. 2002 a été aussi l'année du lancement de la formation faune-flore, qui débouchera assez rapidement sur un réseau de correspondants faune-flore au sein des Gm.

* CNAV : centre d'Études sur les routes, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Un réseau tourné vers l'Europe

La modernisation du réseau routier a pour objectif de l'adapter à la croissance du trafic, notamment international et d'assurer une desserte équilibrée de toutes les régions, en particulier les liaisons transfrontalières. Dans le cadre des contrats de plan, plusieurs programmes se poursuivent : l'aménagement en autoroute hors péage de la rocade des Estuaires (A84) en Bretagne et Normandie, la mise en route express à deux fois deux voies de la route Centre-Europe Abitibi-Témiscamingue (RN10), entre Poitiers et Bordeaux, de la RN19, entre Langres, Belfort et la Suisse et la liaison Reims-Charleville-Mézières (A34) vers la Belgique. En parallèle se déploient des services télématiques transfrontaliers (SERTI, CENTRICO



et ARTS) supports notamment d'une information routière en temps réel de qualité. Ces projets favorisent le partage avec les partenaires européens d'une vision commune de la route intelligente de demain.

Ponts et tunnels au-delà des frontières

De grands ouvrages d'art facilitent l'entrée de nos voisins sur notre territoire et les échanges européens. Le tunnel du Mont Blanc vers l'Italie, après avoir été entièrement réhabilité et sécurisé est réouvert aux voitures puis aux camions au début de l'été. La circulation, d'abord alternée, a repris dans les deux sens (le 1^{er} mars 2003) après quelques mois d'observation pour évaluer la sécurité du trafic. Le tunnel du Somport offre une voie plus rapide pour traverser les Pyrénées vers le centre de l'Espagne. Pour ces deux ouvrages, le CNAV* a apporté son expertise technique dans le cadre des comités de sécurité placés auprès des Commissions intergouvernementales compétentes. Enfin, le pont Pierre Pflimlin sur le Rhin, inauguré une nouvelle fois transverse directe entre les deux axes majeurs du couloir rhénan. Il accueille plus de 10 000 véhicules par jour depuis sa mise en service en octobre et déleste ainsi le pont de l'Europe entre Strasbourg et Kehl d'une partie de ses 30 000 passages quotidiens.

* CNAV : centre d'Études des tunnels

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Bilan 2002 : légers progrès

En 2002, 7 242 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 inadaptée 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.

Strasbourg



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 que 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 (bridage des véhicules, limiteurs de vitesse pilotés soit par le conducteur, soit par un système 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. Glissières de sécurité pour motards.	3. Une des affiches de la campagne sur la sécurité des déplacements en ville.
--	---	---

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 États généraux de la Sécurité routière, le 17 septembre 2002, a montré la volonté du gouvernement de se mobiliser pour cette cause en prenant l'avis de tous les acteurs concernés avant de définir sa politique. Élus locaux, associations, constructeurs automobiles, représentants locaux de l'État 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 Dte, des silhouettes sombres sur les lieux d'accidents mortels appellent les conducteurs à la prudence.
2. Le Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin, préside les États généraux de la Sécurité routière du 17 septembre 2002.



SÉVÉRITÉ PLUS GRANDE ET RENFORCEMENT DE L'ÉDUCATION DES CONDUCTEURS

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

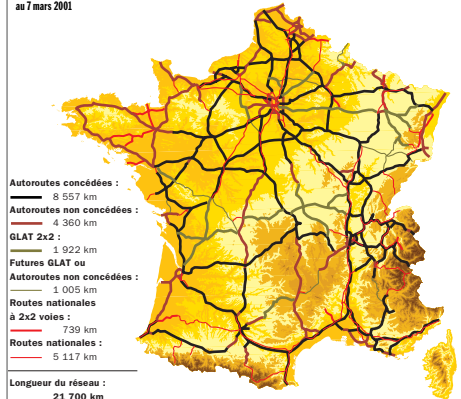
- accroître le contrôle et aggraver la sanction pour changer les comportements et faire respecter la règle
- agir sur la formation et l'information pour faire émerger une culture de sécurité routière et impliquer tous les acteurs

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 automatisé. En effet, les expérimentations d'automatisation des contrôles, menées en 2001 et 2002, ont montré leur incidence positive sur la vitesse et le nombre d'accidents. Le Dcs 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 aucune 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 Mâcon Montluçon Limoges Angoulême, A84, A31, A34). La surveillance des réseaux, le recueil de données et l'installation d'équipements modernes d'information 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 Sds (schéma directeur d'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 Dte (axe Paris-Lyon-Marseille et sillon Jorain) et son évaluation en 2002 conduisent au choix suivant : ce service bénéficiera prioritairement, dans une première phase, au réseau trans-européen prolongant 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 « management et pratiques de sécurité routière » vise à renforcer l'action professionnelle en faveur de la sécurité routière dans l'ensemble des activités des Dte, depuis l'urbanisme jusqu'à la gestion des infrastructures. Mieux intégrer la dimension sécurité routière dans l'ensemble des métiers de l'équipement nécessite de modifier en profondeur les pratiques professionnelles :

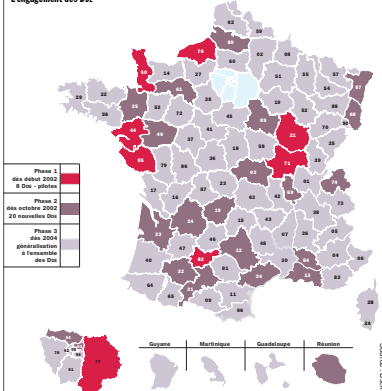
- meilleure coordination transversale entre services,
- développement d'une culture de prévention du risque routier au service des usagers de la route ou de l'espace public dans les activités quotidiennes des agents de l'équipement,
- évaluation et capitalisation des démarches contre l'insécurité.

Affiche pour la sécurité des agents sur les chantiers en région Rhône-Alpes.



Management et pratiques de sécurité routière

L'engagement des Dte



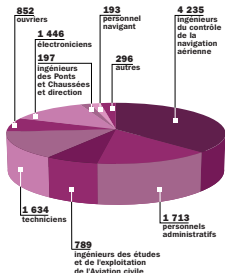


1.a

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
330 ► 15 GRANDS AÉROPORTS
ACCUEILLANT PLUS D'UN MILLION DE PASSAGERS
INVESTISSEMENTS DGAC
CONSUMATION DES CRÉDITS EN MILLIONS D'€
2001 2002
406,62 733,37

EFFECTIF TOTAL AU 1^{er} JANVIER 2003
11 355 AGENTS



CIEL EQUIPEMENT & TRANSPORT AÉRIEN



2.a

1. Surveillance du trafic aérien depuis la tour de contrôle de Lyon-Saint Exupéry (69).

2. Globalement, les aéroports français ont enregistré 129,9 millions de passagers en 2002.

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'encadrer 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 13 milliards en 2002 selon l'Ifata*. 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'Italia table sur une hausse de 6,4 % du trafic passagers en 2005 et une croissance moyenne de 3,3 % d'ici 2006.

* International Air Transport Association

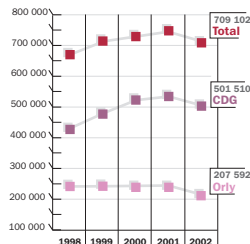
Émergence des compagnies à bas coût

Alors qu'aux États-Unis, les sept grandes compagnies sont en 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 easy-jet, Ryanair, Go ou Buzz stimulent l'essor du transport aérien régional. En revanche, Air Lib peine à se redresser faute de capi-

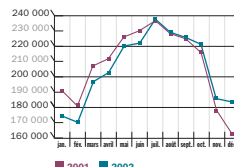
taux suffisants et d'un positionnement clair. La tentative de reprise de la compagnie en 2003 par un investisseur néerlandais ayant échoué, la liquidation judiciaire a été prononcée.

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.

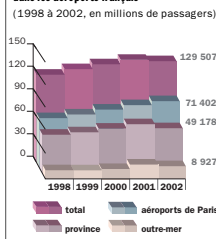
Mouvements d'avions commerciaux d'ADP



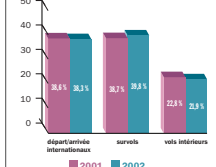
Vols IFR contrôlés en moyenne mensuelle



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



Répartition des vols IFR contrôlés France



ÉVÉNEMENT 2002

Naissance du ciel unique européen



1. L'accord sur le ciel unique européen est approuvé le 5 décembre 2002 par le Conseil européen des ministres des Transports.

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

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 États 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 relèvera également des seuls États concernés par ces blocs. Les compétences de l'organisation Eurocontrol*, à laquelle la Communauté a adhéré au mois d'octobre 2002, seront utilisées pour préparer les mesures d'exécution. Eurocontrol harmonise en effet, depuis 1960, les réglementations et les normes de la navigation aérienne entre États 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.

* Eurocontrol : Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne regroupant 31 États membres



MOINS DE RETARDS EN 2002

Les efforts des États 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



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

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



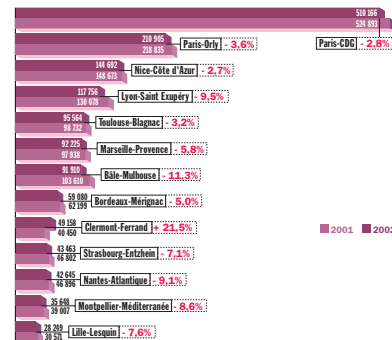
Dispositifs de sûreté renforcés

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



Trafic 2001 des principaux aéroports français





Effectifs de la DGAC au 1er janvier 2003

Effectif réel total DGAC (au 1/1/2003)	11355
Emplois 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 électroniciens 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'État	952
Autres	250

1. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac s'est doté d'une charte de l'environnement (33).

2. La densité du trafic aérien en Ile-de-France exige des mesures renforcées pour protéger les riverains du bruit.

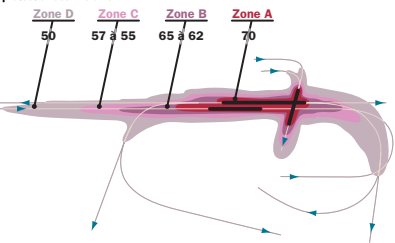
Le développement durable des aéroports parisiens

Les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly qui ont pour vocation un haut niveau de trafic ne peuvent plus se développer au détriment de la qualité de vie des riverains. Le respect de ce principe conduit à restreindre les vols de nuit et à adapter l'utilisation des pistes pour minimiser la gêne sonore. Des dispositions de portée plus générale sont également instaurées : un nouvel indicateur global de gêne sonore basé sur des bruits mesurés au sol à Roissy, le maintien du couvre-feu à Orly, l'extension du retrait en cinq ans des avions les plus bruyants, le respect des couloirs sous peine de sanctions ainsi que la maîtrise de l'urbanisme dans les zones exposées.

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 réelles. Aux 3 zones existantes, élargies d'un facteur de 1,5 à 2 selon les cas, s'ajoute une nouvelle zone D.

Source SBA



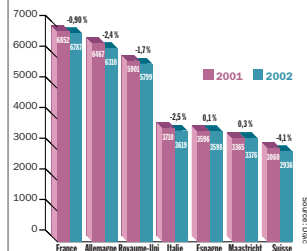
Extension de l'espace aérien au-dessus de l'Europe

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 un espace vertical de 300 mètres contre 600 auparavant. Les six niveaux de vol dégauchés ainsi étendent la capacité de l'espace aérien civil dans le respect des normes de

sécurité. Cette décision prise sous l'égide de l'OACI 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 mars 2002. Ils permettent de faire face aux impératifs de plus en plus sévères de sécurité, de régulation des vols et de réduction des nuisances sonores. Le nouveau système crée un quatrième point d'entrée par Sud-Ouest afin de décongestionner le Nord-Ouest. Le nombre de personnes surveillées 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'Acrnusa.*

* Acrnusa : Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires



Pour la première fois, Airbus gagne en 2002 des parts de marché sur Boeing.

Une nouvelle année prometteuse pour Airbus

La bataille commerciale entre Boeing et Airbus donne, pour la première fois en 2002, l'avantage au constructeur européen. 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 est un argument majeur 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	près 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'Airbus

Tout doit être prêt en septembre 2003 pour le passage du premier convoi de pièces de l'Airbus 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.A

CHIFFRES CLÉS

ÉVOLUTION DU BUDGET DE LA MER ET DES TRANSPORTS MARITIMES

2001	2002
(en millions d'€)	
PORTS MARITIMES	
128,77	128,50
LITTORAL	
7,91	10,96
FLOTTE DE COMMERCE	
62,56	75,67
POLICE ET SÉCURITÉ MARITIME	
21,97	24,66
GENS DE MER	
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	
265,9	267,4
en millions de tonnes	
TRAFFIC PASSAGERS	
26,9	28,6
en millions de passagers	
-3,1%	5,1%
MANCHE/MER DU NORD	
11,2%	10%
MÉDITERRANÉE	

PROGRESSION DES DÉPENSES DE SÉCURITÉ

FUNCTIONNEMENT 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

MER EQUIPEMENT & TRANSPORT MARITIME



2.A

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 (DAMM), la direction du Transport maritime, des Ports et du Littoral (DPMPL) et l'établissement national des Invalides de la marine (EINM) 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 DAMM à renforcer la surveillance du trafic à partir de ses trois CROSS*. Le 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 Guernsey et dans le Raz de Sein. Le programme RECORAM* planifie les interventions jusqu'en 2006. Enfin, l'équipement du réseau radio des CROSS 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.

*CROSS : centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance en mer. En Manche, ils se trouvent à la pointe de Brétagne (Corsen), à la pointe du Cotentin (Jebourg) et dans le Pas-de-Calais (Grèze-Nez).

*RECORAM : Rénovation et extension de la couverture radar de la Manche

*AIS : Automatic identification system



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 EQUASIS* rassemble des données sur l'état de la flotte mondiale de commerce. Le système SIRENAC 2000, nouvelle version de l'outil commun des inspecteurs assure les contrôles des navires étrangers dans les 20 ports 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.

*EQUASIS : European Quality Shipping Information System

Le plan de modernisation des phares et balises

Le plan de modernisation se décline en quatre points. Le premier concerne les aides radio-électriques à la navigation. Les stations émettrices sont équipées en métropole de systèmes DGPS depuis juin 2002. En outre-mer, l'équipement de stations en DGPS, voulu par l'Organisation maritime internationale, a demandé un effort budgétaire particulier. Second point, les 400 bouées de nouvelle génération vont offrir une meilleure visibilité aux marins navigant le long du littoral de la mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique. Troisième point, la modernisation de la flottille se poursuit avec le remplacement de trois baliseurs océaniques, deux baliseurs côtiers, quatorze bateaux de tra-

1. De nouveaux systèmes d'information et de communication pour la surveillance maritime.
2. Un baliseur au travail.
3. Un baliseur au travail.
4. Inspection d'une salle des machines.



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 (CE). Il s'agit à présent d'effectuer des inspections renforcées sur certains types de navires et suivant leur âge : pétroliers, vraquiers, navires chimiques ainsi que navires à passagers. L'inspection peut porter sur tout ou partie du

suite p. 28



Mobilisation sans frontières après le naufrage du « Prestige »

Assemblée
des barrages
goutte à goutte
dans la
subdivision
de Saint-Jean-
de-Luz (64).

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 a été redéployée sur la côte atlantique. Les services locaux 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 État participant doit inspecter au moins 25 % des navires sous pavillon étranger 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.



Sûreté : 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 face aux 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 cargaisons et nécessitera l'action conjointe des administrations, des opérateurs maritimes et portuaires.

LES PORTS, LA FLOTTE ET LE LITTORAL

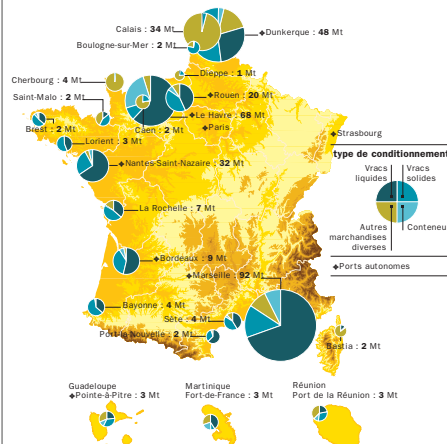
Trafic portuaire en hausse

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 sont en légère diminution, les autres trafics évoluent favorablement, notamment les trafics

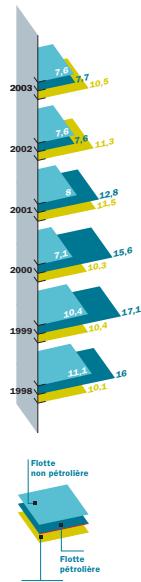
conteneurs (+11 %). Sur ces trafics, les ports de Marseille (+7,1 %) et du Havre (+15 %) affichent les plus fortes hausses, ce qui les met au niveau des évolutions de trafic des grands ports de la mer du Nord. Le trafic de passagers est lui aussi en

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 plus au monde et la 1^{re} pour les voiliers.

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



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



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 paroi moulée pour le futur quai sont réalisés, ainsi que plusieurs mesures à caractère environnemental. La mise en service des quatre premiers postes à quai est prévue en 2004. Le processus d'attribution des terminaux a été lancé par une publicité à diffusion internationale. À Marseille-Fos, le projet Fos-2XL d'extension

du terminal à conteneurs a également fait l'objet d'une publicité. Par ailleurs, un grand projet gazier est également en cours d'élaboration avec Gaz de France. En Martinique, l'année 2002 aura vu l'achèvement de la quasi-totalité 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'an dernier. Elle dépasse maintenant les 5 millions d'unités de jauge et les 7 millions de tonnes de capacité de transport. Son rajeunissement et sa modernisation se sont poursuivis en 2002, avec 15 entrées de navires en flotte, dont 8 navires neufs, surtout des pétroliers (tous à double coque) et des

navires à passagers, et 23 sorties, concernant notamment les pétroliers les plus anciens. La flotte pétrolière a ainsi été fortement renouvelée en moins de trois ans. Avec un peu moins de huit ans d'âge moyen, la flotte française des navires pétroliers est maintenant l'une des plus récentes d'Europe. Ces évolutions positives devraient s'amplifier avec l'adoption de la taxe forfaitaire au tonnage introduite dans la loi de Finances rectificative pour 2002.

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 aspirantes en marche : la *Daniel Laval* 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 polluantes, en développant l'interportuairité.

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 pourtant une alternative crédible de transport à un coût modeste pour certaines marchandises notamment face à la congestion routière des 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 encadrements sont indispensables si l'on veut maintenir l'équilibre entre développement local et préservation d'espaces naturels rares et convoités. Les dépenses de protection du littoral en 2002 ont surtout concerné le renouvellement des matériels Polmar de lutte contre la pollution du littoral, la protection contre l'érosion marine de lieux habités. L'exécution d'opérations de défense contre la mer inscrites dans les contrats de plan littoraux.

Un effort tout particulier concerne le rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel, un site naturel classé au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco. Le dossier a franchi une étape décisive en 2002 : l'opération a été soumise aux enquêtes publiques au cours de cet été, ce qui a donné l'occasion à des milliers de personnes de prendre connaissance du projet et de s'exprimer, très largement en sa faveur.

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

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

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

4. Les travaux de 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 décent 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, récupérable sur la vente des navires. Par ailleurs, l'OTI s'approprie 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
***OTI : 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 paritaires 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 qualification 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 le rendent dissuasif 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 professionnels. 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 grands yachts de plaisance, comptant une longue expérience, peuvent obtenir 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 maritime à Toulouse. Elle comporte un électrocardiogramme de référence du marin qu'il peut refaire 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'inspection du travail maritime. Le public a particulièrement apprécié la présence du ministre au salon de l'Agriculture où étaient présentées la formation pêche et la filière conchyliculture et aquaculture, ainsi qu'au salon Euronaval où étaient exposés les moyens de prévention, de sécurité, de surveillance et de sauvetage en mer.



VILLES & TERRITOIRES URBANISME HABITAT & CONSTRUCTION

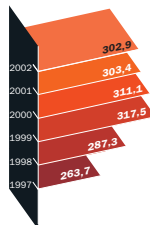
CHIFFRES CLÉS

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)



LOGEMENTS SOCIAUX FINANCÉS ET AGRÉÉS

	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	11 682

LOGEMENTS RÉHABILITÉS AVEC DES AIDES DE L'ÉTAT

	PALUDOS	PAH	ANAH
1998	148 000	69 002	111 190
1999	123 570	72 509	118 400
2000	123 248	80 112	136 634
2001	87 794	72 046	127 682
2002	77 366	63 380	115 005



1. Délivrance
d'un permis de
construire à la Dru
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'accès 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 générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (Dauv) 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 (Dae) assure le suivi de la politique économique, industrielle et sociale du secteur du bâtiment et des travaux publics.

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 fléchir 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 ralentie et les incertitudes dues à la situation internationale conduisent à privilégier en 2003 une politique de soutien à la construction de logements.

Des logements sociaux plus attractifs

Les 600 000 emménagements enregistrés chaque année dans le parc existant sont, en effet, dix fois plus nombreux que les logements neufs mis sur ce marché pendant la même période dont l'offre n'empêche pas la persistance de nombreux besoins insatisfaits. C'est pourquoi la reprise de la construction et la réhabilitation du parc HLM reste un objectif prioritaire. Il est prévu de construire, en 2003, 54 000 nouveaux logements, de réhabiliter 100 000 logements anciens, de démonter 12 000 logements inadaptes dans des quartiers en difficulté et surtout d'améliorer la qualité des services offerts aux résidents ainsi que leur sécurité, deux critères de choix prioritaires dans le parc HLM.

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

Revalorisation des aides à la personne

À partir du 1^{er} juillet 2002, les prestations d'aides au logement sont revalorisées. 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^a) 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 personnelles 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 dispositifs 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 des fonds de solidarité pour le 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 Mende, dans le Gard, après les inondations (30).

2. Débris provoqués par des 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 Dce sont aussitôt sur place pour venir au secours des habitants. Ils entreprennent les réparations 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 décaissées 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.

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

L'ACCÈS 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) d'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 hausse 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.

Coup de pouce pour l'immobilier

Deux mesures adoptées par le Parlement en décembre 2002 améliorent certaines dispositions fiscales et financières. Les propriétaires qui s'engagent pendant au moins six ans à louer 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 élargi aux ascendants 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 épargnants qui demanderont un prêt pour construire ou acquérir un logement ou réaliser des travaux.

L'URBANISME



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 Évry et Breteuil et avant l'Isle-d'Aube. Les collectivités 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'État 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 dont la croissance n'est pas achevée comme Marne-la-Vallée et Sénart. Parallèlement, il s'attache à renforcer des pôles de développement économique et social susceptibles d'exercer un rayonnement national et international. À titre d'exemple, l'opération d'Euro Méditerranée 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.

1/23 Saint-Quentin-en-Yvelines, une ville nouvelle fleurie, équipée en services de proximité et bien desservie en transports (78).

4. 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 du territoire (CIADT) du 13 décembre 2002. Pour les Alpes-Maritimes, le CIADT a décidé de transmettre le dossier au Conseil d'État en vue de son approbation prochaine par décret. Pour les trois autres, estuaire de la Seine, estuaire 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.

UNE CONSTRUCTION DE QUALITÉ

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 programmées d'amélioration thermique des bâtiments) dans lesquelles une collectivité territoriale prend l'initiative de définir des objectifs d'économies d'énergie concertés 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 chantiers respectueux de l'environnement. Ces thèmes entrent d'ailleurs dans le processus de certification qualité environnementale des bâtiments s'appliquant au résidentiel public ou privé et tertiaire.

Le lycée Léonard de Vinci de Calais est construit selon les normes haute qualité énergétique (HQE) et alimenté en électricité par une colonne (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 que se dégage une position française argumentée 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 sur les normes européennes.

Beauvais, ville pilote pour les handicapés

Des avancées marquantes sont obtenues en 2002 dans la prise en compte interministérielle des problèmes d'accessibilité pour les handicapés. Sensibilisation des acteurs et concertation vont à l'ordre du jour du projet mis 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 que propose la ville de Beau-

vais. 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 transports.

LE BÂTIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS

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 notamment travaillé en 2002 à la mise en place de la réforme du nouveau 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'expérience 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 (progiciel d'aide à la rédaction des marchés) et GAMÉ (gestion automatisée des marchés), qui concernent environ 10000 utilisateurs. En 2002, la refonte du Code des marchés publics a entraîné une évolution lourde de ces outils. Le logiciel SAOMAP (Serveur d'appels d'offres pour les marchés publics), qui gère la diffusion sous forme électronique et via internet des dossiers de consultation des entreprises, a été lancé en 2002 des électrophones 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 attentif du secteur. En même temps, le Centre d'analyse économique, de synthèse et de prévision du bâtiment et des travaux publics analyse, notamment, les données 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.



1.A

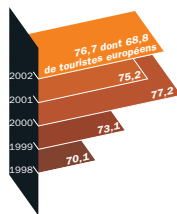
CHIFFRES CLÉS

DONNÉES BUDGÉTAIRES

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

ARRIVÉE DE TOURISTES ÉTRANGERS EN FRANCE

(en millions)



FRANCE ACTIVITÉS TOURISTIQUES



2.A

1. Nettoyage de côtes riches.

2. Découverte du marais polluvien en barque.

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'emploi et de croissance élevé.

L'organisation du tourisme

Par délégation 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 délégations régionales. Plusieurs organismes sont placés sous sa tutelle : le Groupement d'intérêt économique, Maison de la France, promoteur de la France dans le monde, l'Agence française de l'ingénierie touristique, la Bourse solidarité vacances, l'Agence nationale pour le chèque vacances. Participent 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 nombre 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. Les 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.

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, créé dans le but d'offrir aux touristes français et étrangers des 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 milliard 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.

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 est 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'État, 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 élabore une stratégie par pays et par produit. Par ailleurs, le

réseau diplomatique français à l'étranger est sensibilisé aux problématiques du tourisme afin de pouvoir contribuer davantage à l'image de la France et à sa promotion. Un autre pôle de coopération 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 de gouvernements étrangers dans le cadre de la politique extérieure française et d'accompagner les entreprises françaises à exporter leur savoir-faire.

La pyramide de l'entrée du musée du Louvre est un lieu très prisé des touristes.



La création d'une cellule de veille

Pour pouvoir mieux anticiper les crises, quelles qu'elles soient la nature et l'ampleur, et y faire face avec rapidité et efficacité, le secrétariat d'État 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.

ÉVÈNEMENT 2002

Le Mont Saint-Michel sauvé des sables

Le Mont Saint-Michel est le plus visité de France (50).

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 désensablée, le Mont Saint-Michel reprendra la mer et son allure de grande nef posée sur l'eau. Une nouvelle passerelle sur pilotis va enjamber 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 Drie 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. Elaboré en étroite concertation avec les élus, les acteurs institutionnels et les 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.

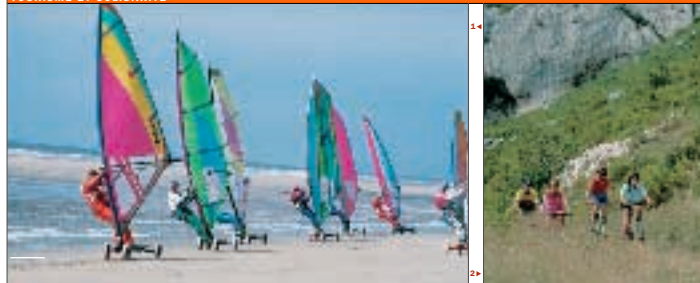
La plage de la Grande Anse en Martinique (972).



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. Confiée depuis 2001 à Maison de la France, cette campagne a également pour objectif de faire de l'accueil une partie intégrante de la promotion de la France à l'étranger. En 2002, plus de 6500 professionnels adhèrent aux objectifs de cette campagne d'un montant de 1,345 million 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 chevron vacances est un outil majeur de la politique d'accès aux vacances du plus grand nombre. Cet organisme, 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 chèques-vacances sont introduits 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 politique sociale du tourisme en affectant ses excédents de gestion à la rénovation d'équipements touristiques et à l'aide au départ en vacances de 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.

L'accueil des personnes handicapées

Depuis plusieurs années, une politique active et ambitieuse s'efforce de faciliter l'accès aux vacances des personnes handicapées. Créé en 2001, le label Tourisme et handicap destiné aux professionnels, apporte à la clientèle handicapée une information fiable, homogène et 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 réellement 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.

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'État 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 d'un tourisme solidaire. En même temps, un dossier destiné au grand public sur le développement durable en matière de tourisme est mis en ligne sur le site internet du secrétariat d'État 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'État 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, expériences 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.





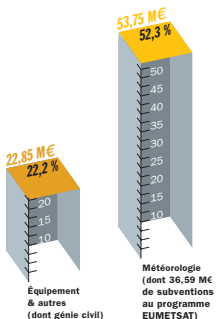
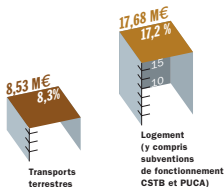
1A

MONDE ACTION INTERNATIONALE & RECHERCHE

CHIFFRES CLÉS

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

TOTAL 102,8
(en millions d'€)



2A

1. Le système européen de navigation Galileo va remplacer en 2008 le GPS américain.

2. Les vols privés par le satellite Spot de l'IGN aident les architectes et les urbanistes à mettre au point de grands projets d'ingénierie.

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 (Dast) participe au sein du ministère de l'Équipement avec le concours de son réseau scientifique et technique (Rst), 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-

blème de la sécurité maritime : au lendemain du naufrage de l'Enrika, 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 détachement d'experts, à constituer des administrations modernes et efficaces, capables de mettre en œuvre l'acquis 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, transport aérien, transport ferroviaire), en Roumanie (sécurité routière et transport fluvial), à 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 États-membres aux positions françaises sont au cœur de l'action du ministère pour que la France garde sa place dans l'Europe à 25.

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 mari-

time, ciel unique, accès au réseau des services portuaires – 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

domaine du transport est mise en ligne ainsi qu'un service d'alerte quotidienne par messagerie électronique des directions sectorielles en charge de dossiers européens et un bulletin d'information hebdomadaire sur l'actualité européenne.

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 26 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 que comprendra in fine la constellation pour assurer la couverture globale – et le développement d'une partie du segment terrestre pour tester et valider le système.

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 Ubfirance (Journées de l'Équipement en Russie et au Mexique, Semaine Française en Serbie), l'appui à la création de standards français dans des manifestations internationales (colloque ITS à Chicago), l'accueil de délégations dans le cadre d'entretiens 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 partenariat public-privé a fait l'objet de séminaires à l'étranger (Égypte, Syrie), de missions d'assistance et de conseils juridiques comme l'appui à l'administration russe pour la rédaction d'une loi sur les concessions. Enfin une huitième version en langue arabe de l'ouvrage sur le partenariat public-privé est publiée fin 2002.



Signature au Caire d'un accord entre le ministère de l'Équipement, Gilles de Robien et M. Shafik, ministre de l'Électricité civile.

Chiffres clés

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

Des accords de coopération

Ces accords permettent de favoriser les échanges d'expériences, les contacts scientifiques et techniques. Un exemple notoire, 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. De tels accords permettent aussi de contribuer à la croissance de pays émergents comme la signature, en octobre 2002, d'un accord avec la Chine dans le domaine des transports et de l'aménagement urbain.

ÉVÉNEMENT 2002



Le système mis au point par Colroute optimise les performances des installations d'éclairage public.

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 Colroute (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 Ctrt 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, Ccmr et Ctrt Méditerranée) et observer les mutations urbaines (Programme Acteur Ccmr et Ctrt).

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'État, 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 parcouru 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 infléchir 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).

Dans 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 (amiante, 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 développer 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'État 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 ministères 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 de haut niveau et expertises,

évaluation, essais et certification, traitement et diffusion des 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.

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 diluviennes des 8 et 9 septembre où les cumuls de précipitations ont atteint 589 mm à Gênes 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, tout le département du Gard est mis en alerte rouge. Si les modèles numériques ont bien prévu cet épisode explosif, c'est à l'expertise des prévisionnistes que l'on doit le passage anticipé au niveau orange de vigilance le 8 au matin, puis au niveau rouge à

un moment où cette décision n'avait encore rien d'évident. Bien avant l'arrivée de l'épisode pluvieux exceptionnel, des contacts directs, nombreux et réguliers ont été pris et maintenus entre Météo-France et tous les acteurs locaux de la sécurité : sécurité civile, sécurité routière, préfectures, services d'annonce des crues, etc. Chacun a pu être informé et accompagné pendant la procédure de vigilance ce qui a contribué à anticiper graduellement la gravité de la situation. En même temps, les cellules de crise et de soutien, actives dès le passage en vigilance rouge, ont joué pleinement leur

rôle, en organisant 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 (SCHAPI) sur le site de la Météo-pole de Toulouse avec un dispositif de concertation très étroit entre hydrologues et météorologues, ce qui permettra d'améliorer encore les prévisions.

LA RECHERCHE



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

De gauche à droite : Michel Rousselot (CGPC), François Perdrizet (URAST).

Alain Marchandise (ADEME).

2002, une année bien remplie pour le nouveau Predit

Pour ce 3^{ème} 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'initiation à la recherche et à l'expérimentation et de soutien à l'innovation sur la période 2002-2006. Après le lancement officiel du programme par son président, Maxime Bono, député-maire de la Rochelle, le 19 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



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

L'Institut Nurier, 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 à l'UCL et le laboratoire de mécanique de l'université de Marne-la-Vallée. La création de cet institut préfigure le transfert du LCL à Marne-la-Vallée, dont le principe a été confirmé par le comité interministériel d'aménagement du territoire de juillet 2001. Ainsi se profile au sein de la cité scientifique Descartes, à l'horizon 2010, avec le CSM et l'École d'architecture, la création d'un grand pôle sur l'art de construire.

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 le cadre de la priorité thématique n°6 Développement durable, changement planétaire et écosystèmes. Le ministère participe avec 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.



1. Les photos aériennes de l'institut Géographique national sont une aide à la décision pour les collectivités locales et régionales.

Le contrat, signé le 20 février 2002, entre l'État, les ministères chargés de la recherche, de l'équipement, de la pêche, de l'environnement et du budget et l'Ifremer définit les axes de travail et les moyens d'action de l'organisme à l'échéance 2004. Il vise à optimiser les activités de recherche et de développement technologique, de surveillance, d'expertise d'intérêt public et de gestion de la flotte océanographique en vue de contribuer au développement durable des activités liées à la mer et au littoral. Le ministère est plus directement concerné par les domaines de l'océanographie opérationnelle et des satellites météorologiques, en collaboration étroite avec Météo-France, la mise en valeur du littoral côtier, la prévention et la sécurité maritimes.

Créés en 1991, les Grands Ateliers de l'Isle d'Abeau disposent de locaux neufs, inaugurés en décembre 2001, et du statut de GIP (groupeement 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'ENTPE et le CSTB, soit plus de 5000 étudiants et chercheurs. D'autres 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-

*ENTPE : école nationale des Travaux publics de l'État
*CSTB : 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

The map displays the following cities and their associated codes:

- Boulogne-sur-Mer** (PREMIER)
- Lille** (INDIST, CETE, ION, MF)
- Valenciennes** (ENTE)
- Saint-Quentin** (CETE)
- Metz** (CETE)
- Strasbourg** (MF, CETER)
- Nancy** (INDIST, CETER)
- Autun** (CETE)
- Clermont-Ferrand** (CETE)
- Orléans-les-Eaux** (SEAM)
- Grenoble** (MF, STAM, CETER)
- Salon-de-Provence** (INDIST, CETER)
- Nico** (CETE)
- Aix-en-Provence** (ION, CETE, CETER, ENT)
- Toulon** (PREMIER)
- Marseille** (INDIST, ENMI)
- Sete** (PREMIER)
- Palavas** (PREMIER)
- Toulouse** (CENA, CETE, ENAC, ENMI, MF)
- Montpellier** (PREMIER, CETE)
- Bordeaux** (MF, CETE, ION)
- Arcachon** (PREMIER)
- La Rochelle** (PREMIER)
- La Tremblade** (PREMIER)
- Bain** (PREMIER)
- La Trinité** (PREMIER)
- Lorient** (PREMIER)
- Concarneau** (PREMIER)
- Saint-Brieuc** (CETE)
- Brest** (CETER, MF, PREMIER)
- Lannion** (MF)
- Port en Bessin** (PREMIER)
- Rouen** (CETE, ENMI)
- Creil** (ION)
- Compiègne** (CETER)
- Paris** (INDIST, ENP, ENCS, CETER)
- Mame-la-Vallee** (CENA, LOPC, CETER, STBASAC, DATA)
- Angers** (CETE)
- Blois** (CETE)
- Nantes** (LOPC, ION, ENMI, CETER, CETE, PREMIER, CETER)
- Rennes** (MF)
- Saint-Malo** (PREMIER, ENMI)

Une trentaine d'organismes de recherche relèvent 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 (Setra, Certr) ou départementaux (Côtes

Organismes scientifiques et techniques	Services techniques centraux	Écoles
LCPC Laboratoire central des Ponts et Chaussées	CERTU centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques	ENPC école nationale des Ponts et Chaussées, ENSG école nationale des Sciences géographiques
INRETS Institut national de Recherche sur les transports et leur sécurité	CETU centre d'Études des tunnels	ENMM école nationale de la Marine marchande
CSTB centre Scientifique et technique du bâtiment	CETMEF Centre d'Études techniques maritimes et fluviales	ENM école nationale de la Métréologie
IFREMER Institut français de Recherche pour l'Exploitation de la mer	CNPS centre national des Ports de secours	ENAC école nationale de l'Aviation civile
CEN Centre de la navigation aérienne	SETRA service d'Études techniques des routes et autoroutes	ENTPE école nationale des Travaux publics de l'État
IGN Institut Géographique national	STBA-SFACT (STBA) service technique des Bases aériennes (SFACT) service de la Formation aéronautique et du Contrôle technique	ENTE école nationale des Techniciens de l'Équipement
MF Météo-France	STNA service technique de la Navigation aérienne	CETE centre d'Études techniques de l'Équipement
Outremer	SEATM service d'Études et d'Aménagement touristique de la montagne	CETE* Siège
IFREMER Antilles	STRMTG service technique des Remorqués mécaniques et des Transports guidés	Antenne ou laboratoire
MF Guyane		

MODERNISATION RESSOURCES HUMAINES & GESTION BUDGÉTAIRE ET FINANCIÈRE

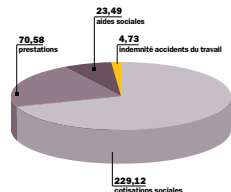
CHIFFRES CLÉS

EFFECTIFS BUDGÉTAIRES 2002

A	B	C	TOTAL
FONCTIONNAIRES			
8 957	22 636	57 629	89 222
PERSONNELS NON TITULAIRES			
2 126	1 733	1 118	4 977
OUVRIERS DES PARCS ET ATELIERS			
		9 295	
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 (Draui), 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 (Diraf) 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.

1. Inspection de l'épave du Prestige par le sous-marin de l'Iran, le Nautilus.
2. Colmatage d'une fissure de la coque du Prestige à l'aide du bras articulé du Nautilus.



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 efficacité du service public.

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

La novation 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 prochains années. Elles seront articulées autour des cinq ambitions, fixées en Comité Technique Paritaire Ministériel (CTPM) le 25 septembre 2002 :

- inscrire la 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 Drai 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 mesurant les résultats et en précisant mieux les ressources humaines à mobiliser.

Parallèlement, un pilotage régional a été mis en place en 2002 : les orientations stratégiques de l'équipement en région (OSER) ont fait l'objet d'une méthodologie commune, élaborée courant 2002 à partir d'une expérimentation menée en Pays de la Loire.

Constitues d'un volet stratégique et d'un volet opérationnel, les OSER seront généralisées progressivement 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 des temps de travail (ARTT) au sein du ministère de l'Équipement a été opérée, comme dans tous les ministères, à compter du 1^{er} janvier 2002. Cette réforme a poursuivi deux grands objectifs : améliorer les conditions de travail et de vie des personnels et développer les missions de service public tout en améliorant la qualité du service rendu par l'Etat. Son application a été l'occasion de mener dans chaque service une réflexion approfondie sur l'organisation du travail et 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'apprécier 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.

LES RESSOURCES 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, débattu avec des chefs de services déconcentrés est suivi de la mise en œuvre de premières actions des 2002, dans les champs suivants :

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

chartes de gestion sur les nouveaux principes des parcours professionnels, et l'expérimentation d'une première cellule locale de gestion personnalisée interrégionale à Aix-en-Provence,

→ organisation des services, avec l'expérimentation d'un travail inter-services déconcentrés sur l'aire du CIPF d'Arras.

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 tous les cadres B pour mieux les guider dans leurs choix professionnels et l'évaluation de leurs compétences,

et assister les services dans le développement de leurs collaborations sur le territoire. Les deux expériences lancées en 2001 et 2002 préfigurent la généralisation du projet. Les secrétariats généraux des services s'inspirent des mêmes principes pour la gestion des cadres C.

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'informer, former et assister les utilisateurs tant sur les aspects outils que métier et réglementation.

Depuis le 9 décembre 2002, cet outil est opérationnel. Il a permis, 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 services ordonnateurs, 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'introduire l'utilisation de nouvelles technologies (workflow, dématérialisation partielle, 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 responsabilité de tous les services à l'initiative des dépenses.

La préparation de l'application de la LOLF

Premulguée le 1^{er} août 2001 par le Président 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 indiqués au sein de dotations plus globalisées associées à des souplesses de gestion.

Ce dispositif conduira à revoir la chaîne du management, avec une incitation 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 en profondeur l'administration publique. Son entrée en vigueur s'effectuera par étapes, jusqu'à la préparation du projet de loi de finances pour 2006.

Deux dispositifs de travail sont mis en œuvre :

- la réflexion sur les concepts de la LOLF afin de déterminer les modalités de mise en œuvre, la détermination des futurs programmes, le rôle des acteurs, le système d'information budgétaire, comptable et de gestion, les actions de formation et de communication ;

- l'expérimentation. Ainsi, les travaux réalisés en 2002 visent deux expérimentations. Six services déconcentrés du Nord-Pas-de-Calais expérimentent en 2003 la gestion globalisée au niveau territorial des crédits de personnel et de fonctionnement, dans le cadre du projet PARME (plan d'allocation des ressources modernisme de l'équipement). Trois régions (Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Rhône-Alpes) expérimentent une globalisation des subventions d'investissement consacrées au logement social.

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 3 juin 2002 par le comité de pilotage constitué à cet effet. Présidé par le directeur des Affaires financières et de l'Administration générale (DAFG) et le directeur du Personnel, des Services et de la Modernisation (DSSM), 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

des activités du ministère, avant de procéder à la généralisation du contrôle de gestion. Les activités retenues sont : la formation-recrutement, l'activité des CME, l'entretien et l'exploitation de la route, le contrôle des transports terrestres, l'ingénierie publique, l'application du droit des sols, les budgets de fonctionnement, l'immobilier, les activités des directions d'administration centrale.

Le DAFG et le DSSM sont chargés de coordonner la mise en œuvre du plan qui a été approuvé par le ministre en janvier 2003. Sur les thèmes retenus, cette mise en œuvre est commencée.

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

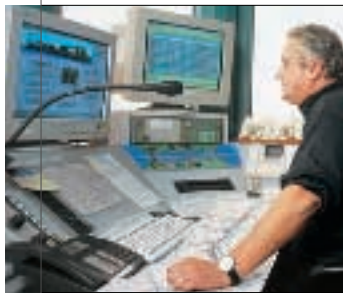


Le développement des téléprocédures

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 internet du ministère a permis de mettre en ligne 129 formulaires (sur 141). Cinqante d'entre eux peuvent être renseignés en ligne, et la totalité peut être téléchargée. La télédescription est déjà possible pour plusieurs concours. D'autres téléprocédures permettant la réalisation d'une démarche administrative sont

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 continuera d'être donnée, pour étendre les actions aux différents champs d'activité du ministère et accélérer les développements.



1. Les manœuvres de pilotage d'un navire s'apprennent sur un simulateur de conduite.

2. Les nouveaux dispositifs de communication facilitent les relations avec les usagers.

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 adopté par le Congrès le 17 mars 2003. Son adoption marque le véritable point de départ du processus de décentralisation annoncé par le gouvernement. Le ministre de l'Équipement a mis en place dès le 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 DSSM le 25 octobre 2002. L'information des représentants des personnels, la concertation 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 DSSM, 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 normes 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 volets de progrès :

- Le toilettage des décisions administratives individuelles.
- La simplification des formulaires, en les mettant pour certains d'entre eux, en ligne.
- Les simplifications réglementaires.
- L'évolution éventuelle de certaines structures ou pratiques placées auprès de directions d'administration centrale notamment.

Au total, ce projet de programme, qui va faire l'objet d'une concertation nationale avec les représentants des personnels, comporte 250 projets de simplification, dont 34 concernent la DSSM. Les opérations seront pilotées par chaque direction d'administration centrale, dans son champ de compétences, la synthèse revenant à une structure ad hoc de coordination mise en place au sein de la DSSM. Les services déconcentrés devront également s'inscrire dans cette démarche, en mettant en œuvre leurs propres actions.

Un exemple : s'inscrire aux concours par internet

L'inscription en ligne aux concours du ministère est ouverte pour la première fois au cours du mois d'août 2002 grâce à SNETIC, Service Internet de l'Équipement pour les Télé-Inscriptions aux Concours. Première téléprocédure grand public interne au ministère, elle s'inscrit dans le cadre des actions impulsées par le comité interministériel de la réforme de l'État d'octobre 2000. Elle est mise en œuvre en 2002 pour le concours d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité

routière, de contrôleurs des transports terrestres et d'adjoints administratifs pour les services déconcentrés. Ainsi, plus de 20 000 inscriptions sont enregistrées entre décembre 2002 et février 2003. Avec ce dispositif novateur, il a été possible d'accroître notablement le nombre de candidatures sans augmenter la charge des services chargés d'enregistrer les dossiers d'inscription. La mise en place de cette téléprocédure représente une simplification administrative pour les candidats.

Les rencontres de l'Équipement



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

Fin janvier 2002, les dixième 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 recrutés de tous grades (16 % de A, 24 % de B et 60 % de C) et tous métiers confondus, administratifs (35 %) et techniques se sont retrouvés le 27 mars 2002 à La Défense pour découvrir la diversité du ministère, ses finalités, son organisation et ses 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 plurimodalité 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 animés à la même année, venant de diverses régions et exerçant des métiers différents ont été considérées 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 Scem.

LE CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Le Conseil général des Ponts et chaussées est l'une des plus anciennes institutions de l'État, 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

Autre 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 ;
 ► apporte son concours aux responsables des services déconcentrés et des administrations centrales pour améliorer la qualité et l'efficacité de ces politiques.

Autre 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

Autre 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

- Bilan des grands projets d'infrastructure prévu par l'article 14 de la loi d'orientation sur le transport intérieur (Loti).
- Exécution des volets financiers des contrats de plan Etat-régions 2000-2006.
- Les primes versées par les manutentionnaires aux grutiers de certains ports maritimes. Réflexion et de propositions sur l'avenir des grands terminaux de conteneurs dans les ports français.
- Audit sur la sûreté des ports maritimes.
- Audit sur la valeur économique du patrimoine de la Segniopra.
- Les squats dans la région Ile-de-France.
- Fusion des fonds d'aide aux impayés d'eau, d'énergie et de téléphone et des fonds de solidarité pour le logement.

- Risque industriel et maîtrise de l'urbanisation suite à l'accident survenu à proximité de l'usine AZF à Toulouse.
- Création d'un Conseil national d'orientation de l'urbanisme (Cnou).
- Expertise de l'application de la loi littoral : projet de délaçage de la RN 201 et projet de délaçage de la RN 508.
- Paragronage du CGPC.
- Réflexions sur l'exercice des fonctions européennes au sein du ministère de l'Équipement.
- Outils et procédures du contrôle de gestion dans les services déconcentrés.
- Évaluation de la maîtrise de la qualité des études routières.

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

À ces rapports s'ajoutent :

LES CAHIERS DU CONSEIL

Il s'agit de dossiers 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° 6 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. a. L'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 organismes de formation complètent cette organisation.

P.56 • ALSACE
P.58 • AQUITAINE
P.60 • AUVERGNE
P.62 • BOURGOGNE
P.64 • BRETAGNE
P.66 • CENTRE
P.68 • CHAMPAGNE-ARDENNE
P.70 • CORSE
P.72 • FRANCHE-COMTÉ
P.74 • ÎLE-DE-FRANCE
P.76 • LANGUEDOC-ROUSSILLON
P.78 • LIMOUSIN
P.80 • LORRAINE
P.82 • MIDI-PYRÉNÉES

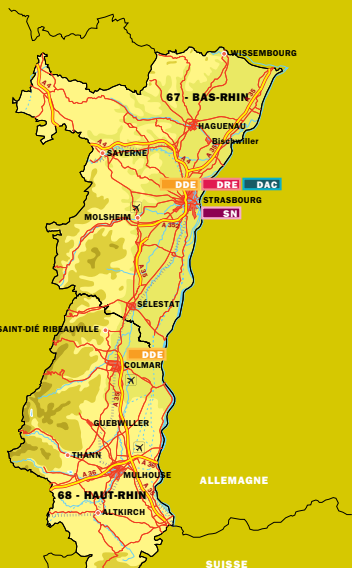
P.84 • NORD-PAS-DE-CALAIS
P.86 • BASSE-NORMANDIE
P.88 • HAUTE-NORMANDIE
P.90 • PAYS DE LA LOIRE
P.92 • PICARDIE
P.94 • POITOU-CHARENTES
P.96 • PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
P.98 • RHÔNE-ALPES
P.100 • GUADELOUPE
P.101 • MARTINIQUE
P.102 • GUYANE
P.103 • RÉUNION
P.104 • MAYOTTE
P.105 • SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

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.



Colmar



— autoroutes, — nationales, — voies ferrées électrifiées, — fleuves, — canaux, — zones urbaines, — DDE directions départementales de l'Équipement, — DRE direction régionale de l'Équipement, — DAC direction de l'Aviation civile Nord-Est, — SN service de la Navigation de Strasbourg



2.A

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 Dte s'attache à aider les professionnels du transport et du BTP dans leur volonté de modernisation et d'efficacité. Le premier point concerne la promotion d'une formation de 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 Dte. En 2002, ils délivrent 912 FIMO et 999 FCOS. Le montant total des subventions accordées aux centres de formation s'élève à 110000€.

La flambée des prix du terrain

La Dte Alsace est une des rares à suivre le prix du terrain à bâtir pour la maison individuelle. En effet, la pression foncière s'accroît 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 que l'offre s'amenuise, notamment en lotissement.

La relance du logement social

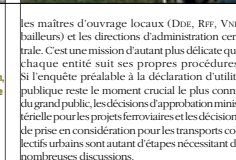
L'Alsace compte 53 logements sociaux pour 1000 habitants, alors que la moyenne nationale est de 68. Cette sous-production ne correspond pas à la réalité des besoins. Elle est due, à la fois, à des difficultés de financement et aux réticences de certains acteurs. Face à cette situation, les Dte ont mis en place un plan de relance qui s'appuie sur des contrats d'objectifs passés entre l'État et les organismes bailleurs,



2.A



2.C



2.C

1. Le tramway de Strasbourg.
2. Le pont Pierre Pinlin sur le Rhin, ouvert en octobre 2002.
3. Un nouveau lotissement de logements à loyers modérés.

4. Mise en service du contournement d'Innenheim.

pour une production sur trois ans. Vingt contrats locaux de relance ont été signés, sept dans le Haut-Rhin, treize dans le Bas-Rhin. L'analyse régionale a fixé les objectifs du plan de relance à 1 000 logements pour le Bas-Rhin et 600 dans le Haut-Rhin, ce qui correspond à un maintien du rythme pour le Haut-Rhin et un rattrapage important pour le Bas-Rhin.

Les réalisations : un pilotage efficace

L'année 2002 a vu les premières mises en service d'opérations :
→ le contournement d'Innenheim,
→ le pôle d'échange d'Hohenheim (première opération ferroviaire),
→ le pont sur le Rhin (contrat triennal de Strasbourg),
→ les aménagements sur la RN415 (route trans-européenne qui va de la frontière allemande-Neuf Brisch au col du Bonhomme). Malgré la complexité de ces dossiers, les projets avancent grâce au bon déroulement des procédures administratives. La direction régionale de l'Équipement joue un rôle décisif de coordination et de relais entre

les maîtres d'ouvrage locaux (DDE, RRF, VNF, bailleurs) et les directions d'administration centrale. C'est une mission d'autant plus délicate que chaque entité suit ses propres procédures. Si l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique reste le moment crucial le plus connu du grand public, les décisions d'approbation ministérielle pour les projets ferroviaires et les décisions de prise en considération pour les transports collectifs urbains sont autant d'étapes nécessitant de nombreuses discussions.

Éclairer les décisions dans le transport

La baisse de la compétitivité des transporteurs alsaciens vis-à-vis de leurs homologues et concurrents allemands du Land du Bade-Wurtemberg inquiète la profession. Pour en analyser en détail les causes et proposer des solutions d'amélioration, une étude est confiée à la société AFT. Cette étude montre que les différences entre les réglementations nationales du travail et les modes de rémunération des deux pays est la première cause de distorsion. Elle propose des pistes pour atténuer les effets déformateurs de cette comparaison.

Soutenir les entreprises

En 2002, la Dte instruit cinq fonds régionaux d'aide au conseil, trois en transport et deux en BTP. Quatre subventions sont accordées pour un montant de 56734€. Par ailleurs, le recrutement des chauffeurs de poids lourds étant un problème persistant indépendant des facteurs conjoncturels, la Dte prend l'initiative d'une étude sur ce sujet avec une analyse en profondeur permettant de proposer des solutions d'amélioration.

CHIFFRES CLÉS GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 734 145 hab. ¹
	¹ recensement 1999
SUPERFICIE	8 280 km ²
DENSITÉ	209 hab./km ²
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 FERRÉES	800 km
VOIES NAVIGABLES	350 km
PORTS FLUVIAUX	3

SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
NOMBRE DE TUÉS EN 2001	164
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	184
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-3,2%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-0,8%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS	
TRAFC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	116 ²
► INTERNE À L'ALSACE & INTERRÉGIONALE	83 ²
► INTERNATIONAL À PARTIR DE L'ALSACE	33 ²
	² en millions de tonnes

ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	
► ÉTABLISSEMENTS	1 000
► EFFECTIF	11 830 salariés et non salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	
► ÉTABLISSEMENTS	570
► EFFECTIF	670
	4 520 salariés et non salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS	
ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	32,051 ³
	³ en millions d'€

HABITAT	
RÉSIDENCES PRINCIPALES	678 837
LOGEMENTS SOCIAUX	89 000
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX PAR RAPPORT AUX RÉSIDENCES PRINCIPALES	13,2%
PRÊTS LOCATIFS SOCIAUX	1 796
DÉMOLITIONS LOGEMENTS SOCIAUX	96

CONSTRUCTION NEUVE	
LOCAUX AUTRISÉS SHON TOTAL	1 200 000 ⁴
LOCAUX AUTRISÉS	10 500 ⁴
LOGEMENTS COMMENCÉS	8 690 ⁴
	⁴ en 2001

ENTREPRISES DU BTP	
► EFFECTIF SALARIÉS ET NON SALARIÉS	46 050

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	2215
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	696
	1,67

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1235
PAULLOS	9,33
	1939
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	89
	1,52

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

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



→ 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 RD 660 avant les travaux de réalisation de la chaussée.

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 *maîtrise 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'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.

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.

La concertation pour l'avant-projet sommaire de la ligne à grande vitesse entre Angoulême et le Nord de Bordeaux s'achève. 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.

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.

Depuis le dernier trimestre 2002, les dépenses intérieures en

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'État, tous ministères confondus, a participé. Dès lan-



1. Derniers travaux sur la déviation d'Agénor avant sa mise en service

2. Pose de nouveaux câbles sur le pont d'Aquitaine.

3. Le tunnel du Somport.

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

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 suspendu à ses nouveaux câbles. Les travaux de mises à 2x3 voies se poursuivent.



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

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	2 908 359 hab* <small>*recensement 1999</small>
SUPERFICIE	41 308 km ²
DENSITÉ	70,39 hab/km ²
CINQ DÉPARTEMENTS	Dordogne, Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Pyrénées Atlantiques
CAPITALE RÉGIONALE	Bordeaux

ROUTES NATIONALES	1 455 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	442 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	120 km
VOIES FERRÉES	1 800 km
PORT AUTONOME	1
PORT D'INTÉRÊT NATIONAL	1

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%

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	156*
*en millions de tonnes	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	2 390
▶ EFFECTIF	17 713 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	538
▶ EFFECTIF	5 284 salariés

ROUTES NATIONALES	78*
AUTOROUTES CONCÉDÉES (A 89)	150*

* en millions d'€

RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 212 578
LOGEMENTS SOCIAUX	123 700
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	42*

*pour 1000 habitants

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	23 344
LOCAUX AUTORISÉS	2 574 067 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	20 243
LOCAUX COMMENCÉS	2 269 359 m ²
ENTREPRISES DU BTP	20 674
► EFFECTIF	62 430

LOGEMENTS FINANCÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	
7456	25 02

LOGEMENTS FINANCÉS	MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	11,34
PALULOS	3,79
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	2,18

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



1.a

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

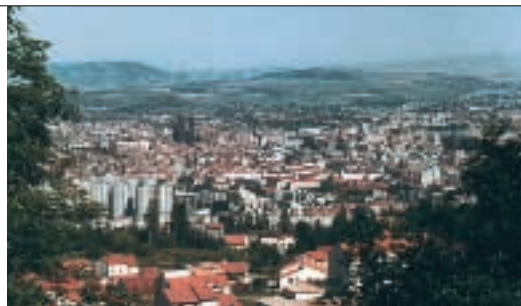
Une étude ayant révélé les risques potentiels d'un approvisionnement difficile de la région en matériaux de carrière pour le bâtiment et les travaux publics, le dialogue est lancé en 2002 avec les professionnels et les élus aménageurs des sites. En effet, bien que l'exploitation des carrières soit une activité d'ordre privé 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 concédés issus de roches massives dans les bétons hydrauliques. L'action se poursuivra en 2003.

Le dynamisme du secteur de la logistique

Dans la continuité 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 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 veut aussi faire coïncider son périmètre avec celui du schéma 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'État sur les principales enjeux* est 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.a

Le chantier géant de la route Centre Europe Atlantique

La construction de la route Centre Europe Atlantique entre Digoïn et Dompierre-sur-Besbre dans l'Allier, progresse à grand pas. Le chantier d'enrobé mené à l'automne, est un des plus grands chantiers de ce type en France en 2002. Longue de 22 kilomètres, la nouvelle route à deux voies va permettre d'éviter la traversée de Digoïn, 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'absence 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 amenée à se 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 national, démontrant 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'Organisation professionnelle de prévention du

1. Entrée nord du tunnel du Lioran.

2. Le projet du Grand Clermont est un projet structurant pour l'agglomération clermontoise.

3. Vite du tunnel du Lioran.

4. Mobilisation de tous les acteurs pour faire disparaître l'habitat indigne.

bâtiment et des travaux publics (OPBTP) et l'Agence nationale de valorisation de la recherche (ANVAR) a été particulièrement apprécié.

Résorber l'habitat indigne

Le 5 novembre 2002, à Vichy, une journée régionale sur le thème *résorber l'habitat indigne*, mobilise plus d'une centaine de participants concernés par cet objectif majeur. Des témoignages locaux et la présentation d'une opération exemplaire démontrent qu'il est possible d'arriver à une décision quand sont mobilisées en même temps les collectivités locales, les services de l'État, les associations et les professionnels du logement et de la santé. Pour ces décideurs, c'est l'occasion d'échanger les points de vue et les expériences sur l'importance du repérage des situations, la coordination des actions et les partenariats nécessaires.



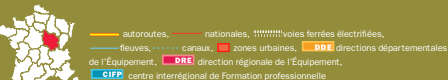
CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS	
POPULATION	1 308 876 hab.*
SUPERFICIE	25 375 km²
DENSITÉ	51,58 hab./km²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Allier, Cantal, Puy-de-Dôme, Haute-Loire
CAPITALE RÉGIONALE	Clermont-Ferrand
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTES NATIONALES	1 248 km
AUTOROUTES CONCEÉDÉES	297 km
AUTOROUTES NON CONCEÉDÉES	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 1996/2000	+3%
ÉCONOMIE DES TRANSPORTS	
TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	56,8* en millions de tonnes
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 124
► EFFECTIF	8 000 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	614
► EFFECTIF	2 500 salariés
FINANCEMENTS ROUTIERS	
ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	57 244* en millions d'€
HABITAT	
RÉSIDENCES PRINCIPALES	556 291*
LOGEMENTS SOCIAUX	59 036* en 2002
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	45,1* pour 1000 habitants
PRÊTS LOCATIFS	47 750 en 2001
DÉMOLITIONS LOGEMENTS SOCIAUX	228* en nombre de logements
RÉHABILITATION HLM	1 132
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	4 637
CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	11 341
LOCAUX AUTORISÉS	1 172 226 m²
LOGEMENTS COMMENCÉS	5 356
ENTREPRISES DU BTP	8 062
► EFFECTIF	26 936
AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROG. BALLEURS)	1 809
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PROG. OCCUPANTS)	2 170
	4,83
AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	514
PAILLOUS	1 132
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	67

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 réservoirs sont remplis à seulement 75% de leur capacité, c'est-à-dire en dessous du niveau de 1976. À titre de prévention, des mesures d'économies 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 700 000 m³ la quantité d'eau hebdomadaire utilisée sur le canal au lieu des 1,3 million de m³ qui aurait été nécessaire compte tenu du niveau des réservoirs. 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'étiage de certaines rivières.

Des gares multimodales à Nevers

Ce projet concerne le quartier des gares routières et SNCF dont il veut améliorer l'intermodalité en favorisant les liaisons entre train, car, bus, taxi, pignon, vélo par l'aménagement du quartier contigu. Un plan d'ensemble intégrant notamment une friche militaire proche et des projets de futurs développements est arrêté. 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'accessibilité 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 internes et tisser des alliances régionales.

Le Livre Blanc du Val de Saône

La vocation de cet ouvrage est d'afficher les enjeux de ce territoire 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.



Renouvellement urbain à Dijon

Le projet de renouvellement urbain, concentré sur l'îlot Lochères-Biffard, s'étend à la zone urbaine sensible du quartier des Grésilles. Il a pour objet 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'action sanitaire et sociale ;
- la densification du logement social et la mixité de l'habitat ;
- la création et le désenclavement d'équipements publics ;
- le renforcement et l'adaptation de l'armature commerciale ;
- la valorisation des espaces publics du paysage urbain. La participation de l'État est de 7,6 M€.

La déviation de Sens

Sens est traversée par deux routes nationales auto-transportant : la RN6 (Nord-Sud) dont le trafic a été détourné du centre de l'agglomération par la dev



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 RN60 (Est-Ouest). La déviation de la RN60 par le Sud est rendue nécessaire pour décharger Sens. Le projet et Subigny 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 18,16 M€, 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 rédigées à l'intention des maîtres d'ouvrage sous forme de deux plaquettes composées d'un document de sensibilisation commun et de fiches propres à chaque domaine. Les fiches relatives aux déchets du bâtiment sont limitées à des clauses générales qui devront aider la maîtrise d'ouvrage à structurer et à encadrer la gestion des déchets du chantier. Chelles concernant les déchets de travaux publics peuvent servir de canevas 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'urgence de projets logistiques d'une ampleur sans précédent dans la région, généralement portés par de 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'accueil et le développement de grands projets extra-régionaux avec le renforcement d'une logistique 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	1 609 653 hab*
SUPERFICIE	31 582 km ²
DENSITÉ	51 hab./km ²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Côte d'Or, Nièvre, Saône & Loire, Yonne
CAPITALE RÉGIONALE	Dijon

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTES NATIONALES	1 400 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	584 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	84 km
VOIES FERRÉES	2 600 km
VOIES NAVIGABLES	1 000 km
PORTS FLUVIAUX	7

SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
NOMBRE DE TUÉS EN 2001	331
NOMBRE 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
► EFFECTIF	10 800 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	90
► EFFECTIF	3 000 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS	
ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	50,19* En millions d'€

HABITAT	
RÉSIDENCES PRINCIPALES	670 956
LOGEMENTS SOCIAUX	100 528
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	64,12 pour 1 000 habitants
PRÊTS LOCATIFS	9 881
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	415* En nombre de logements
RÉHABILITATION HLM	3 091
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	9 821

CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	7 308
LOCAUX AUTORISÉS	1 904 543 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	6 611
ENTREPRISES DU BTP	9 454
► EFFECTIF	32 225 salariés

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	
6 521	6,52
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	
3 300	3,30

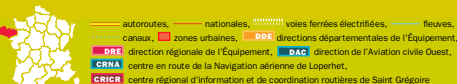
AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	
1 172	7,24
PALUDOS	
3 882	3,09
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	
109	2,06

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



14

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 une consommation 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 2 800 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 d'avantage 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 des réformes qui en découlent avec la conformation 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'État, la DDE participe à la réflexion et aux échanges entre les collectivités et l'État 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 Drie, 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



2a

1. Du nouvel ILM à Rennes.
2. A84, Traversée de la forêt de Liffé.

Les infrastructures routières, ferroviaires et aériennes

La mise en œuvre du contrat de plan État-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 : Loudéac-La Prénessaye et Moustoir-La Pie sur la RN 164 (14,5 km à 2x2 voies) et l'échangeur des Dumes sur la rocade de Rennes. Pour les projets ferroviaires, outre la poursuite des études et travaux prévus au contrat de 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, intervient 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 intéresse une partie du territoire breton.

La sécurité maritime

La mise en œuvre du plan national de renouvellement du balisage 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 ser-

vice. Outre l'amélioration des conditions de travail et de vie à bord, ce nouveau bateau offre des moyens techniques de pointe pour répondre aux exigences croissantes de sécurité maritime : mise en place de la signalisation flottante, lutte anti-pollution, entretien, dépannage et remorquage des bouées.

L'essor de l'énergie éolienne

L'exploitation du potentiel éolien est un atout pour la Bretagne, région très fortement importatrice d'énergie électrique. Le département du Finistère est très en pointe en la matière et le développement éolien s'est largement poursuivi en 2002 : vingt autorisations comprenant 88 éoliennes sont accordées pour une production de 91 MW. 14 demandes d'autorisation pour 53 éoliennes d'une puissance totale de 71 MW sont en cours d'instruction et 100 à 150 sites font l'objet d'investigations de la part d'opérateurs ou d'investisseurs.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	2 906 197 hab.*
TEMPÉRATURE	9,5°
SUPERFICIE	27 208 km²
DENSITÉ	107 hab./km²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Côtes d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan
CAPITALE RÉGIONALE	Rennes

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 008 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*

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	345
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	388
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-10,1%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	+4,3%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	159,1*
DE MARCHANDISES	*en millions de tonnes
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 425*
► EFFECTIF	28 767 salariés*
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	397*
► EFFECTIF	6 213 salariés*

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 209 668
LOGEMENTS SOCIAUX	132 160
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	45,5*
PRÊTS LOCATIFS	2 646
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	64*
RÉHABILITATION P.M.	519*
RÉHABILITATION PAR PRIVE	8 821*

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	24 353
LOCAUX AUTORISÉS	3 844 626 m²
LOGEMENTS COMMENCÉS	20 802

AIDE AU LOGEMENT PRIVE

LOGEMENTS FINANCÉS	1
MILLIONS D'€	
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	17,96
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	9,28
5014	

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCÉS	1
MILLIONS D'€	
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	13,22
PALULLOS	3,03
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	2,3
158	

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 Brécigny

Le 25 juin 2002 est inauguré sur la base aérienne de Brécigny près d'Orléans, le hangar HM 18 destiné à recevoir le futur avion de transport européen A400M. La subdivision de Brécigny de la Dde du Loiret, en collaboration avec le service technique des Bases aériennes, a assuré la maîtrise d'œuvre de cette opération de 16 M€. Les dimensions hors du commun de ce hangar (9 600 m au sol, équipé de 4 ponts roulants, comportant 2 650 m de bureaux sur 2 niveaux et ayant nécessité 1 000 tonnes de charpentes métalliques) en feront un ouvrage de référence au sein de l'armée 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 détoune le trafic du centre et facilite la circulation dans l'agglomération ; en Indre-et-Loire, la section Joué-lez-Tours-Drury de l'autoroute A85 Tours-Angers, qui attendra Langeais en 2003 ; dans le Loiret-et-Cher, la déviation de Moréas 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 de cette route entre Chartres et Dreux (opération réalisée au titre du contrat de plan interrégional Bassin parisien) ; dans le Loiret, la déviation de Bellegarde à Saint-Maurice-sur-Fessant (20 km) 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'extrémité 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 (ATIL) 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, la diffusion de l'information technique, la coordination juridique et administrative entre services ainsi qu'une assistance à la direction régionale de l'Environnement, maître d'ouvrage général.

Le Grand projet de ville (GPV) 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'État. Cette convention intègre un volet de renouvellement urbain au quel l'État apporte des financements exceptionnels gérés par la Dde. D'ores et déjà, les premières opérations de sécurisation 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 Châteaufort-sur-Loire de la Dde du Loiret a assuré la maîtrise d'œuvre de cette opération). Une hélicoptériste est créée au centre hospitalier de Châteaufort-sur-Loire et celle du centre

hospitalier de Tours est réaménagée et mise aux normes. Enfin, les moyens d'atterrissage aux instruments de l'aérodrome de Tours-Val de Loire ont été renouvelés. Au 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'État (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 près de 500 000 habitants à cheval sur le Loiret et l'Eure-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 de 14 M€ inscrits au volet territorial du CPER pour cet espace. Un appel à projets est lancé fin 2002 portant sur des actions en faveur des services aux populations, du développement économique ou encore de l'amélioration de l'accessibilité interne 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-État-collectivités et de répondre aux nouveaux enjeux d'ingénierie territoriale pour l'aménagement et le développement adapté de territoires ruraux en déclin.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS	
POPULATION	2 437 500 hab. ¹
TEMPÉRATURE	12,99 °C
SUPERFICIE	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	Orléans
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTES NATIONALES	1 733 km
AUTOROUTES CONCEÉDÉES	286 km
AUTOROUTES NON CONCEÉDÉES	132 km
VOIES FERRÉES	2230 km
► DON'T 179 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 1996/2000	-23,4 %
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-23,8 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS	
TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	123 ¹
	en millions de tonnes (en 2001)
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1796
► EFFECTIF	13 200 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	416
► EFFECTIF	4 645 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS	
ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	
► AP	28,1*
► CP (RÉSEAU NON CONCEÉDÉ)	41,5*
	* en millions d'€

HABITAT	
RÉSIDENCES PRINCIPALES	999 705
LOGEMENTS SOCIAUX	161 724
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	74,5 ¹
	* pour 1000 habitants
PRÊT LOCATIF	2 239**
PRÊT LOCATIF SOCIAL (PLS)	434***
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	1 115***
RÉHABILITATION HLM	6 131***
RÉHABILITATION PRIVÉ	5 259***
	** en nombre de logements

CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	12 200
LOCAUX AUTORISÉS	1 666 730 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	10 154
ENTREPRISES DU BTP	13 438
► EFFECTIF	50 990

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ	
LOGEMENTS FINANCÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	2954
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	2305
	4,9

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	
LOGEMENTS FINANCÉS	MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1696
PALULOS	2954
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	6131
	100
	3,25



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

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



1A

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 PLAI 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.

2A
1. Notre Dame en Vaux à Châlons-en-Champagne.

2. Pose de signalisation temporaire pour le passage du Tour de France 2002.

Le volet fluvial du contrat de plan

La mise à l'enfoncement 2,20 m de la section Reims-Berry-aubac est en cours de négociation dans le cadre du projet global de mise à 2,20 m entre Reims et Compiègne. L'aménagement à 1000 t entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine doit être effectif en 2003. La liaison du port de Givet au gabarit belge de 1350 ts inscrit dans un projet global d'aménagement de la Meuse à Givet et de développement économique qui est en cours de négociation. Les travaux de viabilisation du canal de la Marne à la Saône se poursuivent suivant un échéancier jusqu'en fin 2006.

L'aménagement du canal Haute-Seine pour le tourisme en est à l'étude de faisabilité par le conseil général de l'Aube.

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

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

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	104,14* *en millions de tonnes
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	748
► EFFECTIF	11 214 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	136
► EFFECTIF	2 496 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES 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
PRÊTS 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 FINANCÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	2 396
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	2 056
	3 393

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCÉS	MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	832
PALULOS	1 843
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	67
	4 623
	2 042
	0,783

CORSE L'ÎLE 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.



— 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 constituent son relief et son insularité et à résorber son déficit en équipements et services collectifs. Une convention-cadre est signée entre l'État et la collectivité territoriale sur ce projet. L'État 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'un nouveau 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 de Marseille ou Nice expliqué 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'État 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 départementaux 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.



2.4

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 ont concerné, 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* complètera l'opération d'Ajaccio. Pour

1. La gare maritime d'Ajaccio.
2. L'entrée du port de Bonifacio.
3. HLM Bonifacio à Ajaccio.
4. Porto-Vecchio vu de l'estuaire du Stabiazino.



Bastia, le programme d'initiative communautaire Urban renforce les actions de requalification du bâti du centre ancien et de création d'équipements publics de quartier.

La rénovation des villages de l'intérieur

Une nouvelle opération concernant 18 villages est lancée. Actée dans le contrat de plan État-région et le document unique de programmation des fonds européens, ses objectifs sont la réhabilitation du patrimoine bâti, le développement de l'activité économique et la mise en valeur du patrimoine naturel et des paysages. Ils sont conformes par l'adjonction d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat.

Les agglomérations

L'île compte désormais deux communautés d'agglomérations conformément aux ambitions affichées dans le document *stratégie de l'État en Corse 2000-2006*. De façon parallèle, les études de faisabilité de création de deux agences d'urbanisme, l'une sur l'aire bastiaise, l'autre sur l'aire ajaccienne, sont en cours. Ces deux sites ont été retenus par la Fédération nationale des agences d'urbanisme et l'État parmi les sites pilotes nationaux de création de nouvelles agences.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS	
POPULATION	267 249 hab. ¹ ¹ recensement 1999
SUPERFICIE	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 ² ² compensation de la collectivité territoriale
ROUTES DÉPARTEMENTALES	4 430 km
VOIES COMMUNALES	2 400 km
VOIES FERRÉES	231 km
PORTS MARITIMES	2 ² ² attribués à la collectivité territoriale par la loi de janvier 2001
TONNAGE DES PORTS	1 804 958
TRAFIC PASSAGERS	3 740 885
SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
NOMBRE DE TUÉS EN 2001	62
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	54
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1995/2000	+17%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	0%
ÉCONOMIE DES TRANSPORTS	
TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	1,88* [*] en millions de tonnes net par mer
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	227
► EFFECTIF	635 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	153
► EFFECTIF	550 salariés
FINANCEMENTS ROUTIERS	
ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	8,65* [*] en millions d'€
HABITAT	
RÉSIDENCES PRINCIPALES	106 315
LOGEMENTS SOCIAUX	11 148
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	42,6 [*] pour 1000 habitants
RÉHABILITATION HLM	1 165
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	559
CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	3 192
LOCALISATIONS	126 076 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	2 357
AIDE AU LOGEMENT PRIVE	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 €
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. OCCUPANTS)	
336	731 413
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAR. PROP. BAILLEURS)	
462	1 257 134
AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 €
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	
175	2 599 336
PAULLOS	
1 165	1 005 673
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	
52	2 066 935
SURCHARGE FONCIÈRE	235 054 €

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.



Saut du Doubs



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 leur région très productrice le recours 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 maires d'ouvrage et les professionnels, le choix des sites et de leurs 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 commune APN est réalisée et pour la branche sud, le cahier des charges est finalisé. Les réflexions sur l'aménagement des deux nouvelles gares TGV de Besançon-Auxon et de Belfort-Montbéliard-Héricourt sont reliées 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 des Hôpitaux Vieux.

La liaison entre Langres et la Suisse

La liaison de 165 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 démarrage des travaux, les premiers travaux, 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-

1. Une aérienne de Besançon, la capitale régionale.

2. Pose de glissières de protection pour la sécurité des motards.

3. La nouvelle déviation évite la traversée des Hôpitaux Neufs et des Hôpitaux Vieux.

4. Le projet du TGV Rhin-Rhône est très attendu dans la région.

yée. 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, désignée premier enjeu national par le président de la République, est au centre des actions dans la région. Dans le cadre de l'élaboration de 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 fortement accidentogènes sont répertoriées au vu de résultats récents d'accidentologie. En conséquence, l'ordre de priorité des opérations non réalisées est revu et des opérations nouvelles jugées plus urgentes sont proposées au conseil de plan Etat-région 2000-2006 qui doit être réexaminé en 2003.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 150 000 hab. ¹
DENSITÉ	16202 hab./km ²
SUPERFICIE	71 hab./km ²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Doubs, Jura, Haute-Saône, Territoire de Belfort
CAPITALE RÉGIONALE	Besançon

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	838 km
AUTOROUTES CONCEÉDÉES	201,6 km
AUTOROUTES NON CONCEÉDÉES	22,2 km
VOIES FERRÉES	878 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 1996-2000	10,7 %
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-4,7 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	62,53 ²
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 071
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	354

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	74,07 ²
---------------------------------	--------------------

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	457 000
LOGEMENTS SOCIAUX	72 533
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	16,1 %
PRÊTS LOCATIFS SOCIAUX	959
DÉMOULATIONS LOGEMENTS	2 777
REHABILITATION PARC PRIVÉ	2 271
REHABILITATION PARC PRIVÉ	1 622

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	4 510
► LOGEMENTS	1 716
► LOCAUX	935 988 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	6 248
ENTREPRISES DU BTP	5 480
► EFFECTIF	25 365

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

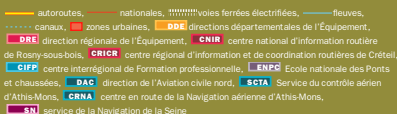
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (RUSON ANAH) PAH EN 2002 (PROG. BAILLEURS)	11,06 ²
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (RUSON ANAH) PAH EN 2002 (PROG. OCCUPANTS)	4,39 ²
► LOGEMENTS	11,06 ²
► LOCAUX	4,39 ²
AU TOTAL EN NOMBRE DE LOGEMENTS	3 893

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCÉS	11,06 ²
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	4,51
PAILLOUS	1246
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	2,10
► EFFECTIF	82
► EFFECTIF	1,14

REGIONS FRANCHE-COMTÉ

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.



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, font avancer les interventions. À ce stade, les réalisations ne constituent que la partie visible d'un iceberg. En revanche, émerge des discussions une culture technique nouvelle, faite de confrontations fructueuses entre des acteurs longtemps habitués à travailler isolément : agents de l'État, du Conseil régional, des Conseils généraux, des collectivités territoriales, communes et intercommunes, entreprises, associations, 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.

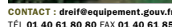
La loi d'orientation d'aménagement et de développement du territoire de 1995 a confié la responsabilité de la révision du schéma directeur de l'Île-de-France au Conseil régional. Dans la perspective d'une éventuelle révision, le préfet de région a demandé à la direction régionale de l'Équipement d'engager les travaux préparatoires de réflexion afin de disposer en temps utile des éléments permettant de préciser ses avis sur les 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.

Le contrat de plan État-région 2000-2006 a identifié en Île-de-France dix territoires prioritaires pour lesquels les deux partenaires vont agir ensemble : Boucle nord de la Seine, Hauts-de-Seine, Marne-La-Vallée, Massy-Saclay, Plaine de France, Plaine Saint-Denis, Roissy, Seine aval et Seine amont, Sénart, Val-de-Seine et Val d'Oise. Ces territoires ont été choisis pour leur situation géographique et leur rôle économique. Ils ont également été retenus pour leur rôle de subventionner le déficit prévisionnel des opérations d'aménagement. La mise en œuvre de ce contrat de plan commun élaboré en partenariat entre l'État et la Région Île-de-France se concrétisera par des opérations de développement (démarches (comme Seine aval et Seine amont), voir 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



La convention foncière passée entre l'État 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.

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 était de 9 000 logements par an. La répartition des constructions confirme un rééquilibrage au profit des



- #### 4. La résidence HLM Branly à Brétigny-sur-Orge.



Le système d'information pour un réseau intelligent aux usagers (SIRIUS) a de multiples avantages : le recuile des données de vitesse, de débit et d'accidents, il assure la mise à jour des données de trafic (notamment le SYTADIN), le renseignement en temps réel des panneaux à messages variables des autoroutes. Ce système, d'abord opérationnel à l'Est de la France, sera étendu à l'ensemble du territoire. L'extension 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 de la gestion de trafic. 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 (INRETS), ont permis de tester l'efficacité de plusieurs dizaines d'accès en petite couronne. Le principe d'une exploitation dynamique permettant de résorber en grande partie le premier bouchon de France, sur le tronçon de la N101, est en étude, devant être mis en voir le jour prochainement.

POPULATION	10 952 011 hab.
	* recensement 1999
SUPERFICIE	12 072 km ²
DENSITÉ	910 hab./km ²
HUIT DÉPARTEMENTS	75, 77, 78
	91, 92, 93, 94, 95
CAPITALE RÉGIONALE	Paris

ROUTES NATIONALES	1 360 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	281,1 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	307 km
VOIES FERRÉES	2 166 km
VOIES NAVIGABLES	1 427 km
PORTS FLUVIAUX	70

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	696
	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 %*
	* au 30 septembre
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-9,87 %*
	* au 30 septembre

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	291,85*
*en millions de tonnes, en 2003	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	8175
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	977

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES 200,2*

RÉSIDENCES PRINCIPALES	4 510 569
LOGEMENTS SOCIAUX	1 141 826
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	104
	*pour 1000 habitants
PRÊTS LOCATIFS	12 748*

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	21 673
LOCAUX AUTORISÉS	4 987 151 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	33 361
ENTREPRISES DU BÂTIMENT	47 871
► EFFECTIF	229 610
ENTREPRISES DES TRAVAUX PUBLICS	845
► EFFECTIF	61 893

LOGEMENTS FINANCÉS	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

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

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.



Minerve



ESPAGNE



— autoroutes, — nationales, — voies ferrées électrifiées, — fleuves, — canaux, — zones urbaines, — DDE directions départementales de l'équipement, — DRE direction régionale de l'équipement, — SMN service Maritime et de Navigation du Languedoc-Roussillon

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 2002 dans le Gard. La cellule de crise montée en urgence a permis d'organiser la communication avec la presse, d'informer le public sur l'état des routes (4 numéros d'informations ouverts) et les aides au logement. 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.

Semaine 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 prévoit d'intervenir dans des quartiers anciens du centre, Saint-Jacques, Saint-Mathieu, La Réal, Saint-Jean ; contrôler renforcés, réhabilitation de logements privés, constructions nouvelles, accompagnement et relogement des familles, résorption de l'insalubrité et restauration immobilière. En tout, 1 200 logements seront rénovés en 5 ans, un projet de 40 M€ financés 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 des 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.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 transitaient chaque année par des structures d'hébergement d'urgence jugées en nombre insuffisant et près

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

2. Le champ d'inondation de Sijan.



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 pôle 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

dossiers. En décembre, 12 parcs sont en service pour 109 aérogénérateurs et 67 MW. Près de 120 communes sont intéressées par le développement de cette énergie.

Le chantier de l'A 75 progresse

Cette liaison revêt une importance vitale pour la région et le désenclavement des communes du Nord. En 2002, les 20 km entre Clermont-l'Hérault et Pézenas sont achevés. Le public peut suivre la progression du chantier sur internet www.herault.equipement.gouv.fr.

L'accueil des gens du voyage

Un projet prévoit dans l'Hérault la création de 24 aires d'accueil de 700 places, 10 aires de passage de 120 places et 9 aires de grand passage de 1 350 places. Une aide technique est proposée aux collectivités qui aménagent leurs aires d'accueil.

Mobilité et développement urbain

La loi SRU pose la question des relations entre déplacements et étalement urbain. Un sujet qui concerne de près la région Languedoc-Roussillon où la croissance démographique s'accompagne d'enjeux territoriaux. La direction régionale de l'équipement a organisé à Montpellier, en novembre 2002, un colloque sur le thème *mobilité et développement urbain* où ont été invités à s'exprimer les meilleurs spécialistes devant 125 responsables d'aménagement. Des perspectives à moyen et long terme sont ainsi ouvertes qui éclairent la réflexion et les décisions locales.

CONTACT : drd-34@equipement.gouv.fr
Tél. secrétariat : 04 67 20 52 19

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	2 338 500 hab.*
	*estimation INSEE au 1 ^{er} janvier 2003
SUPERFICIE	27 375 km ²
DENSITÉ	85 hab./km ²
CINQ DÉPARTEMENTS	Aude, Gard, Hérault, Lozère et Pyrénées-Orientales
CAPITAL RÉGIONALE	Montpellier

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 376 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	396 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	110 km
VOIES FERRÉES	1 400 km
VOIES NAVIGABLES	325 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	2
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	6 288 000
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 PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-4,3 %
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-4,5 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	150*
	*en millions de tonnes
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1 691*
► EFFECTIF	6 835 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	516

FINANCEMENTS 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
PRÊTS LOCATIFS	460

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	22 823
LOGEMENTS AUTORISÉS	22 898
LOCAUX AUTORISÉS	1 600 591
LOGEMENTS COMMENCÉS	19 020
ENTREPRISES DU BTP	18 444
► EFFECTIF	53 985

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	3 890
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	2 818
	6

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCÉS	MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	181
PAILLOUS	6,6
2 300	4,9
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	464
	5,3

FONDS EUROPÉENS PROGRAMMES DOSSIERS

	MILLIONS D'€
39	9,6

REGIONS
LANGUEDOC-ROUSSILLON

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 primordial de développement futur.



Château de Montbrun



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



Renouveau 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 d'un périmètre de restauration immobilière.

Un nouvel outil d'information géographique

Le nouveau système d'information géographique du réseau Équipement en Limousin (SIGREM) 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

Des 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 de trafic, 18 stations météo, 23 caméras de surveillance, 14 panneaux à 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. Côté 8232000 totalement financés par l'État.

1. La rue de la Barrière à Tulle.

2. Le centre de Tulle et sa cathédrale.



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 social des personnes en grande difficulté et le développement de techniques innovantes et économes en énergie dans le cadre du développement durable.

Bienvenue au réseau Veloroute

Le Veloroute a 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 Veloroute veut être à la fois un itinéraire cohérent pour une pratique nationale et

3. Randonnée sur la piste du Veloroute.



Les orientations stratégiques de la région

Le goût 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 développement et de complémentarité des modes de transport en Limousin, ils affinent 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 projet 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 (RN145 en Creuse) est maintenant complètement aménagé sur 60 km entre l'autoroute A 20 à La Croisette et Guéret. Les travaux se poursuivent à l'est de Guéret vers Gouzon et Montluçon. Une nouvelle section permettant de rejoindre Paracast est en cours de terrassements et sa mise en service prévue en 2004.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	710 939 hab.*
densité	16 hab./km²
SUPERFICIE	42 942 km²
DENSITÉ	42 hab./km²
TROIS DÉPARTEMENTS	Corrèze, Creuse, Haute-Vienne
CAPITALE RÉGIONALE	Limoges

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	693 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	70 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	163 km
VOIES FERRÉES	870 km

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	98
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	93*
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

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	35,96*
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	354
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	62
EMPLIÉS	918 salariés

FINANCES ROUTIÈRES

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	17,590*
EMPLIÉS	14

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	311 530
LOGEMENTS SOCIAUX	36 642
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	52,63%
EMPLIÉS	1000 habitants

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	6 194
LOCAUX AUTORISÉS	653 221 m²
LOGEMENTS COMMENCÉS	3 341
ENTREPRISES DU BTP	4 674
EMPLIÉS	14 162

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS d'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. BAILLIERS)	1 042
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. OCCUPANTS)	1 512
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. OCCUPANTS)	3 162

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS d'€
PRÉL LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	356
PAULLOS	1 992
PRÉL LOCATIF AIDE D'INTÉGRATION (PLAI)	485
PAULLOS	1 428
PRÉL LOCATIF AIDE D'INTÉGRATION (PLAI)	25
PAULLOS	0 454

RÉGIONS

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.



La place Stanislas à Nancy



Huit radars automatisés sur l'A 31

L'autoroute A 31 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 DRE 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. Sa capacité à associer toutes les administrations concernées par une infraction (Forces de l'ordre, Trésorerie générale, procureur de la République, DIT de la Moselle, SDTI) 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 ferrifères afin d'engager l'étude des plans de prévention des risques miniers et du maintien de la ressource en eau, ensuite, aux conditions de redéploiement économique des bassins. Des objectifs sont fixés en matière de 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 délégués, soit près de 1/5^e de l'enveloppe nationale avec un avancement de 33% sur 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.

TCV Est : lancement d'une étude sur les gares

L'État et la région ont décidé, en décembre 2002, de financer une étude spécifique sur les modes de dessertes 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 DRE Lorraine.

L'électrification des lignes vosgiennes

L'électrification des deux lignes vosgiennes dans le cadre des aménagements du réseau ferroviaire existant liés au projet de 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'A 31 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 du trafic avec la mise 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 inter-services (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'État en rendant possible leur mise en ligne et leur consultation sur un site Internet ouvert à tous. L'enjeu 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	2 313 486 hab ¹ <small>(recensement 1999)</small>
SUPERFICIE	23 547 km ²
DENSITÉ	98 hab/km ²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle, Vosges
CAPITALE RÉGIONALE	Metz
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTES NATIONALES	1 325 km
AUTOROUTES CONCEÉDÉES	2 651 km
AUTOROUTES NON CONCEÉDÉES	200 km
VOIES FERRÉES	1 861 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 1996/2000	-8,9%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-5,9%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES ²	150 ³
ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	1 407
► EFFECTIF	15 072 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	514
► EFFECTIF	2 731 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	87 ⁴
<small>(en millions d'€, investissements et entretien)</small>	

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	835 850 ⁵ <small>(recensement 2000)</small>
LOGEMENTS SOCIAUX	158 700
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	68,6 ⁶ <small>(pour 1000 habitants)</small>
DÉMOLITIONS LOGEMENTS SOCIAUX	839 ⁷ <small>(en nombre de logements)</small>
PRÊTS LOCATIFS	8 639 ⁸
RÉHABILITATION HLM	4 160 ⁹
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	31 330 ¹⁰ <small>(en millions d'€)</small>

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	11 060
LOGEMENTS COMMENCÉS	1 583 000 m ²
ENTREPRISES DU BTP	5 740
► EFFECTIF	46 871

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANÇES	1
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. BAILLEURS)	25 510
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROP. OCCUPANTS)	5 819
2 869	

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇES	1
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	6 729
PAILLOUS	1 697
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (P.L.A.I.)	1 904
110	

CONTACT : Tél. 03 87 34 34 34

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.



Montdormert



— autoroutes, — nationales, — voies ferrées électrifiées, — rivières, — canaux, — zones urbaines, DDE directions départementales de l'Équipement, DRE direction régionale de l'Équipement, DAC direction de l'Aviation civile Sud, SEFA service d'exploitation de la Formation aéronautique de Muret, ENAC école nationale de l'Aviation civile, ENM école nationale de Météorologie, SNI service de la Navigation de Toulouse



2.4

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 descentisme et le développement économique des territoires traversés. La Dne 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 Dne 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 monter l'exemple, un bandeau posé sur chaque véhicule de service proclame : *Je respecte le Code de la Route*. Dans le Tarn-et-Garonne, la Dne est aussi pilote pour le projet management et pratiques de la sécurité routière lancé par la Sécurité routière. L'enjeu est de faire acquiescer aux agents tous les réflexes de sécurité routière.

Mobilisation après la catastrophe d'AZF

Une cellule travaux animée par la Dne 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 concertation, d'arbitrage dans les situations difficiles entre les différents acteurs des dossiers (professionnels, institutions, assureurs) et de fournir une assistance technique constante auprès des sinistrés. La cellule a aussi assuré le montage et le suivi d'une opération de mise hors d'eau et hors d'air de logements endommagés (1 000 logements traités). Par ailleurs, la forte implication des services centraux de locaux mais aussi des 140 agents du Parc de l'Équipement entièrement détruit a permis à ces derniers de reconstruire dans un cadre de travail provisoire, leur outil 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 définitifs a été engagé.



Un nouvelle plateforme aérienne

La Dne 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.

D'un Viaduc à l'autre en Aveyron

La construction du Viaduc de Millau s'est poursuivie en 2002, avec, notamment, les premières levées de piles, le lancement du tablier (en métal car plus léger que le béton et d'une longueur de 2460 m) de part et



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

2.4 L'franchissement d'une dérive du canal du Midi par un bateau de tourisme.

2.2 Projet de reconstruction du parc de la Dne de Toulouse par l'architecte Joseph Almudover.

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

2.3

d'autre de la vallée qui doit accoster, en 2004, sur les piles les plus hautes (320 m). Par ailleurs, le viaduc de Verrières, ouvrage également exceptionnel mixte acier-béton, de 720 m de longueur et 140 m de hauteur, s'est vu décerner un Ruban d'Or en novembre 2002, lors des sixièmes Palmarès des paysages routiers 2002.

Le Grand projet de ville dans l'agglomération toulousaine

La convention-cadre de ce projet de développement social et urbain, visant à rénover 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 territorialisées 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 descentisme des quartiers. Le plan de financement se monte à 314 millions d'euros.

La gestion des bouchons de Cahors

L'été 2002 sera le dernier d'une traversée de Cahors problématique avec 4000 véhicules/jour au plus fort de la circulation puisque l'ouverture complète de l'A20 est prévue en juin 2003. Dans l'attente, la Dne du Lot, après avoir amélioré les passages difficiles, a mis en place pendant l'été 2002, une salle de gestion du trafic pour gérer l'afflux de véhicules favorisé par l'ouverture récente de l'A20 entre Orléans et Cahors. Ce dispositif fonctionne sous l'autorité de la préfecture avec l'aide des services de Police et de Gendarmerie, d'ASF et du CHURC de Bordeaux. L'information des automobilistes est assurée en liaison avec les médias écrits et parles.

Les traversées des Pyrénées

De nombreux travaux d'études sur les traversées des Pyrénées se sont poursuivis en 2002 à travers des colloques et des conférences tant en France qu'en Espagne. L'augmentation continue du trafic des camions sur l'A63 et sur l'A9 est en effet préoccupante et les solutions de transfert modal sur le fer ou la mer sont encore difficiles à réaliser. Ces travaux ont été nourris par les données statistiques réunies et analysées dans les documents diffusés par la Dne : L'Atlas transpyrénéen des transports, l'Observatoire des trafics au travers des Pyrénées, l'Observatoire franco-espagnol.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	2 500 000 hab* *recensement 1999
SUPERFICIE	45 597 km ²
DENSITÉ	56 hab/km ²
NEUF DÉPARTEMENTS	Ariège, Aveyron, Gers, Hautes-Pyrénées, Hautes-Garonne, Lot, Tarn, Tarn et Garonne
CAPITALE RÉGIONALE	Toulouse

INFRASTRUCTURES DES TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 738 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	425 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	185 km
VOIES FERRÉES	4 510 km
VOIES NAVIGABLES	140 km
PORTS FLUVIAUX	10

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	414
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	407*
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-10%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	100*
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	2 455
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	875
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	14 500
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	5 600

INVESTISSEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	216*
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	100*

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 070 000
LOGEMENTS SOCIAUX	100 000
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	39*
DÉMOLITIONS LOGEMENTS SOCIAUX	143*
PRÊTS LOCATIFS	58 989**
RÉHABILITATION HLM	3 6**
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	27 18**

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	26 145
LOCAUX AUTORISÉS	2 986 631 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	20 393
ENTREPRISES DU BTP	18 570
ENTREPRISES DU BTP	71 700

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCÉS	MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	9 094
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	4 472
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	17 04
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	10 34

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

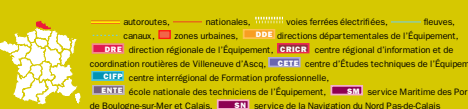
LOGEMENTS FINANCÉS	MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1 946
PALUDS	13 56
PRÊT LOCATIF AIDE D'INTÉGRATION (PLAI)	3 316
PRÊT LOCATIF AIDE D'INTÉGRATION (PLAI)	3 607
PRÊT LOCATIF AIDE D'INTÉGRATION (PLAI)	184
PRÊT LOCATIF AIDE D'INTÉGRATION (PLAI)	3 63

POLITIQUE DE LA VILLE

CRÉDITS MINISTÈRE VILLE	5
-------------------------	---

REGIONS MIDI-PYRÉNÉES

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.



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 commune d'Oignies, en 2002, a utilisé les techniques d'infiltration 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 établit 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 des 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'État et des professionnels d'augmenter le 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'agriculture, l'écologie, l'énergie et le logement 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 car la production et la transformation du bois sont moins énergivores. Le lancement de la campagne nationale d'information a été 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 des outils de concertation et de suivi de l'habitat 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

1. Exemple de technique d'assainissement pluvial alternatif dans le bassin minier du Nord, Pas de Calais.

2. Aménagement du boulevard de l'Union à Roubaix

3. Le plan lumière de Douai a permis d'illuminer le beffroi.

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

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. L'objet est de souligner la structure architecturale d'un bâtiment en jouant sur les contrastes de décor et les éléments caractéristiques du style local. L'enjeu est aussi d'attirer le regard par l'éclairage d'une flèche d'église ou d'une entrée de ville par un ouvrage illuminé.

CONTACT : Dre-Nord-Pas-de-Calais@equipement.gouv.fr
Tél. secrétariat 03 20 49 63 44

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	3 996 488 hab*
SUPERFICIE	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
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	314 km
VOIES FERRÉES	1 443 km
VOIES NAVIGABLES	680 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	3
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	83 600 000
TRAFFIC PASSAGERS	15 447 000
PORTS FLUVIAUX	250

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	315
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	310
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-9,1%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-8,0%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	
► NATIONAL	164,5
► INTERNATIONAL	62,8
*en millions de tonnes	
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES (SIREN)	
► EFFECTIF	2 606
	22 667 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	
► EFFECTIF	874
	7 205 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES 62 794 806*
*en millions d'€

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	16 317
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 FINANCÉS	MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	19,05
PALULOS	10,72
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	3,31

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, — DRE directions départementales de l'Équipement, — DRE direction régionale de l'Équipement



1a

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, déclinant des stages de qualification au renouvellement urbain et d'accompagnement méthodologique au montage de projet. L'atelier est conçu comme 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 reconstituées 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'estuaire de la Seine, la nécessité d'un rééquilibrage économique au bénéfice 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 le projet. Une fois ce cadrage acquis, les parties impliquées vont déterminer ensemble une organisation de projet collective, garante de l'efficacité du processus opérationnel. Un livre blanc est rédigé par les services de l'Équipement du Calvados pour y aider. Il dresse un état des lieux général du site et un diagnostic, 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 est 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.



2a



2a

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 des transports routiers. 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.

3. Rencontres régionales du transport routier, avec l'intervention de Patrick Cocu, 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 des transports routiers. 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'État, la communauté urbaine et la ville de Cherbourg les engageant sur ce projet pour six 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 : opérer une couture 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 projets d'aménagement urbain : les responsables d'aménagement urbain analysent 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 par 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'État et la région Basse-Normandie, s'élève à 113 M€. Au total, 27 ouvrages d'art rétablissent les communications et les écoulements hydrauliques. Trois échangeurs complets et un demi-échangeur assurent les dessertes locales. 17 bassins de retenue permettent d'épurer 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.

CONTACT : Dre/Dre Basse-Normandie www.basse-normandie.equipement.gouv.fr
Tél. secretariat Dre 02 31 15 53 20

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 422 436 hab*
	<small>* en 1999</small>
SUPERFICIE	17 589 km²
DENSITÉ	80,9 hab/km²
TROIS DÉPARTEMENTS	Calvados, Manche, Orne
CAPITALE RÉGIONALE	Caen

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 043 km
AUTOROUTES CONCEÉDÉES	52 870 km
AUTOROUTES NON CONCEÉDÉES	112 km
VOIES FERRÉES	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 TUES EN 2001	219
NOMBRE DE TUES EN 2002	208
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUES SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-1,2 %
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUES SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-4,3 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES 75*	
	<small>* en millions de tonnes</small>
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	948
► EFFECTIF	9 288 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	393
► EFFECTIF	2 528 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	92,5
	<small>* en milliards d'euros</small>

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	572 019
LOGEMENTS SOCIAUX	105 901
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	74,5*
	<small>* pour 1000 habitants</small>
PRÊTS LOCATIFS	1 368**
DÉVALUATIONS LOGEMENTS	1 171**
RÉHABILITATION HLM	1 325**
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	4 709**
	<small>** en nombre de logements</small>

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	7061
LOCAUX AUTOMES	1 439 245 m
LOGEMENTS COMMENCÉS	6 502
ENTREPRISES DU BÂTIMENT	4638
► EFFECTIF	34 244
ENTREPRISES DES TP	180*
► EFFECTIF	6 000*
	<small>* source INSEE 2000</small>

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCES	1
	<small>* MILLIONS D'€</small>
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	
2 850	7,9
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	3,6
1 859	3,6

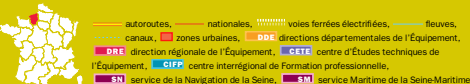
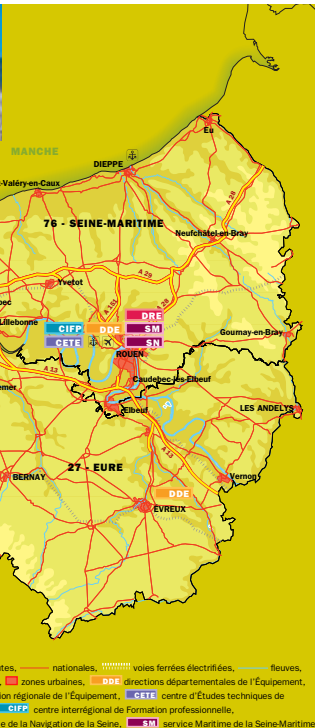
AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCES	1
	<small>* MILLIONS D'€</small>
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	
1003	6,6
PALULOS	
1325	1,2
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (P.L.A.I.)	0,6
49	0,6

AGREMENTS PLS 316

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 et leurs contraintes à celles des motards afin de mieux prendre en compte les risques particuliers des deux-roues. Depuis, sur la RN 138, la chaussée 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 glissières en béton armé incitant à ralentir. Désormais, le demi-tour observé en situation 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

À la suite des crues du printemps 2001, le service d'annonce des crues a été équipé de stations automatisées. Depuis septembre 2002, les internautes peuvent accéder aux informations d'annonce des crues pendant la période d'attente et à l'atlas des zones inondées du département. Cent dix-huit communes sont concernées par douze plans de prévention des risques d'inondation approuvés ou à l'étude. Le recensement et la cartographie des marnières 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 marnières 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'Évreux 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

Au terme d'une étude débutée en janvier 2002, l'opération de renouvellement urbain du quartier de La Madeleine, à Évreux, 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 glissière de sécurité de la RN 138.
2. Photomontage de la déviation de Harfleur.

grande barre d'immeuble voisine fin 2002. Un second projet adopté en 2002, est en voie de réalisation dans le quartier du Germe de Ville à Val-de-Reuil.

La déviation de Harfleur

Il s'agit là d'une importante opération routière sur six kilomètres de voies comportant dix ouvrages d'art. Les travaux commencés fin 1998 doivent s'achever fin 2004. En 2002, a commencé la construction du viaduc du Mayville, long de 214 mètres, qui repose sur six piles intermédiaires et deux culées d'extrémité. Il s'agit d'un ouvrage de type supérieur composé de deux tabliers indépendants à deux fois deux voies.

Sites potentiels de déchets



CONTACT : www.haute-normandie.equipement.gouv.fr
TÉL. 02 35 58 53 27

Fluidité sur le Pont Mathilde

La circulation sur le pont Mathilde, ouvrage le plus fréquenté de l'agglomération rouennaise, est régulièrement saturée aux heures de pointe, en raison du nombre limité de voies et de carrefours à feux sur l'entrée sud. En 2002, les travaux de réaménagement ont amélioré les conditions de circulation et diminué l'intensité du trafic. Pour tous, le pont apporte un gain notable de sécurité et d'agrément grâce aux aménagements paysagers, au nouvel éclairage, à la remise en état des chaussées et à la mise en place d'équipements de sécurité.

La gestion des déchets du BTP

Comparables en volume (3 400 000 tonnes) à la production des déchets ménagers, les déchets du BTP constituent un enjeu pour la région tant sur le plan environnemental qu'économique. Un schéma des processus de traitement est en cours d'élaboration pour aider les entreprises du bâtiment à faire face à leurs nouvelles obligations.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 780 192 hab.*
densité	123 hab./km²
SUPERFICIE	12 317 km²
DENSITÉ	141 hab./km²
DEUX DÉPARTEMENTS	Seine Maritime, Eure
CAPITALE RÉGIONALE	Rouen

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	799,50 km
AUTOROUTES CONCEDEES	190,50 km
AUTOROUTES NON CONCEDEES	137 km
VOIES FERRÉES	1 024 km
VOIES NAVIGABLES	244 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	3
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	88 870 000
TRAFFIC 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 1996/2000	+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	1302
► EFFECTIF	17 524
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	393
► EFFECTIF	2 212

FINANCEMENTS ROUTIERS

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

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	698 563
LOGEMENTS SOCIAUX	162 871
Taux de LOGEMENTS SOCIAUX	91*
	*pour 1000 habitants
PRÊTS LOCATIFS	1 687
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	596**
RÉHABILITATION HLM	3 943**
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	3 464**
	*en nombre de logements **en millions d'€

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	6 267
LOCAUX AUTORISÉS	1 011 236 m²
LOGEMENTS COMMENCÉS	5 782
ENTREPRISES DU BTP	7 692*
► EFFECTIF	30 761
	*en 2001

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANÇÉS	1 863
MILLIONS D'€	6 379
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	1 001
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)*	3 122
	*le PAH est une aide financière destinée aux propriétaires

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANÇÉS	1 284
MILLIONS D'€	8 579
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	3943
PAILLOUS	5 005
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	101
	2 239

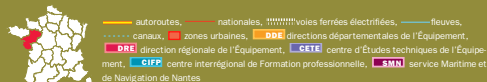
PAYS DE LA LOIRE

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



14

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 33 minutes.

La Loire grandeur nature

Le chantier expérimental du Fresne-Ingardie a fait remonter la ligne d'eau d'étiage de la Loire de 50 cm, ce qui la relie au bras secondaire asséché et favorise son désensablement. 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 consulaires -, des chartes d'élimination des déchets sont mises en place en Sarthe et en Maine-et-Loire, formalisant l'engagement au tri, 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 requalification urbaine

En Sarthe, dans la commune d'Allonnes où le parc HLM est prépondérant, le quartier de Chaoué comporte 2 400 logements sociaux en barres HLM. Le projet de requalification urbaine mené avec les collectivités locales a défini et 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. Dans l'agglomération du 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



24

encroûtement, ces convois sont équipés d'une signalisation précise ou accompagnés d'une voiture (pilote ou arrière) et d'une escorte de Police ou de Gendarmerie. Le passage de très grands gabarits nécessite parfois des interventions spécifiques ainsi que le démontage de panneaux de signalisation, de poteaux d'électricité ou de téléphone. 1117 autorisations sont données en 2002.

L'annonce des crues liée au réseau Cristal

Un réseau de stations automatiques de mesures sur les rivières du bassin de la Maine est mis en place en 2002 dans le cadre de la modernisation des services d'annonce des crues. Intégrées au réseau Cristal, les 57 stations réparties dans la Sarthe et de Maine-et-Loire, facilitent l'annonce et le suivi des crues des rivières.

Modernisation du réseau routier

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



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 deservies 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'État et du département pour favoriser la cohabitation avec les sédentaires ainsi que l'insertion sociale.

Ouverture de l'A 87 Angers - Cholet

Entre Angers et Cholet, une section de 60 km de l'A 87 a été inaugurée en janvier 2002. Cette réalisation est l'objet d'une concertation active avec le concessionnaire Autoroutes du Sud de la France et les collectivités locales. La réhabilitation du bocage et la promotion du vignoble de l'Anjou et des Mauges Choletaises sont inscrites dans le cadre du « 1% Paysage et développement ».

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	3 222 061 hab.*
	74 000 hab./1000
SUPERFICIE	32 082 km²
DENSITÉ	100 hab./km²
CINQ DÉPARTEMENTS	Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe, Vendée
CAPITALE RÉGIONALE	Nantes

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 490 km
AUTOROUTES CONCEDEES	476 km
VOIES FERRÉES	1 054 km
VOIES NAVIGABLES	538 km
PORT MARITIME LEVANT DE L'ÉTAT	1
TONNAGE DU PORT (en tonnes)	31 651 367
TRAFFIC PASSAGERS	450

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	550
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	421
	*chiffre provisoire
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1995/2000	+8,9%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-19%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	21 208*
	*en millions de tonnes
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	2 054
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	1 011
► EFFECTIF	8 215 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	66 345*
	*en millions d'€

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 292 353
LOGEMENTS SOCIAUX	180 485
Taux de LOGEMENTS SOCIAUX	58,8%
	*pour 1000 habitants
PRÊTS LOCATIFS	14,26**
	**en millions d'€
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	426*
	*en nombre de log.
RÉHABILITATION HLM	5 871**
RÉHABILITATION PARC PRIVÉ	24,72**
	**en millions d'€

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	25 418
LOCAUX AUTRISÉS	3 902 758 m²
LOGEMENTS COMMENCÉS	23 709
ENTREPRISES DU BTP	18 010
► EFFECTIF	79 610

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCÉS	1
	AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH PROP. BAILLIERS)
	15,12
	AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH PROP. OCCUPANTS)
	4 725
	8,60

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCÉS	1
	AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH PROP. BAILLIERS)
	1 956
	11,06
	PALUDOS
	5 762
	5,87
	AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH PROP. BAILLIERS)
	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 base 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 Jules Verne à doubler pour que l'ensemble du contournement d'Amiens commencé en 1987 soit terminé à 2x2 voies. Conçu à l'identique du viaduc existant, cet ouvrage de 943 m de long a été construit en utilisant la technique du poussage à partir d'un chantier fixe. Pour la première fois au monde, le U inférieur 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 localisés sociaux (PLS), qui place la Picardie au 5^{ème} rang des régions françaises avec 510 logements financés, contre 184 en 2001. Dans la même période, les crédits de la ligne foncible 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 contrats de ville, et pour permettre la réalisation des opérations de restructuration des quartiers, 456 logements ont fait l'objet de démarches reconstructions en 2002, dans l'Oise et la Somme. Le montage de 5 opérations, représentant 301 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 ont amené les différents services de l'État de Picardie à mettre en commun avec les collectivités locales leur savoir-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, engageant l'État, 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 vers manche - côte picarde s'inscrit dans un projet reconnu par la Commission européenne. Il consiste à relier à terme, 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). Cofinancée par des fonds européens et le conseil général de la Somme, avec une participation liée au 1 % paysage 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-Valéry-sur-Somme. Le succès est immédiat et la fréquentation du circuit élevée.



CONTACT : TÉL DRE PICARDIE - DIVISION SID 03 22 52 25 42

2/2. Les travaux de construction du viaduc Jules Verne de contournement d'Amiens.
3/Le Véloroute permet de faire un vélo le tour de la baie de Somme.

Une autoroute vers Lille et l'Europe du Nord

Les schémas de services collectifs de transport, adoptés par le décret du 18 avril 2002, ont défini pour les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie, l'amélioration de la fluidité de l'axe multimodal Paris-Lille-Europe du Nord. Cette recommandation s'est traduite par un projet de liaison autoroutière entre Amiens, Lille et la Belgique. Les services de l'Équipement des deux régions ont donc travaillé ensemble au montage d'un dossier de saisine de la Commission nationale du débat public. Il est adressé au ministre par le préfet de la région Nord-Pas-de-Calais, le 19 décembre 2002.

Un débat public fin 2003

Le proposition de débat public, prévu à l'automne 2003 sur le projet d'autoroute Amiens, Lille et la Belgique, sera de confirmer l'opportunité de cette nouvelle autoroute et de préciser le calibrage des charges du projet quant à ses fonctionnalités et au respect des contraintes d'aménagement et d'environnement. La nouvelle liaison devrait permettre de faire face à la saturation du trafic sur l'autoroute A 1. Elle renforcera par son maillage avec l'A 20 la position de carrefour des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie dans les échanges entre l'Europe du Nord et les grands ports de l'Ouest de la France. Il s'agit à la fois d'un investissement majeur pour ce grand corridor d'échanges mais aussi d'un projet d'aménagement durable du territoire utile au développement de la Picardie et des régions voisines en prenant en compte la préservation des sites traversés.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS	
POPULATION	1 857 481 hab*
SUPERFICIE	19 400 km²
DENSITÉ	95,8 hab./km²
TROIS DÉPARTEMENTS	Aisne, Oise, Somme
CAPITALE RÉGIONALE	Amiens

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTES NATIONALES	1 684 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	502 km
AUTOROUTES NON CONCÉDÉES	33 km
VOIES FERRÉES	1 800 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 DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-15%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-10%

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

FINANCEMENTS ROUTIERS	
ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	47,0* *en millions d'€

HABITAT	
RÉSIDENCES PRINCIPALES	700 971
LOGEMENTS SOCIAUX	130 065
Taux de LOGEMENTS SOCIAUX	71* *pour 1000 habitants
PRÊTS LOCALITÉS	4 940
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	352*
RÉHABILITATION HLM	2 627*
RÉHABILITATION PAR PRIVE	2 500* *en nombre de logements

CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	5 620
LOCAUX AUTOMISÉS	1 406 249 m²
LOGEMENTS COMMENCÉS	4 809
ENTREPRISES DU BTP	7 394
► EFFECTIF	31 707

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS d'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	4 940
2 230	7,4
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	2 967
5,7	

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL	
LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS d'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	1 352
PAULLOS	2 627
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	48
0,67	

CRÉDITS EUROPÉENS	
SUBVENTION FEDER OBJECTIF 2 POUR UN MONTANT DE TRAVAUX	10,4* 34,7* *en millions d'€

POITOU-CHARENTES

LA TRADITION ET L'INNOVATION

Avec sa longue façade de 250 km sur l'Atlantique, Poitou-Charentes est la première région d'élevage d'huîtres et de moules. 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.



Eglise romane



1 a

La liaison grande vitesse Sud-Europe-Atlantique

Pour la phase 1, Angoulême-Bordeaux, l'année 2002 voit se dérouler la consultation des services de l'État en région Poitou-Charentes, puis celle des élus, des acteurs socio-économiques et des associations, sur les études d'avant-projet sommaire (APS) réalisées par Réseau ferré de France. Cette consultation qui devrait s'achever 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 décide le lancement des études d'APS. Celles-ci devraient débiter 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 sur les liaisons Nantes (Nort-La Rochelle, La Rochelle-Rochefort, desserte de Royan). C'est une étape importante de la démarche puisqu'elles détaillent le contenu des opérations, donnent une estimation plus précise des travaux, un calendrier prévisionnel 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. À cet effet, la mise au point des conventions pour leur réalisation a fait l'objet de nombreux débats avec l'ensemble des partenaires concernés.

Par ailleurs, à la demande du Conseil régional, la desserte Angoulême-Saintes-Royan a été entièrement refondue de manière à augmenter le nombre de trains mis en circulation. Cette liaison bénéficie de nouveaux matériels automobiles 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 État-région, la région Poitou-Charentes et l'État ont souhaité mettre en place une instance d'échanges entre partenaires régionaux du logement. La Conférence associe les services du conseil régional, les services de l'État chargés du logement, l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH), la Caisse des dépôts et consignations (CDO) 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-



2 a

buant à remédier aux dysfonctionnements. La première séance s'est tenue le 22 octobre 2002. Outre l'approbation d'une charte de fonctionnement et la présentation des caractéristiques générales du logement dans la région, elle a surtout porté sur les problèmes spécifiques du littoral et mis ainsi en évidence de nombreuses difficultés comme la rareté du foncier, l'absence de logements pour les jeunes actifs et les travailleurs saisonniers, le développement d'une offre de logements localisés tant privés que sociaux, la complexité de la maîtrise des déplacements et la forte pression des résidences secondaires. Le Conseil régional et la DRE se sont associés pour le lancer une étude permettant une lecture opérationnelle des enjeux et des outils de développement de l'habitat sur le littoral.

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

2. Le nouveau carrefour de la cité Saint-Hubert sur la RN 148.

3. La Sèvre nautique.

4. Aménagement d'un crématorium à la Ferrière-Portigny.



Les infrastructures routières

Pour 2002, l'exercice de programmation des investissements routiers a porté sur un montant de 86 ME (intégrant la participation des collectivités locales, la région et les départements) dont 40,7 ME pour la Charente, 11,4 ME pour la Charente-Maritime, 18,5 ME pour les Deux-Sèvres, 15,2 ME pour la Vienne et 0,9 ME pour les études de la DRE, notamment celles relatives aux fiches d'itinéraires des RN 147 nord et RN 151.

La sécurité routière

Le plan régional d'aménagements de sécurité a pour objet de proposer des aménagements d'un coût relatif 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 État-région et la préparation de son avenant. Elle s'appuie sur le bilan du précédent vivier d'opérations établi sur 1993-1997 et sur l'analyse de l'accidentologie de 1997-2001. Le montant total des financements complémentaires nécessaires aux 18,2 ME déjà inscrits dans le cadre du contrat de plan pour traiter les opérations identifiées est de l'ordre de 10 ME. 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 au 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 plus efficacement contre l'insécurité routière et les distorsions de concurrence économique et sociale en transport de marchandises ou de voyageurs, la DRE s'est associée à la Direction régionale du travail des transports pour les régions Aquitaine et Poitou-Charentes et au tribunal de Grande instance de Poitiers pour signer des conventions de partenariat visant une meilleure régulation du secteur des transports dans la région.

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	1 640 157 hab*
SUPERFICIE	25 809 km²
DENSITÉ	64 hab./km²
QUATRE DÉPARTEMENTS	Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vienne
CAPITALE RÉGIONALE	Poitiers

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1 060 km
AUTOROUTES CONCÉDÉES	234 km
VOIES FERRÉES	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	288
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	299
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-4,8 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	104 231*
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	1154
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	607
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	2913 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	86*
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	104 231*

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	710124
LOGEMENTS SOCIAUX	72566
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	43*
PRÊTS LOCATIFS RÉABILITATION HLM	2 438*

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	21157
LOGEMENTS COMMENCÉS	145508
LOGEMENTS COMMENCÉS	9423

AIDE AU LOGEMENT PRIVE

LOGEMENTS FINANCÉS	1 827
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROG. BAILEUERS)	1 827
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH, PROG. OCCUPANTS)	6 473

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCÉS	800
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	4 745
PALULOS	2438
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	44

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



1.a

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 avancent 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 débiteront des 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 Floriban 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 bœuf de l'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.



2.a

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 Chevagnoli, 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 groupement 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 Floriban est prévu. 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 Lez, de l'Ouveze et de l'Aigues sont lancées. La DDE s'est fortement mobilisée lors des inondations de septembre et novembre, remise en état des routes, aide au relogement des familles sinistrées, réhabilitation de l'habitat.

CONTACT : www.pcsa.equipement.gouv.fr

CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS

POPULATION	4 506 151 hab.*
SUPERFICIE	31 399 km²
DENSITÉ	143,5 hab./km²
SIX DÉPARTEMENTS	04, 05, 06, 13, 83, 84
CAPITALE RÉGIONALE	Marseille

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	1909 km
AUTOROUTES CONCEDEES	625 km
AUTOROUTES NON CONCEDEES	126 km
VOIES FERRÉES	1307 km
VOIES NAVIGABLES	182 km
PORTS MARITIMES RELEVANT DE L'ÉTAT	3
TONNAGE DES PORTS (en tonnes)	93 255 813
TRAFFIC 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 1996/2000	-1,4%
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-2,4%

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES	141 702*
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	3 673
► EFFECTIF	22 953 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	3 669
► EFFECTIF	12 785 salariés

FINANCEMENTS ROUTIERS

ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES	170*
	* en millions d'€

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	1 897 892
LOGEMENTS SOCIAUX	249 472
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	50*
	* pour 1000 habitants

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	32 995
LOCAUX AUTORISÉS	1 783 071 m²
LOGEMENTS COMMENCÉS	25 548

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH)	9 451
PRIME À L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (PAH)	23,9
7 604	20,3

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	2 542
PALULOS	19 342
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	358
PLUS CONSTRUCTION DÉMOLITION (PLUS CD)	75
	17,06
	7,23
	0,89

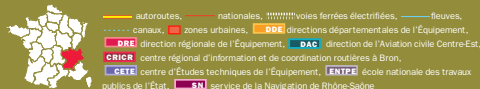
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

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



14

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 Terrasse* 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'incendie en décembre 2000 d'un appartement de cette tour avait révélé de nombreuses carences dans la sécurité et la gestion de l'immeuble. La Doe, 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, engager les travaux d'urgence et rétablir le fonctionnement de services communs comme le chauffage et les ascenseurs.

Un site info-traffic 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 1 000 logements nouveaux par an. Après une large concertation avec les instances locales, un protocole de relance de la construction est signé en octobre 2002 entre l'État et le Conseil général en partenariat avec les organismes constructeurs et collecteurs du 1^{er} ainsi que la Caisse des dépôts et consignations. L'objectif est d'atteindre le rythme de 850 à 1 000 logements en 2005.

Un fonds unique d'aide au logement

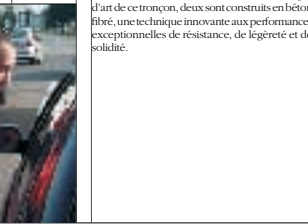
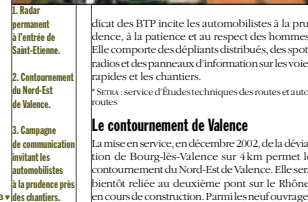
À l'initiative des services de l'habitat, le Fonds logement unique (FLU) distribue désormais aux habitants de la Loire les aides prévues en cas de loyers et charges trop lourds. Ce dispositif regroupe tous les fonds prévus y compris ceux de la loi de lutte contre les exclusions, soit 2,5 millions d'euros chaque année. Près de 10 000 familles sont concernées.

Démarrage des travaux ferroviaires

Deux grands projets ferroviaires inscrits au contrat de plan 2000 -2006 ont vu leurs travaux débuter en 2002 : la vallée de la Moudenne, sur l'axe de fret Dijon Modane et le nouveau 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.

Agrir contre l'insécurité sur les chantiers

Ayant eu à déplorer la mort d'un agent signalant un chantier en 2001, la Doe du Rhône a voulu réagir en organisant des formations spécifiques en interne et une campagne de communication. Les formations rappellent aux agents les règles de sécurité pour la pose et la dépose de balises suivant les directives du Sema* tandis que l'encadrement sensibilise au management de la sécurité dans les équipes. En même temps, une campagne de communication relayée par le syn-



CONTACT : www.rhone-alpes.equipement.gouv.fr Tél./Fax : 04 78 62 50 39
HÉLÈNE GRANDHOMME - responsable de la mission Information Communication

CHIFFRES CLÉS GÉNÉRALITÉS

POPULATION	5 645 407 hab*
SUPERFICIE	43 688 km ²
DENSITÉ	129 hab/km ²
HUIT DÉPARTEMENTS	Ain, Ardèche, Isère, Drôme, Loire, Rhône, Savoie, Haute-Savoie
CAPITALE RÉGIONALE	Lyon

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

ROUTES NATIONALES	2 736 km
AUTOROUTES CONCEÉDÉES	1 077 km
AUTOROUTES NON CONCEÉDÉES	411 km
VOIES FERRÉES	2 488 km
VOIES NAVIGABLES	445 km
PORTS FLUVIAUX	4

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE DE TUÉS EN 2001	702
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	553*
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1996/2000	-21,0 premiers mois
VARIATION PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES TUÉS SUR LA PÉRIODE 1997/2001	-5,3 %

ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

TRAFC 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 millions d'€

HABITAT

RÉSIDENCES PRINCIPALES	2 273 853
LOGEMENTS SOCIAUX	390 039
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	69
	*pour 1 000 habitants
DÉMOLITIONS LOGEMENTS	1 113*
	*en nombre de logements
PRÊTS LOCATIFS	37*
RÉHABILITATION HLM	11,7*
RÉHABILITATION PAR PRIVE	47,56*
	*en millions d'€

CONSTRUCTION NEUVE

AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	3 511*
	*par de SION
LOCAUX AUTORISÉS	4 111 000 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	57 290
ENTREPRISES DU BTP	35 096
► EFFECTIF	151 484 actifs

AIDE AU LOGEMENT PRIVÉ

LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
NOMBRE DE LOGEMENTS AMOISÉS	44 070
AGENCE NATIONALE POUR L'AMÉLIORATION DE L'HABITAT (ANAH/PAH)	12 403
	47,5

AIDE AU LOGEMENT SOCIAL

LOGEMENTS FINANCÉS	1 MILLIONS D'€
PRÊT LOCATIF À USAGE SOCIAL (PLUS)	5 000
PALULOS	6 467
PRÊT LOCATIF AIDÉ D'INTÉGRATION (PLAI)	489
	7,8

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'îlots 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 (115MD).

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'une maternité intercommunale, du nouvel hôtel de police et d'autres opérations dans les villages telles que mairies ou dispensaires. Les chantiers en cours représentent 25 M€ et les études portent sur un investissement pluriannuel inscrit de près de 100 M€ pour une cinquantaine d'opérations.

Le dossier foncier

L'éciguité 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 obligera 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 reprend après trois années de baisse (820 logements programmés en 2002 contre 603 en 2001). La mise en œuvre en 2003 de l'allocation logement entraînera une redefinition de l'habitat social et permettra l'ouverture des premiers logements localisés 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 tranche de la zone industrielle

1. Mise en service de la dérivation de M'Tsapiri.

2. Travaux d'assainissement 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 % en 2002, les priorités sont l'entretien et la sécurité. Les chaussées sont réhabilitées sur la RN 1. Pour la sécurité des villages et des établissements scolaires, des aménagements spécifiques sont engagés et vont se multiplier en 2003. La réhabilitation de la RN 2 se poursuit avec la mise en service de la dérivation de 1 550 m de M'Tsapéré.

Assainissement

La troisième tranche de réseaux voit le jour dans la commune de Mamoudzou pour 5,7 M€, complétant les 50 km² 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+



DE direction de l'Équipement



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
TRAFIC PASSAGERS	4 370 570*
	*y compris résidents
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
VRD-AMÉNAGEMENTS	6,86
PORT ET AÉROPORT	1,97
HABITAT	▶ LBU 12,59
	▶ RH 4,59
HABITAT	
LOGEMENTS FINANCÉS	820
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	763
▶ DONT LOGEMENTS SOCIAUX	362
LOCAUX AUTORISÉS (M ²)	149 983
PC INSTRUMENTS	904

SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON TERRES DE L'ATLANTIQUE NORD



1. L'aménagement paysager du site des Salines fait partie du programme de rénovation de la route du littoral et de ses abords.

L'eau, une ressource à gérer

Malgré sa situation géographique très au Nord où la ressource en eau ne paraît pas poser de problème, les réserves en eau douce de l'archipel sont menacées par la rigueur des hivers. L'absence de pluies, les vents forts, la formation de glace dans les réservoirs naturels sont autant d'éléments qui peuvent conduire au rationnement de la distribution d'eau. À cela, il faut ajouter la pratique des excédents libres pour éviter le gel des canalisations. Pour mieux évaluer la dimension du problème, des relevés quotidiens des conditions climatiques et un suivi précis du niveau des réserves et des consommations est pratiqué depuis deux ans. Ces relevés vont permettre d'étudier l'interaction entre les différents paramètres et aider à une meilleure gestion de la plus rare des ressources, l'eau.

2. À l'échelle de la Vigie, forage de la glace pour en mesurer l'épaisseur et déduire le volume d'eau immobilisée indispensible à la consommation.



CONTACT : TÉL DE 05 08 41 12 00

L'aménagement paysager du littoral

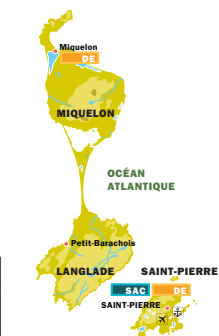
Chargée de l'entretien et de la mise en valeur des aménagements paysagers, la cellule espaces verts participe activement aux études de rénovation des collectivités locales. En 2002, elle travaille au schéma d'aménagement des abords de la route du littoral au Sud de la ville de Saint-Pierre, du quartier des Graves à l'Anse à Rodrigue en passant par le Barachois et la Pointe aux Canons. Avec la redefinition des aires de circulation, cette promenade du front de mer permettra de faire cohabiter les zones d'activité de la mer et celles de loisirs tout en révélant le potentiel touristique du site des Salines et de l'île aux Marins.

L'aide aux personnes âgées

L'aide de l'État à l'habitat des personnes à faibles ressources est renforcée pour Saint-Pierre comme pour Miquelon. Une subvention est attribuée à la Collectivité territoriale pour la construction d'une résidence pour personnes âgées dont le maintien à domicile s'avère difficile. Elles y trouveront un lieu de vie plus proche de leurs familles.

Priorité aux aménagements de sécurité routière

Le Comité de prévention pour la sécurité routière qui regroupe tous les acteurs de l'archipel sur le sujet, a contribué à définir avec les services de l'Équipement des schémas d'aménagement aux points les plus sensibles du réseau routier, notamment à certains carrefours de la ville de Saint-Pierre. Deux opérations majeures, inscrites au contrat de plan sont réalisées. L'une concerne l'aménagement de sécurité sur la RN 2, au Sud de la ville, aux abords du Centre culturel et sportif très fréquenté. Sa nouvelle configuration permet le passage des piétons dans de meilleures conditions de sécurité. La seconde est l'aménagement du carrefour du Pain de Sucre au Nord de la ville, un de ceux où la circulation est la plus importante.



DE direction de l'Équipement, service de l'État civil, Saint-Pierre et Miquelon



CHIFFRES CLÉS

GÉNÉRALITÉS	
POPULATION	6 316 hab*
SUPERFICIE	*recensement 1999 242 km ²
DENSITÉ	26 hab/km ²
DÉPARTEMENT	Saint-Pierre-et-Miquelon
CAPITALE RÉGIONALE	Saint-Pierre
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
ROUTES NATIONALES	14,3 km
PORT MARITIME	1
TONNAGE DU PORT (en tonnes)	73 342
TRAFIC PASSAGERS	65 435*
	*y compris résidents
SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
NOMBRE DE TUÉS EN 2001	1
NOMBRE DE TUÉS EN 2002	0
ÉCONOMIE DES TRANSPORTS	
TRAFIC DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES 0,063*	*en millions de tonnes
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	
▶ EFFECTIF	150 salariés
ENTREPRISES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	
▶ EFFECTIF	50 salariés
FINANCEMENTS ROUTIERS	
ROUTES NATIONALES	1,85*
	*en millions d'€
HABITAT	
MONTANT DES CRÉDITS	2,70*
	*en millions d'€
RÉSIDENCES PRINCIPALES	2 415
LOGEMENTS SOCIAUX	108
TAUX DE LOGEMENTS SOCIAUX	17,1*
	*pour 1 000 habitants
CONSTRUCTION NEUVE	
AUTORISATIONS DE CONSTRUIRE	147
LOCAUX AUTORISÉS	16 130 m ²
LOGEMENTS COMMENCÉS	30
ENTREPRISES DU BTP	79
▶ EFFECTIF	150

MAYOTTE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

■ **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 Petrel

■ **recherche iconographique** ■ Pierre Viallefant & Daniel Coutelier ■ **fabrication et diffusion** ■ Nicole Debilloy

■ **ont participé à la réalisation de ce document** ■ Élisabeth Libraire-Blaussier (CGPC) ■ Béatrice Vinstock (DAE) ■ Michèle Légisse (DAFAG) ■ Murielle Gignoux (DAMGM) ■ Édith

Tartry (DGAC) ■ Pascale Joineville et Jérôme Faluret (DGUHC) ■ Sandra Popieluch et Armelle Falusch, (DPSM) ■ Michelle Perruche (DR) ■ Monique Rostain (DRAST), Christine Cot (DSCR) ■ Carole Le Brun Nolen et Julien Bouclet, (DT), Michèle Lecomte (DTMPL) ■ Catherine Roger (DTT) ■ Simone Abatut (DRE Alsace) ■ Myriam Dréno (DRE Aquitaine) ■ Marie-Thérèse Aroq (DRE Auvergne) ■ Danielle Gauthier (DRE Bourgogne) ■ Patrick Puech (DRE Bretagne) ■ Roland Quillevéré (DRE Centre) ■ Viviane Frambourt (DRE Champagne-Ardenne) ■ Maxime Nordée (DRE Corse) ■ Alix Dumont - Saint - Priest (DRE Franche-Comté) ■ Sandrine Hélicher et Jérôme Pichon (DRE Basse-Normandie) ■ Patrice Legat (DRE Haute-Normandie) ■ Philippe Gadenne (DRE Île-de-France) ■ Marielle Juilien (DRE Languedoc-Roussillon) ■ Patrick Auzanet (DRE Limousin) ■ Thierry Burtard et Élisabeth Richard (DRE Lorraine) ■ Delphin Rivière et Maryvonne Jarrot (DRE Midi-Pyrénées) ■ Marie-Christine Dams et François Groll (DRE Nord-Pas-de-Calais) ■ Virginie Breton (DRE Pays de la Loire) ■ Yves Pouillon (DRE Picardie) ■ Françoise Aubineau et Stéphane Fayon (DRE Poitou-Charentes) ■ Catherine Paris (DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur) ■ Hélène Grandhomme (DRE Rhône-Alpes) ■ Nady Vial-Cabrera (DDE Guadeloupe) ■ Catherine Lecat (DDE Martinique) ■ Marie-Joséphine Charley et Jean-Christophe Decoco (DDE Guyane) ■ Michel Espallargas et Stéphane Gauthier (DDE Réunion) ■ Félix Moothoocpan (DE Mayotte) ■ Danielle Leseur (DE Saint-Pierre-et-Miquelon)

■ **conception rédactionnelle et rédaction** ■ Ariane de Fouquières, Eurols ■ **conception graphique et réalisation** ■ Virginie Kahn, JBA

■ **photogravure** ■ Franck Carré ■ **impression** ■ La Galilée 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, 4 **Page 3** 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/Jacques Huard, 5 Sté du Tunnel du Mt-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 Cepas, 6 METLM/Fabrice Roger, 7 METLM/Dominique Lorieux, 8 Airbus. **TERRE** **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 06. **Page 17** : 1 Agence Stratus, 2 METLM/DSCR, 3 Lowe-Alice. **Page 18** : 1 DSCR/ François Cepas, 2 DSCR/ François Cepas. **Page 19** : 1 DDE 69, **PI** **Page 20** vignette METLM/Fabrice Roger, 1 DGAC/Véronique Paul. **Page 21** : 1 DGAC/Véronique Paul, 2 DDE 12. **Page 22** : 1 DGAC/Véronique Paul, 2 DGAC/Véronique Paul, 3 DGAC/Véronique Paul, 4 DGAC/Véronique Paul, 5 DGAC/Véronique Paul, 6 DGAC/Véronique Paul, 7 DGAC/Véronique Paul, 8 DGAC/Véronique Paul, 9 DGAC/Véronique Paul, 10 DGAC/Véronique Paul, 11 Airbus. **ME** **Page 26** vignette METLM/Fabrice Roger, 1 METLM/Patricia Marais, **Page 27** : 1 DAMGM/Olivier Aubert, 2 DAMGM/Olivier Aubert, 3 CSN/ Le 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. **ULLES** **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/ Triplet J.F. et Jarry M.J., **Page 39** : 1 Maison de la France/ Maître 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), **MONDE** **Page 42** : 1 ESA/ Jacques Huard, 2 IGN, **Page 43** : 1 DAEI, **Page 44** : 1 CETE de la France, **Page 45** : 1 Métro-France, 2 DRAST, **Page 46** : 1 IGN, 2 METLM/Gérard Crossay, **NOUVEAU** **Page 48** : 1 Société du tunnel du Mont-Blanc, **Page 49** : 1 IFREMER, 2 IFREMER, **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, **NEIGES** **Page 54** : 1 METLM/Pascale Champagne, **Page 55** : 1 METLM/Pascale Champagne, **ALPES** **Page 56** vignette Maison de la France/ Sierpinski Jacques, 1 DDE 67/ Daniel Fromholtz, **Page 57** : 2 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 Verduzier, 3 DDE 64, **ADRIENNE** **Page 60** vignette Maison de la France/ Camille Hubert, 1 DDE 15, **Page 61** : 2 DDE 63/ René Sol, 3 DDE 15, 4 DRE Auvergne/Thérèse Gourraès, **BOURGOGNE** **Page 62** vignette Maison de la France/ Maître Pascal, 1 DRE Bourgogne, **Page 63** : 2 DRE Bourgogne, 3 DRE Bourgogne, **METRO** **Page 64** vignette Maison de la France/ Chastel André et Courtois Alain, 1 DDE 35, **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. Quillevéré, **CHAMPAGNE-ARDENNE** **Page 68** vignette Maison de la France/ Rasmussen Soren, 1 DRE Champagne Ardenne, **Page 69** : 2 DRE Champagne Ardenne, 3 DRE Champagne Ardenne, **DRE** **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-COMTE** **Page 72** vignette DRE Franche-Comté, 1 DRE Franche-Comté/ DDE 25, **Page 73** : 2 DRE Franche-Comté/ DDE 25, 3 Jean-Pierre Bévalot, 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/ Guibo, **LANGUEDOC-ROUSSILLON** **Page 76** vignette Maison de la France/ Faure Daniel, 2 DDE 30, **Page 77** : 2 DDE 11, 3 DDE 30, **LOIRE** **Page 78** vignette Maison de la France/ Gratien J.P., 1 DDE 19, **Page 79** : 2 DDE 19, 3 DDE 87, **LOIRE** **Page 80** vignette Maison de la France/ Sierpinski Jacques, 1 DDE 57/ Thierry Burtard, **Page 81** : 2 DDE 57/ Thierry Burtard, **NON-PYRENEES** **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. Foes sel, **Page 87** : 2 DDE 50/ C. Foes sel, 3 DRE Basse-Normandie, **HAUTE-NORMANDIE** **Page 88** vignette Maison de la France/ Camille Hubert, 1 DDE 27, **Page 89** : 2 DDE 76, **PAYS-DE-LA-LOIRE** **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/ Triplet J.F. et Jarry M.J., 1 DRE Poitou-Charentes, 2 DRE Poitou-Charentes, 3 DRE Poitou-Charentes, 4 DRE Poitou-Charentes, **PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR** **Page 95** vignette Maison de la France/ Lejeune Nicole, 1 DDE 83, **Page 97** : 2 Maison de la France/ Guillard Jacques, 3 DDE 83, **ROMANIE** **Page 98** vignette Maison de la France/ Chastel André et courtois Alain, 1 DDE 42, **Page 99** : 2 DDE 42, 3 DDE 69, **GUANLOUPE** **Page 100** : 1 DDE 971, 2 DDE 971, **MARTINIQUE** **Page 101** : 1 DDE 972, 2 DDE 972, **GUAYANE** **Page 102** : 1 DDE 973, 2 DDE 973, **REUNION** **Page 103** : 1 DDE 974, 2 Gelsbert, **SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON** **Page 104** : 1 DDE 976, 2 DDE 976, **ST-PIERRE-ET-MIQUELON** **Page 105** : 1 DDE 975/ Thierry Hamel, 2 DDE 975, **Cartes** réalisées d'après Géoaltas