

Logement

Transports



Équipement

Tourisme

Rapport d'activité 2000



Rapport d'activité 2000

du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

L'activité du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement figure pour la première fois dans un rapport annuel : tous les élus ou les citoyens qui s'intéressent à son action pourront ainsi mieux la connaître.

Cet effort de communication était nécessaire. Le champ d'intervention de notre ministère est tellement étendu que de nombreux aspects de la vie quotidienne, de l'activité économique ou de la vie associative dépendent de lui. Il était donc naturel de donner une plus large information sur son action.

La transparence de la gestion publique constitue en effet une exigence démocratique qui est aussi un des premiers objectifs de la modernisation de l'État. Rendre compte annuellement, de manière claire et accessible, des choix et des moyens mis en œuvre par notre ministère devrait contribuer à mieux associer chaque citoyen aux enjeux que constituent, pour l'avenir, le développement équilibré de notre territoire, de nos modes de transport, de nos villes et de notre habitat.

Aboutissement d'une réflexion sur l'avenir des missions de service public du ministère pour les prochaines années, notre "directive nationale d'orientation" donne désormais un cadre commun à l'action de tous nos services en fixant des priorités à long terme. Trois objectifs clés guident toutes les décisions : le renforcement de la sécurité, le développement durable et l'efficacité du service public.

Comme le lecteur pourra s'en rendre compte, ces thèmes sont déjà très présents dans l'action des services territoriaux présentés dans le cadre des régions. Notre souhait est que cette information lui permette de mesurer le degré d'implication de chacun pour faire évoluer durablement la qualité du service public pour le plus grand bénéfice de tous.



Budget de l'année 2000

Ventilation des moyens de paiement par secteurs

Dépenses ordinaires et crédits de paiement⁽¹⁾ (en millions de francs et millions d'euros)

| Secteurs | Moyens de paiement dépensés en 2000 | |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| Dépenses de personnels et de fonctionnement de l'administration | 20 988 MF | 3 199,60 M€ |
| Transports (hors aviation)⁽²⁾ | 65 284 MF | 9 952,53 M€ |
| dont | | |
| Transports terrestres | 49 946 MF | 7 614,14 M€ |
| Routes | 13 526 MF | 2 062,07 M€ |
| Sécurité routière | 632 MF | 96,29 M€ |
| Météorologie | 1 181 MF | 180,03 M€ |
| Aviation civile et aéronautique | 12 419 MF | 1 893,29 M€ |
| dont | | |
| Programmes aéronautiques | 2 009 MF | 306,30 M€ |
| Budget annexe de l'aviation civile | 10 410 MF | 1 586,99 M€ |
| Mer | 6 445 MF | 982,53 M€ |
| Urbanisme et Logement | 47 231 MF | 7 200,34 M€ |
| Tourisme | 436 MF | 66,46 M€ |
| Total Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement | 152 804 MF | 23 294,75 M€ |

(1) Budget général (y compris crédits Recherche), comptes d'affectation spéciale et budget annexe de l'aviation civile.

(2) Non compris la dotation en capital à Réseau ferré de France d'un montant de 12 milliards de francs.

“ Sommaire

Orientations stratégiques



4-7

Grands événements



8-15

Organigramme



16-19

Terre

Équipement et transports terrestres



20-27

Ciel

Équipement et transport aérien



28-31

Mer

Équipement et transports maritimes



32-35

Villes et territoires

Urbanisme et habitat



36-39

France

Activités touristiques



40-43

Monde

Recherche et exportation



44-47

Régions

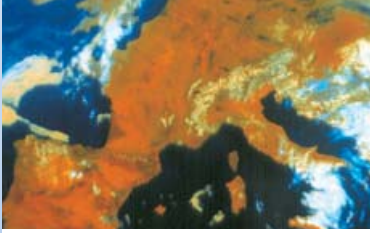


48-99

Modernisation du ministère



100-107



Orientations

Plus de cohérence pour plus d'efficacité

L'action du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement s'inscrit dans une vision à long terme de l'aménagement équilibré du territoire, facteur de développement durable. Qu'il s'agisse de grands projets d'équipement, de qualité et de sécurité des transports, de décisions d'urbanisme ou d'aides au logement, les projets sont menés en partenariats étroits avec les collectivités territoriales avec une grande exigence de cohérence. En effet, le ministère a décidé de mener son action avec le triple objectif du renforcement de la sécurité, du développement durable et de l'efficacité du service public.

► **Priorité à la sécurité des transports**

Que ce soit par avion, bateau, train ou voiture, le transport des personnes ou des marchandises doit toujours s'effectuer dans les conditions optimales de sécurité. Il s'agit là d'une mission prioritaire de tous les services du ministère, qui doivent tout mettre en œuvre pour prévenir l'accident. Sur les routes et autoroutes, la sécurité commence avec la qualité de conception, de construction, d'entretien et d'exploitation du réseau. Elle se poursuit par des incitations répétées au respect des règles du Code de la route, à un comportement prudent et à une conduite responsable au volant.

► **Le développement de la plurimodalité**

Le rééquilibrage du transport de marchandises vers davantage de fret ferroviaire et de ferroutage, et vers un meilleur usage des voies fluviales et maritimes, est une nécessité pour éviter l'engorgement croissant des routes et des autoroutes. La plurimodalité des déplacements doit aussi être développée dans les villes et les grandes agglomérations, avec le souci d'une exploitation optimale des infrastructures, conciliant l'efficacité du transport public et la préservation du cadre de vie. La même précaution doit être prise pour le développement du transport aérien dont l'essor contribue à la performance économique de la France.

► **L'ambition d'un développement durable**

Le développement équilibré et durable du territoire passe avant tout par la qualité des aménagements et des infrastructures qui s'y trouvent. En ville, la loi de "Solidarité et renouvellement urbains" fonde des décisions d'urbanisme plus cohérentes et plus propices à une mixité sociale plus large des habitants. Elle s'accompagne d'une lutte renforcée contre l'insalubrité et l'exclusion des plus démunis. Dans les espaces ruraux, les contrats de pays favorisent le désenclavement, stimulent l'économie locale et préservent la qualité du cadre de vie. Enfin, en bord de mer ou en montagne, la protection d'espaces naturels devenus fragiles doit être associée à la mise en place de règlements et à la réalisation d'infrastructures capables de concilier protection et développement.

► **La performance du service public**

Le bâtiment, les travaux publics, les transports et le tourisme représentent à eux seuls 13,5 % du produit intérieur brut français. La qualité et l'efficacité des interventions du ministère dans ces secteurs encouragent l'activité et la création d'emplois. Les usagers et les professionnels doivent pouvoir compter sur l'État pour garantir la bonne marche de ces services et soutenir l'exportation du savoir-faire français en ingénierie de grands projets.

Sept objectifs stratégiques

Objectif 1 ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

La sécurité dans les transports est la première mission du ministère

▶ Sur la route, l'objectif est de réduire le nombre et la gravité des accidents. Les services et les compétences techniques des directions départementales de l'Équipement sont mobilisés pour appliquer les méthodes les plus sûres de construction, d'entretien et d'exploitation des routes et autoroutes.

▶ Sur les voies ferrées, les fleuves, en mer ou dans l'air, la sécurité passe par le contrôle et la modernisation des infrastructures. La sécurité maximale du transport aérien, malgré l'augmentation du trafic, est un enjeu international. Pour le transport maritime, une charte de sécurité a été signée le 10 février 2000 par les principaux opérateurs français de transport pétrolier.

L'année 2000 a permis de faire émerger et d'arrêter une "directive nationale d'orientation" qui fixe les priorités de l'action à long terme. Trois enjeux d'avenir guident l'action du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement :

- ▶ le renforcement de la sécurité,
- ▶ le développement durable,
- ▶ l'efficacité du service public.

Objectif 2 AMÉLIORER L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

▶ En cas de fortes intempéries, tempête, enneigement, inondation ou accident grave, des interventions spécifiques doivent être prévues et coordonnées efficacement pour que le réseau routier soit maintenu en état.

▶ Tout au long de l'année, l'exploitation et l'entretien du réseau doivent être assurés en cohérence avec tous les services concernés, en tenant compte d'exigences complémentaires de développement durable, de fonctionnement économe et d'environnement préservé.

À ces enjeux, sont associés sept objectifs majeurs, notamment le développement économique, l'action sociale, la recherche, la valorisation de l'ingénierie française en Europe et dans le monde.

Objectif 3 PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ DES TRANSPORTS

Le développement du fret ferroviaire et le rééquilibrage en faveur des modes alternatifs à la route et aux transports urbains sont des priorités. L'essor de l'intermodalité permettra de mieux utiliser les réseaux avant d'envisager de nouvelles infrastructures, de valoriser les atouts de chaque mode de transport et d'en organiser la complémentarité.

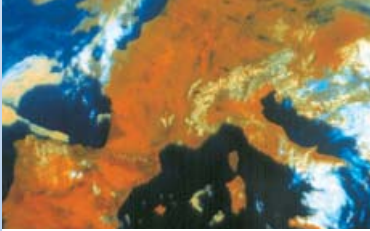
▶ Développer le fret ferroviaire et fluvial
Le ministère joue un rôle décisif d'animateur et de coordinateur pour mobiliser les intervenants et avoir une action incitative vis-à-vis des professionnels des transports. La priorité donnée au fret ferroviaire et fluvial implique une vision élargie des problèmes et une concertation entre les acteurs locaux et régionaux.

▶ Organiser la complémentarité du fret ferroviaire et du trafic maritime
Les ports sont les vecteurs privilégiés de l'acheminement des marchandises à l'exportation. L'amélioration de leurs infrastructures et de leur desserte ferroviaire

est un enjeu de compétitivité. Le recours au cabotage maritime, notamment vers l'Espagne et l'Italie, contribue à désengorger les axes routiers.

▶ Favoriser le développement maîtrisé du transport aérien
L'essor continu du transport aérien exige de pouvoir contrôler les nuisances environnementales ou sonores à proximité des aéroports. La construction d'un nouvel aéroport international dans le grand bassin parisien permettra de consolider la politique intermodale et d'animer les dessertes en régions.

▶ Développer les transports collectifs urbains
Le ministère participe techniquement et financièrement aux plans de déplacements urbains (PDU), réalisés par les collectivités locales avec le souci de favoriser l'intermodalité, l'utilisation économe des espaces et la préservation du cadre de vie.



Objectif 4 SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DES TERRITOIRES

Expert et conseil des collectivités locales et des aménageurs publics ou privés, le ministère favorise le développement solidaire, équilibré et durable des territoires.

► Relancer le logement social

La loi "Solidarité et renouvellement urbains" élargit la mixité sociale en visant à rééquilibrer sur le territoire l'offre de logements sociaux. En même temps, le ministère accompagne les collectivités locales et les bailleurs sociaux dans leurs projets et leurs réalisations.

► Promouvoir les politiques contractuelles

L'élaboration des contrats d'agglomération et de pays donne plus de cohérence aux politiques d'aménagement, d'habitat, de déplacements, de désenclavement et contribue au développement durable de ces territoires.

► Surveiller les territoires fragiles

Certaines zones du littoral ou de montagne devenues des espaces rares et fragiles, doivent être à la fois développées et protégées. La mise en valeur de ces espaces se fait dans un souci de développement durable.

► Rénover les tissus anciens dégradés

La loi "Solidarité et renouvellement urbains" permet de lutter contre l'insalubrité de l'habitat et de participer aux opérations de rénovation menées par les collectivités.

Objectif 5 RENFORCER LA LUTTE CONTRE LES EXCLUSIONS

► Favoriser l'accès au logement des plus démunis

Il s'agit d'organiser la cohérence territoriale des politiques d'attribution, d'en suivre l'application et d'ouvrir un recours aux candidats en attente anormale.

► Participer à la prévention des expulsions

Aux côtés de tous les autres acteurs concernés, l'objectif est de rechercher les solutions permettant de limiter le recours à l'expulsion.

► Promouvoir l'accueil et l'habitat des gens du voyage

Selon la loi du 5 juillet 2000, des aires d'accueil seront aménagées par les départements avec l'aide des services du ministère.

► Lutter contre l'insalubrité et le saturnisme

Les interventions sont multiples : repérer les immeubles insalubres, faire les diagnostics, réaliser les travaux, accompagner les intervenants et aider au relogement des victimes du saturnisme.

Objectif 6 RECHERCHER LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

Le bâtiment, les travaux publics, les transports et le tourisme représentent 13,5 % du PIB et emploient près de quatre millions de personnes. Leur croissance doit se faire dans le cadre d'un développement économique durable et solidaire.

► **Soutenir les petites et moyennes entreprises du BTP qui recrutent**
Les PME du BTP sont aidées dans le cadre des contrats de plan État-régions, par les fonds régionaux d'aide au conseil (FRAC-BTP) qui leur attribuent des crédits gérés par les directions régionales de l'Équipement. Cet appui bénéficie prioritairement aux petites et moyennes entreprises qui se développent.

► **Réguler le secteur des transports routiers**
La croissance continue de ce secteur, l'ouverture du marché européen et le renforcement de la concurrence nécessitent la mise en place d'une régulation économique et sociale pour définir les règles d'accès à la profession, ses conditions d'exercice, le respect des prix, la maîtrise du temps et de travail et la promotion de l'emploi qualifié.

► **Améliorer la qualité environnementale et sanitaire des bâtiments**
Cet objectif nécessite des dispositifs

permanents d'observation, d'animation et d'évaluation auprès de partenaires aux intérêts parfois divergents, qu'il s'agisse de respecter la réglementation thermique, d'améliorer l'efficacité énergétique ou d'éliminer les risques dus à l'amiante.

► **Favoriser le développement du tourisme social**
Il s'agit de rendre effectif le droit aux vacances pour tous en travaillant avec des partenaires élus ou des associations qui proposent des aides et des actions en faveur de publics spécifiques.

► **Consolider le rôle de l'État auprès des entreprises publiques**
Porteur par essence d'une vision à long terme, l'État a une conception ambitieuse de ses participations. Le ministère doit s'organiser pour exercer pleinement et efficacement sa tutelle sur les établissements publics qui lui sont rattachés.

► **Développer la coopération internationale**
Chaque année un certain nombre de coopérations sont engagées avec des homologues étrangers vers des pays en développement ou émergents ayant besoin d'expertise.

Objectif 7 CONSTRUIRE L'INGÉNIERIE PUBLIQUE DE DEMAIN

L'enjeu est de redonner aux missions de l'ingénierie publique du ministère une ambition, un cadre et des moyens adaptés.

► **Appliquer le plan de modernisation de l'ingénierie**
Ce plan propose la rénovation des conditions d'exercice de l'ingénierie pour le compte de tiers et un programme de renforcement des aptitudes professionnelles.

► **Adapter les méthodes de l'ingénierie aux exigences actuelles**
Agissant à la fois comme investisseur et bâtisseur, le ministère se donne deux priorités : l'acquisition de compétences nouvelles pour étendre son expertise et la réalisation de grands projets dans un environnement complexe.

Grands événements



Le Concorde : les leçons d'un drame

Le 25 juillet 2000, un Concorde d'Air France en partance pour New York s'écrasait peu après son décollage de Roissy-Charles-de-Gaulle. Le bilan est très lourd : 113 morts. En octobre, le bureau Enquêtes-Accidents (BEA) révèle le scénario le plus probable : la détérioration d'un pneumatique par une lamelle métallique, tombée d'un autre appareil, a provoqué son éclatement et la projection de débris, entraînant la rupture d'un réservoir, une fuite importante de carburant et un violent incendie. L'appareil a subi alors une perte de poussée des moteurs et sa chute n'a pu être

évitée. À partir de ces éléments d'enquête, plusieurs transformations de l'avion ont été étudiées par un groupe de travail franco-anglais, notamment la pose de renforts dans les réservoirs et l'adoption de nouveaux pneus aux performances renforcées. Ces transformations, après analyse des tests et essais de sécurité, ont permis au Concorde de retrouver son certificat de navigabilité et de reprendre ses vols en toute sécurité, comme 95 % des Français le souhaitent selon un sondage Sofres réalisé en juin 2001.

La sécurité maritime après le naufrage de l'Erika

La nuit du 12 décembre 1999, où le pétrolier *Erika* sombrait avec sa cargaison de pétrole au large de Penmarch, reste gravée dans la mémoire des gens de mer, des agents des services maritimes du ministère et de tous les habitants du littoral atlantique. En 2000, plusieurs mesures de prévention sont prises pour mieux protéger les côtes françaises d'une telle catastrophe, tandis qu'un dispositif de dépollution exceptionnel est mis en place pour le nettoyage des plages touchées par la marée noire. En février, le ministre signe une charte avec les armateurs, les affréteurs et les sociétés de

classification qui s'engagent à être plus vigilants sur le transport de produits pétroliers. Trois mémorandums sont présentés par la France à l'Organisation maritime internationale, au Fonds international d'indemnisation des pollutions (Fipol) et à la Commission européenne. Les propositions françaises seront adoptées lors du Conseil des ministres européen de décembre. Les règlements sont désormais plus sévères pour les sociétés de classification, le contrôle des navires dans les ports et l'interdiction de naviguer, pour les navires à simple coque, sont programmés.

Dégâts des tempêtes et marée noire :



▶ **À la suite des deux tempêtes dévastatrices de décembre 1999**, plus de 30 000 agents de l'Équipement se sont mobilisés pour dégager les routes coupées par les chutes d'arbres. Les personnels des services d'entretien et d'exploitation de la route et des subdivisions territoriales, des services maritimes

et/ou de navigation, comme les personnels administratifs, sont intervenus jour et nuit sans compter leurs efforts. Le nombre d'agents d'astreinte a été multiplié malgré les fêtes de fin d'année et des agents en congé sont venus les aider spontanément. Même mobilisation sur le

de l'année 2000



La sécurité dans les tunnels routiers

À la suite de l'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc en mars 1999, qui a fait 39 morts, tous les services du ministère se sont mobilisés. Les 39 tunnels de plus d'un kilomètre ont aussitôt été contrôlés. En 2000, un an après l'accident, la commission d'évaluation présente les résultats de ses investigations et ses recommandations : une enveloppe globale de 1968 MF (300 M€) est prévue sur cinq ans pour multiplier les dispositifs de détection, renforcer la surveillance et mieux gérer le trafic en amont des tunnels. Le plus vieux tunnel de France,

le Lioran, va être reconstruit. Ailleurs, des travaux de sécurisation sont entrepris, au tunnel du Fréjus notamment. D'autres sont interdits aux poids lourds comme le tunnel du Chat en Savoie et celui de Sainte-Marie-aux-Mines dans les Vosges. Après un réexamen complet des textes relatifs à la conception des tunnels routiers, une nouvelle circulaire relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national paraît le 25 août 2000. Cette instruction technique est rendue applicable au tunnel du Mont-Blanc, bien que celui-ci relève du droit international.

L'incidence du prix des carburants sur le transport routier

L'envolée du cours du baril a justifié en janvier 2000 une première amélioration du système de remboursement partiel de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), étendue aux véhicules de 7,5 tonnes et plus, pour un volume annuel de 50 000 litres. Le remboursement pour 2000 a été porté à 0,35 franc par litre (au lieu de 0,0862 franc prévu en loi de finances). En 2001, celui-ci est ramené à 0,25 franc par litre et intégré dans le remboursement

des véhicules de transport routier de voyageurs. Si la clause de révision introduite dans les contrats types permet de conforter l'intégration des coûts dans les prix, il reste que la régulation économique est un objectif complexe. Tous les pays d'Europe sont confrontés à cette réalité dont la prise en compte est désormais posée au niveau européen.

une mobilisation exceptionnelle

terrain, après le choc du naufrage de l'*Erika*. Les opérations de remise en état du littoral ont été menées avec succès grâce à l'intervention



coordonnée des collectivités locales, des services de l'État et de nombreux bénévoles. En avril, les plages des cinq départements touchés par la marée noire ont été visitées par la presse étrangère pour

constater leur propreté en appui de la campagne télévisée mise en œuvre par le secrétariat d'État au Tourisme "Respirez, vous êtes sur la côte atlantique". Les périlleuses opérations de pompage ont été conduites en conciliant sécurité et célérité et en garantissant à tous une information transparente et continue.



Grands événements



L'essor du fret ferroviaire, pivot d'une approche intermodale des transports

Doubler le trafic du fret ferroviaire en dix ans, tel est l'objectif ambitieux affiché par le Gouvernement. La SNCF entend relever le défi en mettant la satisfaction du client au cœur de son dispositif logistique. Des alliances avec des entreprises ferroviaires européennes viendront conforter sa position. Les états généraux du fret ferroviaire tenus à Paris en

décembre 2000, auxquels participaient les ministres européens des Transports, ont permis de préciser avec tous les professionnels les conditions de son développement en France et en Europe. Le lancement d'un service de route roulante sur wagons surbaissés dans les Alpes interviendra en 2002 entre la vallée de la Maurienne et la région de Turin.

L'Airbus A 380 prend son envol commercial

La transformation du consortium Airbus en société intégrée de plein exercice marque une étape essentielle dans la consolidation de l'industrie aéronautique européenne. Le nouveau géant A 380 conçu par les partenaires européens EADS et BAE Systems entame en décembre 2000 sa carrière commerciale. Capable de transporter de 550 à 800 passagers sur des distances de plus de 14 000 kilomètres, l'A 380 devrait être de 15 % plus économique que son rival direct,

le Boeing 747. Les premiers A 380, assemblés à Toulouse, voleront en 2006. Le programme doit générer à terme près de 40 000 emplois directs ou indirects en France.

L'Europe des transports avance



► **La France, qui présidait l'Union européenne de juillet à décembre 2000, a fait aboutir des décisions majeures dans le domaine des transports.**

► Sécurité maritime

Renforcement du contrôle des navires et des sociétés de classification, élimination progressive des pétroliers à simple coque de 2003 à 2015, réforme du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution des hydrocarbures (FIPOL), ratification de la convention sur l'indemnisation des dommages dus au transport de substances chimiques par mer et de la convention de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur le temps et les conditions de

de l'année 2000



Lancement du TGV Est-européen

Le lancement de la première phase de réalisation du TGV Est-européen est confirmé en novembre 2000 par le ministre et les présidents de Réseau ferré de France et de la SNCF, en présence des présidents et maires des dix-sept collectivités territoriales participant au financement.

La mise en service prévue en 2006 permettra de relier Paris à Strasbourg en 2 heures 20, et d'améliorer toutes les dessertes du Nord-Est de la France, du Luxembourg et de l'Allemagne du Sud. De nouvelles gares vont favoriser la desserte des régions traversées.

Vers le développement durable du tourisme en Europe

La France met à profit sa présidence de l'Union européenne pour inviter ses partenaires à une plus grande coopération en matière de tourisme, avec l'objectif d'un tourisme équilibré, respectueux des personnes, des cultures, de l'environnement et du développement économique des régions. L'impulsion donnée lors des Journées européennes

de Lille, en novembre 2000, doit favoriser la mise en réseau d'acteurs publics et privés en Europe ainsi que l'adoption d'indicateurs et de méthodologies communes de développement. L'enjeu est considérable : le tourisme devrait créer, dans les vingt prochaines années, entre 2,2 et 3,3 millions d'emplois dans l'Union européenne.

avec la Présidence française

travail des marins, sécurité renforcée des chargements et des déchargements des vraquiers.

► Sécurité aérienne

Accord sur les principes de fonctionnement de la future Autorité européenne de sécurité de l'aviation civile chargée de certifier les matériels aéronautiques, et adoption à l'unanimité de la proposition française sur le droit des passagers.

► Harmonisation sociale dans le transport routier

Limitation de la durée du travail des personnels roulants à 60 heures sur une semaine isolée et à 48 heures en moyenne sur une période de quatre mois. Obligation de présence à bord des

véhicules des transporteurs établis dans un État membre, et d'une attestation d'emploi régulier des conducteurs établie à la demande du transporteur par les autorités de l'État membre, afin de lutter contre l'emploi irrégulier de conducteurs sous-payés, le plus souvent originaires d'États tiers.

► Directives ferroviaires

Développement du trafic international de marchandises sur le Réseau trans-européen de fret ferroviaire, élimination des goulets d'étranglement et développement de l'interopérabilité.



Grands événements



La réforme de l'ingénierie publique

L'année 2000 a été marquée par trois étapes majeures de cette réforme. **La première** est la budgétisation des rémunérations accessoires, désormais totalement déconnectée de l'activité des services. **La deuxième** est l'élaboration de documents de stratégie locale dans chaque département. Ces documents ont été préparés conjointement par les services des ministres chargés de l'Agriculture et de l'Équipement sous l'autorité des préfets. Fondés sur l'analyse des enjeux des politiques publiques sur les territoires, de la demande des collectivités locales, et de l'offre publique et privée d'ingénierie disponible, ils ont permis de dégager des priorités pour les

interventions d'ingénierie des services. **La troisième étape** marquante a été la mise au point du nouveau cadre juridique de ces missions avec, d'une part, les arbitrages rendus sur un projet de texte législatif, et, d'autre part, les discussions relatives au nouveau Code des marchés publics. Le projet de loi "murcef" (mesures urgentes de réformes à caractère économique et financier) réaffirme la légitimité d'intervention des services et en sécurise le cadre. Il confère le caractère de service d'intérêt général à une Aide technique à la gestion communale modernisée et réservée aux communes et aux groupements de taille et de ressources modestes.

La promotion des métiers du BTP en direction des jeunes

Un protocole d'accord sur trois ans pour le développement de la formation des jeunes a été signé le 10 mars 2000 par le ministre, les partenaires sociaux et les professionnels du bâtiment et des travaux publics. Ce protocole prévoit de mobiliser les réseaux de compétences du ministère qui vont s'impliquer, aux côtés d'organismes professionnels, dans des actions d'information et de communication sur les métiers du bâtiment et des travaux publics (BTP). Les directions régionales et départementales de l'Équipement participent à cet

effort d'information en particulier en organisant des journées "portes ouvertes". Ce protocole est appuyé par une campagne nationale pour faire connaître les métiers du BTP, révéler leur utilité sociale et inciter les jeunes à se tourner vers un secteur créateur d'emplois qui propose des formations qualifiantes. Les messages se sont adressés d'abord aux jeunes par voie d'affiches et de dépliants avec une promesse forte : "Tu sais, on te prend, tu sais pas, on t'apprend."

La sécurité routière,

► Déclarée "Grande cause nationale pour l'année 2000", la sécurité routière enregistre des progrès encourageants.

Ce sont 386 vies qui sont épargnées, dont près de 200 jeunes, après les 408 sauvées en 1999. Comment expliquer ce net recul alors que le parc automobile ne cesse d'augmenter et que la circulation sur le réseau national ne cesse de croître ?

Au cours de l'année 2000, la mobilisation des services de l'État, des associations, et de nombreux nouveaux partenaires rassemblés par la grande cause, est générale sur l'ensemble du territoire français ;



de l'année 2000



Respirez, vous êtes sur la côte atlantique

Reconstruire l'image des plages de l'Atlantique après l'épreuve de la marée noire, tel était l'enjeu de la campagne télévisée lancée en avril 2000 par le secrétariat d'État au Tourisme.

Pilotée par Maison de la France, cette campagne s'est traduite par des annonces diffusées dans la presse étrangère, notamment dans les pays proches de l'Union européenne.

Des journalistes étrangers ont été invités en Bretagne, dans les Pays de la Loire et en Poitou-Charentes, à constater eux-mêmes l'état de propreté des plages.

Cet effort de communication a contribué à atténuer la baisse de fréquentation des plages de l'arc atlantique en 2000, qui n'a pas dépassé 25 % au maximum pour les étrangers.

Tramway, métro et bus dans les capitales régionales

Depuis 1997, le ministre, Jean-Claude Gayssot, a pris en considération 19 projets qui représentent une longueur totale de 198 kilomètres dont 121,7 kilomètres de tramway (ferroviaire et sur pneus) et 17 kilomètres de métro (val de Toulouse).

Le ministre a pris une décision attributive de subvention pour 14 projets.

À ce jour, sur les 19 projets, 8 ont été mis en service et 3 sont en cours de travaux (mises en service en 2002 et 2003).

Le coût total de ces 19 projets représente un montant de l'ordre

de 22 509 millions de francs (3 431,47 M€), et 3 078 millions de francs (469,24 M€) de subventions de l'État ont déjà été donnés. Les subventions à venir, pour ces projets, se situent entre 1 000 et 1 500 MF (152,45 et 228,67 M€).

grande cause nationale en 2000

l'écho retentissant des médias dès les premiers longs week-ends de printemps, le renforcement des contrôles, une réelle prise de conscience de la population encouragée par les messages-chocs des campagnes de communication, y ont sans doute contribué.

Loin d'être un aboutissement, **les résultats encourageants** de l'année 2000 montrent que l'accident n'est pas une fatalité. La sécurité routière peut considérablement progresser avec le concours et l'implication de chacun.

Le troisième Comité Interministériel de Sécurité Routière tenu depuis 1997 a abouti, en octobre 2000, à de nouvelles mesures concrètes pour lutter contre l'insécurité routière.



Grands événements



L'accueil des gens du voyage par les communes

La loi du 5 juillet 2000, relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, permet d'organiser l'accueil des gens du voyage dans des conditions décentes et non conflictuelles avec les populations résidentes. Dans chaque département, un schéma identifiera les communes devant aménager et gérer des aires d'accueil. Cette obligation concerne en premier chef toutes les communes de plus de 5 000 habitants. Pour garantir l'efficacité du

dispositif, la loi prévoit un délai de quatre ans pour l'aménagement des aires. En cas de refus d'une commune de réaliser les obligations mises à sa charge, le préfet pourra se substituer à elle pour réaliser à sa place et à ses frais une aire d'accueil. Un effort financier important est consenti par l'État pour l'application de cette loi : le taux des subventions pour la réalisation des aires passe de 35 à 70 %. Une aide à la gestion des aires a également été instituée.

La réforme des aides personnelles au logement

Cette réforme a été lancée par la Conférence de la famille du 15 juin 2000. Son propos est d'harmoniser par le haut les différents barèmes actuels des aides au logement en secteur locatif. Pour l'attribution de ces aides, la réforme traite de façon identique les revenus sociaux comme le revenu minimum d'insertion (RMI) et les revenus du travail de niveau équivalent pour ne pas pénaliser le retour à l'emploi de titulaires du RMI.

Pour 4,8 millions de ménages, la réforme, mise en œuvre dès 2001, se traduira, en moyenne, par une aide supplémentaire de 1 300 F (198,18 €) par an, aucun ménage ne voyant son aide baisser du fait de la réforme.

Un meilleur équilibre social



► La loi Solidarité et renouvellement urbains, votée le 13 décembre 2000,

a mobilisé toutes les directions du ministère. Elle a pour objectif de conduire un développement urbain plus respectueux de l'environnement et plus solidaire. Il s'agit notamment de mieux maîtriser l'urbanisation périphérique, de favoriser le renouvellement de la ville sur elle-même, et de promouvoir les transports en commun. Il s'agit également de lutter contre l'aggravation de la ségrégation sociale entre les quartiers et communes des principales agglomérations.

La loi donne à l'agglomération un rôle central dans l'organisation du développement urbain et vise à traiter dans une vision cohérente les questions d'habitat, d'urbanisme et de transport. Un des volets les plus importants est la réforme des principaux

de l'année 2000



Aménagement du territoire : les contrats de plan État-régions

Ces contrats, signés durant le premier semestre 2000 par les régions, entérinent l'accord de l'État sur leurs investissements de développement jusqu'en 2006. L'enveloppe budgétaire prévue par l'État est de plus de 130 milliards de francs (19,818 milliards d'euros) auxquels s'ajoutent 4 milliards de francs (609,79 M€) au titre de la réparation des dégâts des intempéries.

Dans un souci de meilleur équilibre des modes de transport, des efforts particuliers sont consentis pour le développement

des voies navigables, des ports maritimes, de l'intermodalité et surtout du ferroviaire qui voit ses crédits multipliés par huit. La part consacrée aux routes est d'environ 33,5 milliards de francs (5,107 milliards d'euros). Les moyens consacrés au tourisme sont triplés, afin de participer au rééquilibrage entre les régions. La réalisation des contrats de plan fera l'objet d'un bilan en 2003 permettant d'apporter les ajustements nécessaires en veillant au respect des engagements pris.

Le lancement des Schémas de services collectifs de transports

Le Gouvernement a adopté en octobre 2000 le projet de Schémas de services collectifs qui orientent la politique d'aménagement du territoire d'ici à 2020. La nouvelle politique des transports, fondée sur le rééquilibrage entre les modes de transport, s'appuie sur deux priorités : pour les transports interurbains de marchandises, priorité au fret ferroviaire, au

cabotage maritime et à la valorisation de la voie d'eau, et pour les transports urbains ou suburbains de voyageurs, priorité aux transports collectifs.

et environnemental en ville

documents d'urbanisme et la création des schémas de cohérence territoriale destinés à coordonner les politiques d'urbanisme, d'habitat, de déplacement et d'équipement commercial à l'échelle des aires urbaines. La loi prend également des dispositions nouvelles pour combattre l'insalubrité, traiter les copropriétés dégradées et prévenir leur dégradation, garantir à tous le droit à un logement décent.

Elle organise une meilleure répartition des logements sociaux. Ainsi, à partir de 2002, les communes appartenant aux principales agglomérations, et qui ont moins de 20 % de logements locatifs sociaux, devront à la fois payer une contribution et se donner les moyens d'atteindre cet objectif en 20 ans.

En matière de transports, la loi renforce le rôle



des plans de déplacements urbains pour favoriser un exercice de la mobilité urbaine et interurbaine plus conforme au développement durable, et prévoit, à partir du 1^{er} janvier 2002, la régionalisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs.



Organigramme

*Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Logement*

Jean-Claude Gayssot (prise de fonction le 5 juin 1997)

Secrétaire d'État au Logement

Louis Besson (prise de fonction le 5 juin 1997)

Marie-Noëlle Lienemann (prise de fonction le 27 mars 2001)

Secrétaire d'État au Tourisme

Michèle Demessine (prise de fonction le 5 juin 1997)

Jacques Brunhes (prise de fonction le 22 octobre 2001)

ADMINISTRATION CENTRALE

conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC)

Inspections

haut-fonctionnaire de Défense

comités, conseils, délégations, secrétariats

direction du Personnel et des Services (DPS)
délégation à la Modernisation
et à la Déconcentration (DMD)

direction des Affaires financières
et de l'Administration générale (DAFAG)

direction des Affaires économiques
et internationales (DAEI)

direction de la Recherche et des Affaires
scientifiques et techniques (DRAST)

service de l'Information et de la Communication (SIC)

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

direction des Routes (DR)

direction des Transports terrestres (DTT)

direction de la Sécurité et de la Circulation routières
(DSCR)

direction générale de l'Aviation civile (DGAC)
direction de la Navigation aérienne (DNA)
direction des Transports aériens (DTA)
direction des Programmes
aéronautiques civils (DPAC)
service de la Formation aéronautique
et du Contrôle technique (SFACT)

direction des Transports maritimes
et du Littoral (DTMPL)

direction des Affaires maritimes
et des Gens de mer (DAMGM)

direction de l'Établissement public
des invalides de la Marine (DENIM)

direction du Tourisme (DT)

SERVICES DÉCONCENTRÉS, TERRITORIAUX ET SPÉCIALISÉS

22 directions régionales de l'Équipement (DRE)

13 services Navigation (SN) et/ou Maritimes

99 directions départementales
de l'Équipement (DDE)
et 2 directions de l'Équipement (DE) (TOM)

7 centres d'études techniques de l'Équipement
(CETE) font partie du réseau scientifique et technique
de l'Équipement

7 directions de l'Aviation civile (DAC)

14 directions régionales des Affaires maritimes
(DRAM) dont 6 à compétence élargie

4 services des Affaires maritimes outre-mer

5 centres de Contrôle en route
de la Navigation aérienne (CRNA)

25 directions départementales et interdépartementales
des Affaires maritimes (DDAM et DIAM)

6 centres régionaux opérationnels de surveillance
et de sauvetage en mer (CROSS)

1 centre opérationnel pour le sauvetage à la Réunion
(COSRU)

5 services de l'Aviation civile des DOM TOM

15 centres de Sécurité des navires (CSN)

7 services Maritimes spécialisés (SMS)

26 délégations régionales au Tourisme (DRT)

3 services spéciaux des Bases aériennes (SSBA)



Organigramme

RÉSEAU SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

Services techniques centraux et services à compétence nationale

Établissements publics

Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA)

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)

Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC)

Centre d'études des tunnels (CETU)

Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG)

Institut français de recherche et d'exploitation de la mer (IFREMER)

Service de la formation aéronautique et du contrôle technique (SFACT)

Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)

Service de contrôle du trafic aérien (SCTA)

Service technique des bases aériennes (STBA)

Service technique de la navigation aérienne (STNA)

Météo France

Centre d'études de la navigation aérienne (CENA)

Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF)

Institut géographique national (IGN)

Service d'études et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM)

Centre national des ponts de secours (CNPS)

Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB)

SECTEUR FORMATION

Les écoles qui ont une activité de recherche font partie du réseau scientifique et technique de l'Équipement

École nationale des ponts et chaussées (ENPC)

École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE)

École nationale des techniciens de l'Équipement (ENTE)

École nationale de l'aviation civile (ENAC)

École nationale des sciences géographiques (ENSG) de l'Institut géographique national

École nationale de la météorologie (ENM) (de Météo France)

4 écoles nationales de la Marine marchande (ENMM)

Collège d'enseignement technique et maritime (CETM)

Groupe des écoles des affaires maritimes

Écoles de formation maritime et aquacole

Centre de formation polyvalent de Brest

École nationale de sécurité routière et de recherche

10 centres interrégionaux de Formation professionnelle (CIFP)

Centre d'évaluation, de documentation et d'innovation pédagogique (CEDIP)

AUTRES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS OU ORGANISMES SOUS LA TUTELLE DU METL, OU SOUS TUTELLE CONJOINTE DE PLUSIEURS MINISTÈRES

TERRE

Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)
Réseau ferré de France (RFF)
Voies navigables de France (VNF)
Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
Régie autonome des transports parisiens (RATP)
Ports autonomes de Paris et de Strasbourg
Compagnie nationale du Rhône (CNR)
Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)

ROUTES

Caisse nationale des autoroutes CNA
Autoroutes de France ADF
ASF/ESCOTA
SAPPR/AREA
SANEF/SAPN
ATMB (Mont-Blanc)
SFTRF (Fréjus)
COFIROUTE
Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau

FRANCE

Maison de la France
Agence Française de l'ingénierie touristique (AFIT)
Agence nationale pour les chèques vacances (ANCV)

MER

Association pour la gérance d'écoles maritimes et aquacoles (AGEMA)
Association pour la gestion des institutions sociales maritimes (AGISM)
Ports autonomes de Bordeaux, Dunkerque, Marseille, Nantes-Saint Nazaire, Rouen, le Havre, Guadeloupe
Compagnie générale maritime financière (CGMF)
Société nationale Corse Méditerranée (SNCM)
GIE Dragages Ports
Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD)

CIEL

Aéroport de Bâle-Mulhouse
Aéroports de Paris
Société Air France
Groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC)
Chambres de commerce et d'industrie concessionnaires d'aéroports (Nice, Marseille, Bordeaux, Toulouse, Lyon...)

VILLES ET TERRITOIRES

Offices publics et sociétés HLM
Agence foncière et technique de la région parisienne
Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat
Agence nationale pour la participation des employeurs à l'effort de construction
Établissements publics d'aménagement

Terre

Équipement et transports



Chiffres clés

Évolution de l'activité des transports terrestres en % entre 1999 et 2000

(entreprises françaises sur le territoire national)

Voyageurs

SNCF (en voyageurs x km)

| | |
|--------------------------------|---------|
| Ensemble du trafic ferroviaire | + 5,5 % |
| Réseau principal | + 5,3 % |
| dont TGV | + 7,4 % |
| dont TRN ⁽¹⁾ | + 0,8 % |
| dont TER | + 6,6 % |
| Transilien | + 6,6 % |

Voyageurs routes (en voyageurs x km)

| | |
|------------------------|---------|
| Voitures particulières | + 0 % |
| Bus et cars | + 5,6 % |

RATP (en voyageurs x km)

| | |
|---------------------|---------|
| Métro + RER | + 4,1 % |
| Bus (Ratp) | + 5,3 % |
| TCSP ⁽²⁾ | + 3,4 % |

Marchandises (en tonnes x km)

| | |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Route | + 2,4 % (entreprises françaises et étrangères sur territoire national) |
| Ferroviaire | + 6,3 % |
| Fluvial | + 7,4 % |
| Combiné-ferroviaire | + 3,5 % |

⁽¹⁾ Trains rapides nationaux

⁽²⁾ Transports en commun de province en site propre

La route en France et l'organisation des transports terrestres

La direction des Transports terrestres (DTT) régule le secteur du transport routier, intervient sur l'offre et la qualité du transport dans une optique intermodale, notamment pour faciliter les déplacements urbains et créer les conditions du renouveau du transport ferroviaire, tout en intégrant la dimension européenne dans ces sujets. La direction des Routes (DR) veille à la cohérence des infrastructures routières, anime et coordonne l'action des services du ministère dans ce domaine ; elle élabore et met en œuvre la politique de modernisation et d'entretien du réseau national des routes et autoroutes et assure le contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes. La direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR), en liaison étroite avec la Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR) porte la politique de sécurité routière de l'État, en agissant sur le conducteur, le véhicule et l'infrastructure. Sur tout le territoire, les directions régionales (DRE) et les directions départementales de l'Équipement (DDE) déclinent les politiques publiques de transport sur le terrain et interviennent en situation de crise (difficultés de circulation, tempêtes).

La sécurité, une exigence majeure dans les transports

Le renforcement de la sécurité dans les transports a été l'objet de mesures multiples au cours de l'année 2000. Elles concernent aussi bien les ouvrages routiers, fluviaux et maritimes que les transports guidés ou ferroviaires. Pour le ministère, l'enjeu est de veiller à leur sécurité à toutes les étapes de leur exploitation. Son rôle est aussi d'analyser les causes des accidents et de mettre en place les dispositifs adaptés pour éviter qu'ils ne se reproduisent. L'observation de l'accident du funiculaire de Kaprun, en Autriche, a conduit, à ce titre, à décider le renforcement des mesures de protection contre l'incendie sur les remontées mécaniques comparables de Val-d'Isère et Tignes. Dans leur rapport sur la sécurité des tunnels routiers, les experts ont signalé que deux tunnels anciens étaient inadaptés à leur trafic actuel : Sainte-Marie-aux-Mines dans les Vosges, et Le Chat, en Savoie. Ces tunnels ont donc été fermés à la circulation des poids lourds et des travaux de sécurité ont été programmés. Deux autres tunnels anciens moins fréquentés, à Lioran et à Tende, ont restreint la circulation des poids lourds et sont interdits au transit des matières dangereuses. La circulaire du 25 août 2000, relative à la sécurité dans les tunnels du réseau rou-

tier national, instaure une nouvelle procédure préalable à leur mise en service ainsi que les modalités de suivi de leur exploitation. En complément de ces mesures, la circulaire de 1976 réglementant la circulation des matières dangereuses dans les tunnels routiers a été entièrement refondue. La nouvelle circulaire du 30 novembre 2000 prévoit l'obligation de procéder à une étude comparative des risques sur l'itinéraire passant par le tunnel et les itinéraires alternatifs afin que la solution la plus sûre soit retenue.



Transports urbains hors Île-de-France : mises en service en 2000

| Opération | Mode | Longueur (km) | Mise en service |
|--------------------------------------|-------------------------|---------------|-----------------------|
| Montpellier, ligne 1 | Tramway | 15,2 | juin 2000 |
| Saint-Denis-La-Réunion | Site Propre Bus | 5,3 | août 2000 |
| Nantes, lig 3 Nord ph1 et ext1 ouest | Tramway | 9,1 | août 2000 |
| Strasbourg, ligne B | Tramway | 11,9 | septembre 2000 |
| Lyon, extension ligne B | Méto | 2,3 | septembre 2000 |
| Lille, ligne 2 | Méto VAL | 20 | octobre 2000 |
| Orléans, ligne 1 | Tramway | 17,9 | octobre/novembre 2000 |
| Lyon, lignes 1 et 2 phase 1 | Tramway | 19 | décembre 2000 |
| Nancy, phase 1 et 2 TVR | Transport Routier Guidé | 11,1 | décembre 2000 |
| Rouen, lig est-ouest ph 1 TEOR | Site Propre Bus | 24,5 | fin 2000/début 2001 |
| Total | | 136,3 | |



Des déplacements urbains plus cohérents

► L'adoption de la loi "Solidarité et renouvellement urbains" (SRU) en 2000 facilite l'aménagement des déplacements à l'intérieur et aux abords d'une même agglomération. Avec les schémas de cohérence territoriale, les élus pourront définir en commun l'évolution de leurs espaces urbains en conciliant les priorités de l'urbanisme et celles des déplacements. La loi précise le rôle des plans de déplacements urbains qui s'inscrivent dans une politique de développement durable. La décentralisation en marche des transports ferrés régionaux ainsi que la possibilité de fixer des normes de stationnement font des plans de déplacements urbains des outils indispensables d'aménagement à la mesure des exigences nouvelles de mobilité urbaine et interurbaine. La loi a également décidé l'entrée de la Région Ile-de-France au Syndicat des transports parisiens, qui devient le Syndicat des transports d'Île-de-France.

Un plan de déplacements exemplaire en Île-de-France

► En Île-de-France, le plan de déplacements urbains adopté le 15 décembre 2000 est le résultat de trois années de travaux préparatoires et de concertation régionale. L'enquête publique qui s'est déroulée en juin et juillet 2000 dans les 1 281 communes d'Île-de-France a été la plus grande jamais réalisée. Le plan de déplacements urbains vise à inverser les tendances actuelles d'évolution des déplacements : il prévoit, pour les cinq années à venir, une diminution de 3 % du trafic automobile, une augmentation de 2 % de l'usage des transports collectifs, de 10 % de la part de la marche (pour les déplacements inférieurs à un kilomètre et pour les trajets domicile-école) ainsi que le doublement du nombre de déplacements à vélo. Le contrat de plan État-Région, signé le 18 mai 2000, prend en compte les propositions du plan de déplacements urbains et contribuera, en particulier, à financer un réseau principal de bus, "le mobilien" à la fréquence très étudiée. La priorité aux transports en commun de banlieue à banlieue est clairement affirmée avec une enveloppe de 23,5 milliards de francs (3,58 milliards d'euros). L'État et la région engagent la réalisation du réseau de lignes ferrées à grand gabarit, baptisées *tangentielles*, entre les principaux pôles de la grande couronne situés à une vingtaine de kilomètres de la capitale. Deuxième grand projet, les travaux du grand tram, véritable colonne vertébrale du réseau de proche banlieue, ont commencé. Ces

deux grandes rocades seront reliées à l'ensemble du réseau régional de transports en commun, ce qui multipliera les choix de trajets offerts aux usagers.

Pour le transport de marchandises, une instance régionale de concertation est créée avec l'objectif de transférer 3 % du trafic vers le fer et la voie d'eau.

Les dépenses des transports terrestres 2000

en millions de francs en millions d'euros

| | | |
|-------------------------------------------------------|---------------|-----------------|
| Infrastructures navigables et ferroviaires | 31 792 | 4 846,66 |
| (45-43/10 + FITTVN + dotation en capital à RFF) | | |
| dont infrastructures navigables | 555 | 84,61 |
| dont infrastructures ferroviaires | 31 237 | 4 762,05 |
| Infrastructures routières | 24 195 | 3 691,55 |
| Transport de voyageurs | 12 554 | 1 913,84 |
| dont transports en commun Île-de-France | 5 529 | 842,89 |
| dont transports urbains de Province | 943 | 143,76 |
| dont transports régionaux et départementaux | 6 082 | 927,19 |
| Transport de marchandises | 746 | 113,73 |
| dont modernisation et adaptation | | |
| des transports de marchandises | 52 | 7,93 |
| dont contrôle des transports routiers | 16 | 2,44 |
| dont développement du transport combiné | 678 | 103,36 |
| Politiques sociales | 16 799 | 2 560,99 |
| dont tarification sociale des transports ferroviaires | 1 943 | 296,21 |
| dont régimes de retraites | 14 856 | 2 264,78 |
| Études et recherches | 37 | 5,64 |

Agrégats n°14, 15, et 23 (+ dotation en capital à Réseau ferré de France), et n°24, 25 et 26 du compte rendu de gestion budgétaire 2000.

Terre

Équipement et transports



L'avancée prometteuse du rail en Europe

► L'adoption définitive en 2000, par l'Union européenne, des directives qui constituent le "paquet ferroviaire", à la suite de la conciliation menée sous la Présidence française, offre au transport ferroviaire européen un cadre juridique communautaire rénové et clarifié. La pièce maîtresse du dispositif est la mise en œuvre du réseau transeuropéen de fret ferroviaire, irriguant l'ensemble des pays de l'Union, auquel pourront accéder toutes les entreprises ferroviaires dotées d'une licence. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures s'attachent à faire progresser "l'interopérabilité" du réseau.

La régionalisation ferroviaire en marche

► Après une expérimentation particulièrement fructueuse dans 6 puis 7 régions, qui a permis un développement de l'offre, de la qualité du service et une grande modernisation du parc de matériels roulants, la décentralisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs va être étendue à l'ensemble du territoire. La loi "Solidarité et renouvellement urbains" a prévu que cette généralisation prendra effet le 1^{er} janvier 2002 et a défini les conditions juridiques, techniques et financières de cette nouvelle grande étape de la décentralisation.

Sous le signe de la multimodalité

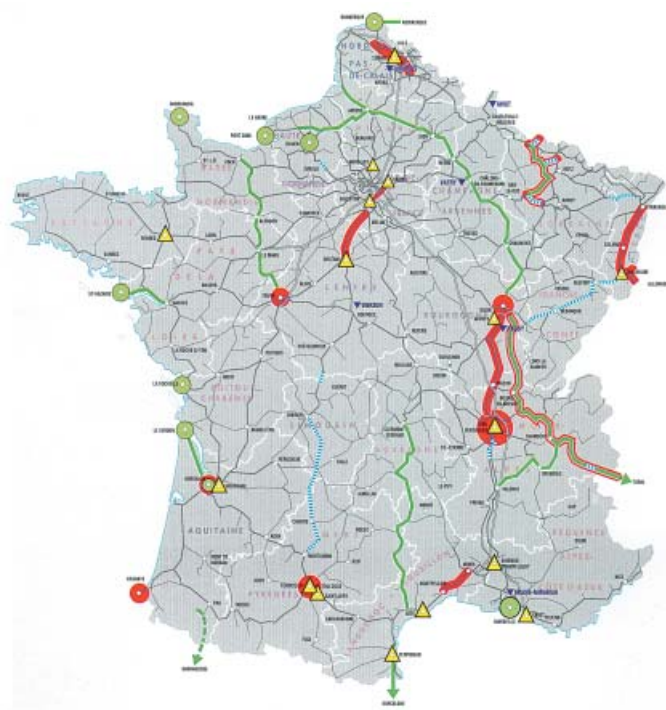
► Même si les termes "plurimodalité" et "intermodalité" sont encore absents du dictionnaire, les textes qui définissent l'organisation générale des transports invitent à "un développement harmonieux et complémentaire des différents modes de transport". Cette approche modèle à long terme les orientations de la politique des transports. Pour les marchandises, ces orientations visent en priorité l'essor du transport ferroviaire et fluvial face à la prépondérance de la route. Des solutions multimodales sont aussi recherchées pour répondre à la densification du trafic routier sur certains

itinéraires de montagne afin de protéger ces territoires sensibles. Les principaux obstacles sont les coûts élevés des infrastructures et leur impact sur les milieux naturels. À court et moyen terme, les solutions restent la régulation du trafic routier, la coordination et la valorisation des équipements existants et le soutien au développement du transport ferroviaire. Pour les voyageurs, l'accent est mis sur le développement des transports collectifs faisant appel au train et au tramway, pour desservir les grandes agglomérations.

L'enjeu du fret ferroviaire

► L'objectif fixé par le ministre est de doubler le fret ferroviaire d'ici 2010. Il est dicté par la nécessité de concilier les besoins de déplacement des marchandises et les exigences de développement durable, de progrès social, de protection de l'environnement dans un cadre de vie préservé. À l'issue des états généraux du fret ferroviaire tenus en décembre 2000 à Paris, le ministre annonçait la mise en place, dès 2002, de navettes quotidiennes dans le tunnel alpin reliant la vallée de la Maurienne à l'Italie.

Principaux projets de développement du fret ferroviaire 2001/2010



SNCF et Réseau ferré de France, gestionnaires du ferroviaire

► **La loi qui a donné naissance** à Réseau ferré de France (RFF) en 1997 a voulu séparer les responsabilités entre le maître d'ouvrage du réseau ferroviaire, RFF, et le maître d'œuvre exploitant les lignes, SNCF. Clarifier les responsabilités était indispensable pour arriver à une meilleure maîtrise des investissements, une meilleure gestion de l'endettement et la reconquête de la clientèle fret et voyageurs. Trois ans après la création de Réseau ferré de France, la dette totale du ferroviaire est stabilisée et les comptes de la SNCF sont positifs pour la première fois après des années de pertes. Malgré les efforts de l'État (37 milliards de francs soit 5,64 milliards

d'euros de dotation entre 1999 et 2001), la participation des collectivités régionales aux investissements ferroviaires, la perception par Réseau ferré de France de redevances pour l'utilisation de ses lignes par la SNCF, le niveau de l'endettement (134,2 milliards de francs soit 20,46 milliards d'euros) reste élevé. Réseau ferré de France s'efforce de le maîtriser par la mise en place d'un programme de financement adapté. Pour les deux entreprises publiques, l'avenir est désormais tracé : donner toutes ses chances au fret, poursuivre le développement des lignes à grande vitesse, moderniser le réseau et répondre aux attentes multiples des régions.

Avantage au transport combiné rail-route

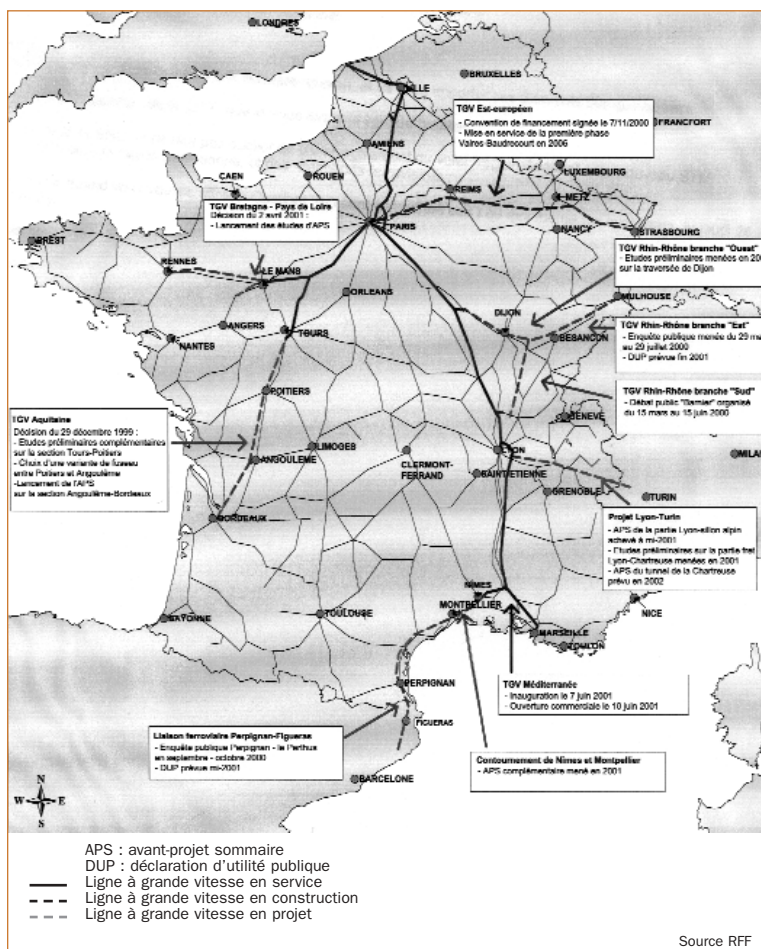
► **Les principaux acteurs du transport combiné**, notamment la SNCF et les transporteurs routiers, ont signé en 2000 une charte par laquelle ils s'engagent à mieux allier le rail et la route dans le transport de marchandises. Sur les axes Paris/Toulouse, Paris/Avignon et Paris/Marseille, la SNCF s'engage sur la régularité de 95 % des trains. Si cet objectif est atteint, la profession routière accroîtra, en contrepartie, de 20 % la part des marchandises confiées au transport combiné, ce qui représente une hausse de 200 000 tonnes par an. En cas de succès sur ces trois axes tests, l'ensemble des itinéraires de transport combiné rail-route pourraient être concernés par cet engagement. Parallèlement, de nouveaux chantiers rail-route et ports fluviaux sont inscrits aux contrats de plan de douze régions pour une participation totale de l'État de 340 millions de francs (51,83 M€), sans compter les opérations que financera l'État hors contrat de plan.

La nouvelle France du TGV

► **Les travaux du TGV Est-européen**, qui doit relier Paris à Strasbourg en 2 h 20 sont lancés pour une mise en service prévue en 2006. Toutes les régions de l'Est vont bénéficier de cette liaison rapide rapprochant la France de ses voisins européens et offrant une nouvelle proximité avec la capitale. Avec l'ouverture en 2001 du TGV Méditerranée, qui place Marseille à trois heures de Paris, le projet de prolongement du TGV Atlantique vers Bordeaux, le projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire et le projet de TGV Rhin-Rhône, la géographie et l'économie régionale vont se trouver profondément transformées au bénéfice des voyageurs français et étrangers séduits par la rapidité et le confort du TGV.



Poursuite du programme TGV



Terre

Équipement et transports



La modernisation des voies navigables

► L'augmentation moyenne des trafics fluviaux

français est d'environ 8 % pour l'année 2000, une hausse continue depuis trois ans grâce à une conjoncture soutenue dans un contexte de modernisation et de diversification des opérateurs. L'année 2000 est marquée par la fermeture des bureaux d'affrètement et la disparition du tour de rôle. Le secteur s'était préparé depuis plusieurs années à ces transformations qui permettent l'organisation de nouvelles relations commerciales. Les travaux préparatoires à l'établissement d'un schéma directeur d'exploitation des

voies navigables ont franchi une étape importante en 2000. Une enquête, menée durant l'été, a recensé les ouvrages, leurs modes d'exploitation et le nombre des agents chargés de les gérer. Cette enquête a permis d'établir des typologies allant du grand gabarit, véritable autoroute fluviale, au réseau local, venant en appui du développement touristique. L'objectif est la poursuite de l'amélioration des niveaux de service et des conditions de travail dans un réseau fluvial modernisé.



Voies navigables de France, acteur du renouveau de la voie d'eau

► **Créé en 1991**, Voies navigables de France (VNF) qui a succédé à l'Office national de la navigation a vu s'élargir les missions qui lui sont confiées par l'État. Son rôle est non seulement de gérer, entretenir, développer et valoriser les 6 700 km de canaux et de fleuves - dont 1 760 sont à grand gabarit - mais aussi de participer à la politique d'aménagement du territoire avec les collectivités territoriales pour promouvoir la voie d'eau et le tourisme fluvial. Son budget annuel est d'environ 1,5 milliard de francs (230 M€). Sur l'ensemble de l'année 2000, l'augmentation moyenne du trafic fluvial est d'environ 8 %.

Le renchérissement des carburants au cours de l'année avait créé une tension sur les charges et un frein sur les mouvements. Face à cette situation, le ministre a signé un accord le 11 septembre 2000 permettant la révision des prix dans les contrats en cas de variation du coût du carburant. Écologique par sa moindre consommation d'énergie et son absence d'émissions polluantes, économique par sa capacité de tonnage, fiable par la sûreté de ses acheminements et sa ponctualité, la voie d'eau poursuit son développement en proposant des solutions adaptées aux nouvelles exigences de ses utilisateurs transporteurs et opérateurs du tourisme fluvial.

400 millions de francs pour les dégâts des tempêtes

► Les dégâts importants causés par les deux tem-

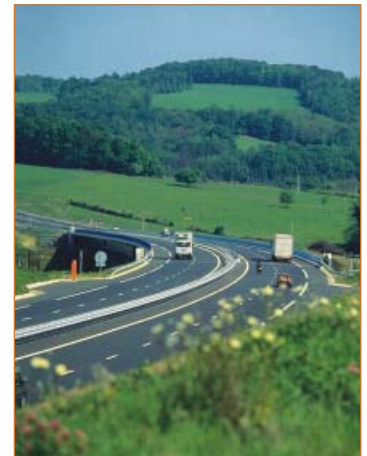
pêtes de décembre 1999 ont eu un retentissement considérable sur le réseau routier. Pendant plusieurs semaines, les agents se sont mobilisés pour dégager les arbres et rétablir la circulation le plus rapidement possible. Dans 26 départements, la coupure des routes nationales et départementales a été aggravée par des inondations. Le coût total des réparations au niveau national a été évalué à 400 millions de francs (60,98 M€) : 145 MF (22,11 M€) pour la signalisation, 65 MF (9,91 M€) pour les glissières

de sécurité, 190 MF (28,97 M€) pour la remise en état des accotements, l'abattage et l'enlèvement des arbres. Sur les routes départementales, les dégâts ont été évalués également à près de 400 MF (60,98 M€). Les départements les plus touchés ont été les Yvelines, la Charente-Maritime et la Meurthe-et-Moselle. Un budget de 300 MF (45,73 M€) a été dégagé pour la remise en état des ports et des canaux, 500 MF (76,22 M€) pour la réparation des voies ferrées.

La réforme autoroutière

► **La réforme du régime d'exploitation** des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) touche à sa fin avec la publication de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001 transposant certaines dispositions de la directive 1999/62/CE du Parlement et du Conseil relatives à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et réformant le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes. Conformément au droit national et communautaire, les concessions des nouvelles sections autoroutières sont mises en concurrence. Cette mise en concurrence a déjà été réalisée, par

exemple pour l'attribution de la section Rouen-Alençon de l'autoroute A28. À l'issue de la réforme, les sociétés concessionnaires se comportent comme des sociétés de droit commun : elles dégagent un résultat, sont soumises à l'impôt sur les sociétés et versent des dividendes à leur actionnaire, c'est-à-dire l'État. Ces dividendes seront utilisés par l'État pour conduire une politique des transports équilibrée et multimodale. Ainsi, les nouvelles concessions pourront être attribuées aussi bien aux exploitants actuels d'autoroutes qu'à des sociétés qui ne sont pas aujourd'hui concessionnaires d'autoroutes françaises.



Principales mises en service du réseau routier national en 2000

| Autoroutes concédées | Date de mise en service |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| A89 - Ussel-Ouest - le Sancy : 40 km | 04/03/2000 |
| A77 - Briare - Cosne-sur-Loire : 33 km | 19/06/2000 |
| A43 - St-Michel-de-Maurienne - Le Freney : 13,5 km | 12/07/2000 |
| A28 - Maresché - Écommoy : 45 km | 27/10/2000 |
| Autoroutes non concédées et routes nationales | |
| RN160 - aménagement à 2 fois 2 voies entre La-Roche-sur-Yon et La Mothe-Achard : 19,4 km | 21/06/2000 |
| A630 - Rcade rive gauche de Bordeaux mise à 2 x 3 voies entre A62 et A63 : 6 km | 13/07/2000 |
| A34 - RN51 - déviation de Poix-Terron : 4 km | 31/05/2000 |
| A115 - prolongement entre la RD 106 et la RN 184 : 2 km | 28/01/2000 |
| A20 - mise aux normes autoroutières de la déviation de Donzenac : 11,6 km | 07/07/2000 |
| A20 - mise aux normes autoroutières Boisseuil - Pierre-Buffière : 5,5 km | 27/07/2000 |
| RN 88 - franchissement du Vaur à Tanus : 6 km | 28/10/2000 |
| RCEA - déviation de Saint-Junien : 12,5 km | 18/12/2000 |

Associer compétitivité et progrès social

► **La réduction du temps de travail** dans le transport routier a fait l'objet d'un décret dont le projet a été soumis aux partenaires sociaux. Après avoir paralysé certains points du réseau routier pendant deux jours, le patronat routier a accepté une réunion de concertation avec le ministre et les syndicats qui a abouti à un accord.

Compte tenu des difficultés que font peser les hausses de carburant sur les entreprises, le remboursement plus rapide de la taxe intérieure sur les produits pétroliers et le relèvement des volumes qui donnent lieu à ces remboursements sont décidés. Par ailleurs, le projet de budget pour 2001 fixe à 40 MF (6,10 M€) les investissements en matière de formation professionnelle dans tous les métiers du transport routier. Le ministère est également intervenu pour que les transporteurs de fonds puissent assurer leur service dans de meilleures conditions de sécurité. Une table ronde avec tous les acteurs publics et privés concernés a permis d'identifier les points vulnérables de desserte et de décider de les sécuriser par des aménagements limitant les risques d'agression.

Le déploiement du schéma directeur d'exploitation de la route (SDER)

► **Ce schéma de cohérence des actions entreprises**, pour maintenir la viabilité du réseau et gérer le trafic, répond à une demande sociale forte : les usagers veulent pouvoir se déplacer dans des conditions optimales de sécurité et de confort. En 2000, près de 75 % des directions départementales de l'Équipement avaient mené à terme leurs réflexions d'organisation de l'exploitation des routes nationales. Plusieurs plans, destinés à améliorer la gestion du trafic en cas de crise, ont été initiés dont le plan "neige vallée du Rhône" et le plan "neige et verglas en Île-de-France". Pour satisfaire aux besoins sur les voies rapides des grandes agglomérations, une quinzaine de systèmes centralisés de gestion du trafic se sont développés : trois de ces systèmes sont totalement opérationnels, en Île-de-France, à Marseille et à Lyon.



Terre

Équipement et transports



Chiffres clés

des routes nationales en 2000

Les objectifs du programme d'investissements (**3 960 MF** en AP) :

La mise en œuvre des contrats de plan État-régions (2000-2006), notamment :

- ▶ la rocade des estuaires (A84)
- ▶ la liaison Reims-Charleville Mezières (A34)
- ▶ la liaison Caen A28
- ▶ l'aménagement des routes Langres-Belfort et Centre Europe Atlantique (La Rochelle - Chalon/Mâcon)

Dépenses budgétaires et extra budgétaires en millions de francs

Agrégats n° 14, 15 et 16 du compte rendu de gestion budgétaire 2000 en millions de francs et en millions d'euros

Développement du réseau routier national

8 034 MF (1 224,78 M€)

FITVN **1 730 MF** (263,74 M€)

Travaux de construction sur réseau routier concédé **10 689 MF** (1 629,53 M€)

Entretien et réhabilitation du réseau routier national

Entretien courant et viabilité hivernale

1 431 MF (218,15 M€)

Entretien préventif

1 391 MF (212,06 M€)

Réhabilitations et renforcements

619 MF (94,37 M€)

Aménagements de sécurité

290 MF (44,21 M€)

Subventions

20 MF (3,04 M€)

FITVN

11 MF (1,68 M€)

Sécurité routière

Sécurité routière **210 MF** (32,01 M€)

Exploitation de la route

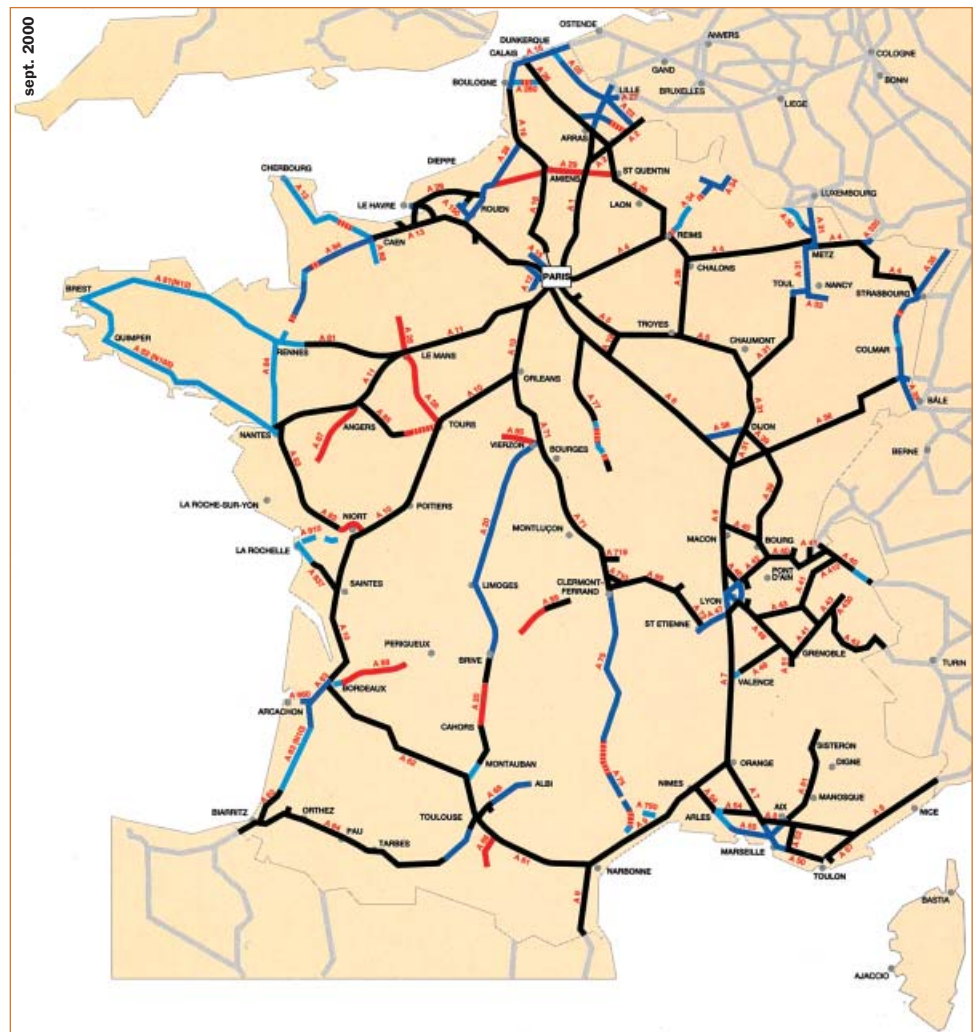
420 MF (64,03 M€)

11 % des actifs en France dans les activités liées à la route

▶ **Totalisant environ 974 000 kilomètres**, depuis les petites routes de montagne jusqu'aux grandes autoroutes urbaines, les routes françaises sont très diverses, à l'image des paysages qu'elles traversent. Elles occupent une place majeure dans l'économie, puisque 89 % du transport de voyageurs et 76 % du transport de marchandises y sont assurés. 40 000 agents, soit un 40 % des effectifs du ministère, sont affectés à la réalisation, l'entretien et l'ex-

ploitation de la route. En tenant compte de toutes les activités liées à la route, ce secteur représente au total deux millions et demi d'emplois, soit 11 % des actifs. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont investi en 2000 près de 14 milliards de francs (2,13 milliards d'euros) et se répartissent avec l'État, les départements, les communes et la gestion de l'ensemble des routes.

Carte des nouvelles liaisons autoroutières



- Autoroutes concédées
 - en service
 - en travaux
- Autoroutes concédées
 - en service
 - en travaux
- Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier réalisées à 2 x 2 voies

Source METL/DR

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière

► Le 25 octobre 2000, le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni autour du Premier ministre, réaffirme la volonté de l'État de poursuivre son combat quotidien contre l'insécurité routière. Font partie des mesures à mettre en œuvre dont le nouveau comité a décidé le principe :

- la création d'un Conseil national de sécurité routière indépendant ;
- la possibilité de rétention, par les forces de l'ordre, du permis de conduire en cas d'excès de vitesse supérieur à 40 km/h ;

► le développement de la formation à la sécurité routière à l'école dès le plus jeune âge et tout au long de la scolarité, avec notamment la décision de faire de l'attestation scolaire de sécurité routière, passée en classe de 3^e, le premier volet du permis de conduire ;

- le recrutement de 230 inspecteurs supplémentaires du permis de conduire sur 3 ans ;
- la mise en œuvre d'un schéma directeur de l'information routière qui permettra à terme de disposer d'une information en temps réel concernant la sécurité et les conditions générales de circulation.

La semaine de la sécurité sur la route

► La semaine de la Sécurité sur la route (du 23 au 29 octobre), temps fort de l'année de la "Grande Cause" a permis à l'ensemble de la société de se mobiliser contre l'insécurité routière. Des associations, des entreprises, des enseignants, le milieu médical, des associations d'étudiants, des DDE, etc., se sont mobilisés sous l'égide des pouvoirs publics, et près de 2000 initiatives de sensibilisation ont vu le jour. Ces dernières visaient à fédérer le plus large public autour d'un engagement collectif : adopter un comportement civique et une conduite apaisée au quotidien pour contribuer efficacement à la baisse de l'insécurité routière.



Les campagnes de communication contre l'insécurité routière

► Rendues possible par un accroissement d'un tiers du budget communication à l'occasion de l'année de la "Grande Cause", six campagnes en direction du grand public ont été réalisées en 2000 :

- "Faites la pause portable", co-signée avec trois opérateurs de télécommunication et financée par eux ;
- "Témoignages", présentant 29 témoignages poignants réalisés par Raymond Depardon ;
- "Le respect de la règle", "Conducteur désigné", proposant aux fêtards celui qui ne boira pas pour raccompagner ses amis ;
- "Attention aux trajets quotidiens", rappelant que l'habitude génère des dangers sournois ;
- enfin, avant les fêtes, une campagne européenne "Conducteur désigné" lancée à l'initiative de la France avec la Belgique et les Pays-Bas.



Le bilan 2000 de la sécurité routière en France

► Le bilan du nombre de tués sur la route en 2000 s'établit à 7 643. Ce total marque une amélioration notable par rapport à 1999 où l'on avait déploré 8 029 tués sur les routes (- 4,8 %), et par rapport aux 8 437 tués de 1998 (- 9,4 %).

Le nombre de décès enregistré est le plus faible depuis 1953, alors que le trafic était 6 fois moins important. Cette tendance encourageante a permis de sauver 800 vies en 2 ans et 386 vies en un an. C'est chez les usagers les plus exposés que l'amélioration est la plus sensible, en particulier les jeunes de 15 à 24 ans (- 7,5 %) mais également les usagers vulnérables que constituent les cyclistes (- 16,9 %) et les piétons (- 10,1 %). L'ensemble des résultats et des analyses sont publiés dans l'ouvrage *La Sécurité routière en France – bilan de l'année 2000* édité par la Documentation française.

Une synthèse est disponible sur le site :

www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr sous la rubrique "Observatoire national interministériel de sécurité routière".



Ciel

Équipement et transport aérien



Chiffres clés

L'aviation civile en bref

Plus de **10 000** agents dont :

- 3 600** contrôleurs aériens
- 1 300** électroniciens
- 900** ingénieurs
- 1 500** techniciens
- 860** ouvriers
- 1 600** personnels administratifs

12 milliards de francs (1,829 milliard d'euros) de budget en 2000, dont **10 milliards** (1,524 milliard d'euros) en provenance des redevances de navigation et des taxes perçues sur les compagnies aériennes et **1,5 milliard** de francs (228,67 M€) d'investissements annuels.

7 directions régionales métropolitaines et **5** en outre-mer
5 centres de contrôle de navigation aérienne
560 aérodromes dont **15** grands aéroports accueillant plus de **1 million** de passagers.

L'organisation de l'Aviation civile

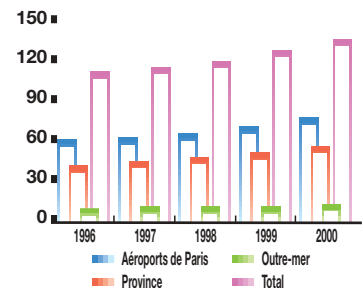
Les activités aéronautiques civiles relèvent en France de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Sa mission est d'assurer la sécurité du transport aérien avec la responsabilité d'organiser le contrôle aérien, la politique aéroportuaire, le suivi de la recherche et de la construction aéronautique, le contrôle de l'exploitation des avions et de la formation des personnels spécialisés.

Les nouveaux enjeux de l'Aviation civile

► Dans un contexte de croissance soutenue du trafic, la direction générale de l'Aviation civile doit veiller à la sécurité des vols et à leur ponctualité, adapter et moderniser les services aériens pour mieux répondre aux attentes des utilisateurs, maîtriser les nuisances sonores pour les riverains dans la gestion des aéroports ou l'utilisation des appareils, tout en restant attentive aux évolutions du secteur aérien européen et mondial. Les créations d'emplois de l'année 2000 concernent en priorité le recrutement de nouveaux contrôleurs de navigation aérienne pour faire face à la croissance du trafic. Parallèlement, la recherche et le développement de la construction aéronautique civile sont soutenus par l'État pour aider les entreprises à maîtriser les technologies d'avenir et développer l'innovation. La part la plus importante des dotations inscrites au projet de budget pour 2001 concerne le nouveau gros-porteur

Airbus A 380 et la mise au point de nouveaux moteurs par la Snecma.

Croissance du trafic passagers de 1996 à 2000 (en millions de passagers)



Source DGAC

La recomposition du paysage aéronautique français

► L'année 2000 a vu s'entamer une recomposition profonde du ciel français qui devrait se prolonger en 2001.

Air France a renforcé sa présence dans le transport régional en prenant le contrôle de Brit Air, de Regional Airlines, puis de Proteus Airlines et de Flandre Air. La fusion de ces trois dernières compagnies a été réalisée en 2001 sous le nom de "Régional".

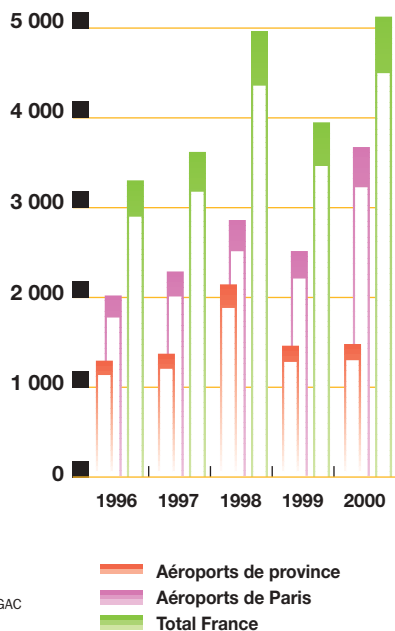
Tableau de bord des compagnies françaises (en milliers de passagers par an)

| Compagnies | Passagers | Évolution 1999-2000 |
|----------------------|-----------|---------------------|
| Air France | 39 268 | + 6,0 % |
| Air Liberté | 4 099 | - 9,2 % |
| AOM | 3 178 | - 12,8 % |
| Corsaire et Aérolyon | 2 471 | + 19,6 % |
| Air Littoral | 1 515 | + 19,6 % |
| Brit Air | 1 289 | + 19,3 % |
| Regional Airlines | 1 013 | - 4,1 % |
| Corse Méditerranée | 822 | - 0,3 % |
| Porteus/Flandre Air | 488 | + 9,2 % |



Des résultats stimulés par le trafic international

Investissements des aéroports français
(en MF courants)



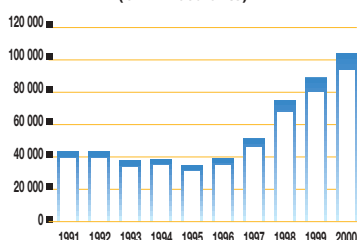
Source DGAC

► **La croissance continue du trafic aérien** – en moyenne 6 % par an depuis 1994 – se poursuit en 2000 en marquant un léger fléchissement puisque le nombre de passagers ne progresse que de 7,2 % contre 8,9 % l'année précédente. Ces résultats recouvrent cependant des évolutions contrastées selon les segments de marché : l'international reste très dynamique (+10 %), le trafic avec l'outre-mer poursuit son expansion (+ 6 %) et le trafic domestique métropolitain reste stable (+1,8 %). Ce ralentissement reflète la nouvelle structuration du transport aérien opérée à la suite de sa déréglementation dans le cadre européen. En ce qui concerne les aéroports, on observe une forte progression du trafic passagers à Roissy-Charles-de-Gaulle (+ 10,8 %), qui devait franchir la barre des cent mouvements horaires à l'été 2001, tandis que le trafic des aéroports métropolitains progresse de 6 % pour atteindre 120 millions de passagers en 2000. Les grandes plates-formes régionales doivent, d'une manière générale, leur taux de croissance remarquable à la progression de leur trafic international, mais l'année reste médiocre pour les plates-formes régionales de moindre dimension.



Airbus A 380 : un nouveau géant prend son envol commercial

CA de la construction
aéronautique civile
(en MF courants)



Source DGAC

► **Le 19 décembre 2000, les partenaires d'Airbus** (EADS et BAE Systems) lancent le plus grand avion de transport de passagers jamais conçu, l'A 380, dont le premier vol est prévu en 2006. Capable de transporter entre 550 et 800 passagers, selon ses différentes versions, sur plus de 14 000 kilomètres, ce qui en fera, sur le créneau des très gros-porteurs, le concurrent direct du Boeing 747. De conception beaucoup plus moderne que son rival américain vieux de plus de 30 ans, l'A 380 devrait être 15 % moins cher à exploiter.

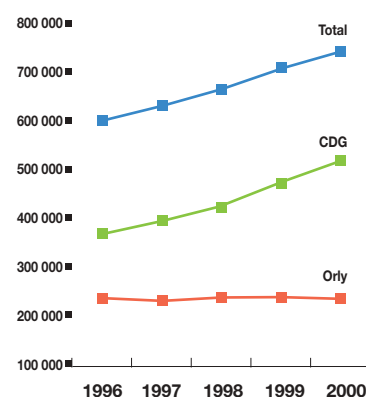
La construction de ce nouveau modèle représente des investissements très importants dont les effets se répercuteront sur l'industrie aéronautique et sur l'économie puisque ce programme devrait générer, à terme, près de 40 000 emplois directs et indirects en France et 225 000 en Europe.

Une agence européenne pour la sécurité de l'aviation civile

► **Deux sujets majeurs concernant la sécurité** et les droits des passagers ont été traités lors de la Présidence française de l'Union européenne au second semestre 2000. Le Conseil des ministres des Transports de décembre 2000 a adopté à l'unanimité les conclusions présentées par la France pour la création d'une Agence européenne pour la sécurité de l'aviation civile (EASA). La sécurité se renforce également par la transposition, en droit

communautaire, des normes de sécurité internationales JAR OPS1 (Joint Aviation Requirements Operations - réglementation européenne concernant l'exploitation des avions) relatives à l'exploitation des avions de transport. Une autre proposition décisive a porté sur le renforcement des droits des passagers, un projet considéré par les partenaires européens comme une avancée nécessaire dans le cadre de la libéralisation du transport aérien.

Les mouvements d'avions
commerciaux d'ADP de 1996 à 2000

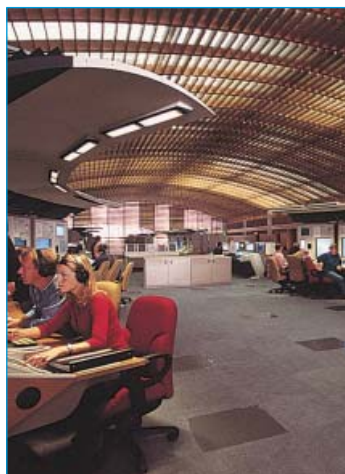


Source DGAC



Ciel

Équipement et transport aérien



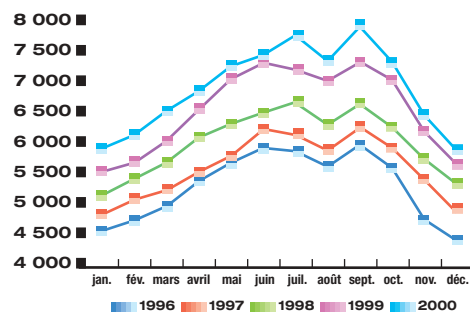
Le centre de contrôle du nouveau siècle s'ouvre à Aix-en-Provence

► **Le transfert, en décembre 2000**, du Centre de contrôle de la navigation aérienne Sud-Est dans de nouveaux locaux à Aix-en-Provence signifie un changement d'époque en matière de contrôle aérien. Deuxième centre de contrôle français et quatrième européen avec 930 000 vols contrôlés en 2000, ce centre gère une zone stratégique qui concentre les principaux aéroports de province et plus de la moitié des vols domestiques. À cette compétence s'ajoute le fort trafic de survol entre l'Europe du Nord et les pays du Sud atteignant, certains jours, jusqu'à 3 300 mouvements. Le Centre est situé dans un immeuble neuf doté des nouvelles chaînes de sécurité téléphonique (Artemis) et radio (Cigale). Dans la salle de contrôle de 1 200 m², les 26 postes de contrôle sont équipés de systèmes de visualisation ODS (Operational Display System) plus puissants et ergonomiques.

Un plan à cinq ans contre les retards

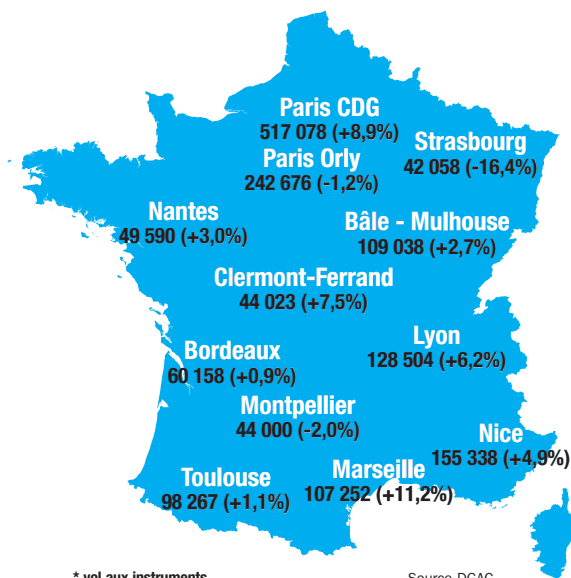
► **Des retards importants ont affecté le transport aérien** au cours de l'été 1999 en raison de la forte croissance du trafic ainsi que des événements au Kosovo qui ont perturbé la circulation aérienne dans toute l'Europe. Face à cette situation, un programme d'actions a été arrêté en 2000. Il prévoit le renforcement de la coordination des circulations aériennes civiles et militaires, notamment dans le Sud-Est de la France et en région parisienne afin que le trafic civil bénéficie d'une priorité pendant les périodes de pointes. Le programme prévoit aussi une augmentation du nombre de secteurs de contrôle aérien, une modernisation des outils de contrôle et le recrutement de 180 ingénieurs du contrôle en 2000, le double de l'année précédente. Parallèlement, le ministère participe à l'ensemble des initiatives coordonnées au plan européen pour renforcer l'harmonisation et la standardisation des équipements et mettre en place des plans d'augmentation des capacités. Pour les compagnies aériennes, ce programme est vital dans la mesure où il leur donne une meilleure visibilité sur leur potentiel de développement. Pour les autorités tant nationales qu'européennes, il constitue un vecteur essentiel de coordination sur l'épineux problème des retards aériens.

Vois IFR contrôlés en moyenne mensuelle de 1996 à 2000



Source DGAC

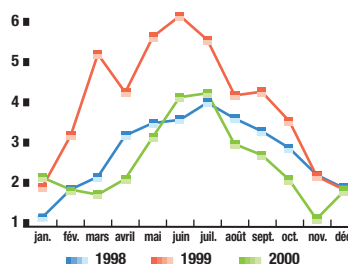
Trafic 2000 des principaux aéroports (en nombre de mouvements IFR*)



* vol aux instruments

Source DGAC

Retard moyen (ATC*) par vol réalisé (en minutes)



* Air traffic control

Source DGAC



Vers une nouvelle plate-forme aéroportuaire à vocation internationale

► **Le 26 octobre 2000 est annoncée par le Premier ministre** la nécessité d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire à vocation internationale dans le grand Bassin parisien, rendue nécessaire par l'accroissement continu du trafic. Le ministre, Jean-Claude Gayssot, précise que trois régions sont susceptibles de l'accueillir : le Centre, la Picardie et la Champagne-Ardenne. La construction de ce troisième aéroport parisien devrait s'accompagner d'une desserte ferroviaire vers Paris utilisant le réseau à grande vitesse existant ou nécessitant une nouvelle infrastructure. Un débat public est prévu en 2001 permettant d'entendre les arguments et

les propositions de toutes les parties, notamment sur l'aspect des nuisances sonores pour les populations riveraines. Actuellement, le bruit à proximité des aéroports est l'objet d'une Charte de qualité de l'environnement sonore qui engage les contrôleurs aériens et les pilotes à respecter un code de bonne conduite. Ce dispositif est complété par le contrôle d'une autorité administrative indépendante, l'ACNUSA, créée par voie de loi en 1999. Elle est chargée de délivrer une information impartiale sur les nuisances sonores et dispose d'un pouvoir de sanction en cas de dépassement des limites autorisées par les règlements.

Lutte contre le bruit : évolution des infractions et montant cumulé des amendes de l'ACNUSA

| | 1998 | 1999 | 2000 |
|-------------------------------|--------------|-------------|------|
| Nombre d'infractions relevées | 1 535 | 554 | 270 |
| Cumul des amendes prononcées | 24 787 000 F | 6 636 000 F | |

Concorde : leçons d'un drame



► **Le 25 juillet 2000**, un Concorde d'Air France, en partance pour New York, s'écrasait peu après son décollage de Roissy-Charles-de-Gaulle, faisant 113 morts. À la suite de la catastrophe, les certificats de navigabilité des supersoniques français et britanniques ont été suspendus. Les résultats du travail, mené par le bureau Enquêtes-Accidents (BEA), ont permis d'établir le scénario le plus probable de la catastrophe : une lamelle métallique tombée d'un autre appareil sur la piste, peu avant le décollage du Concorde, est à l'origine de l'éclatement de l'un de ses pneus dont les débris ont gravement endommagé le réservoir, provoquant une fuite de kérosène et un incendie. Les constructeurs ont proposé des

modifications de l'appareil, notamment la pose de renforts dans les réservoirs et l'adoption de nouveaux pneus aux performances de résistance exceptionnelles, pour qu'un tel accident ne puisse plus se reproduire. Ils ont procédé aux analyses et tests de ces propositions, avec l'aide des compagnies aériennes exploitantes, sous la supervision des autorités aéronautiques et d'un groupe de haut niveau franco-britannique. Ces transformations, après analyse des tests et essais de sécurité, devraient permettre à Concorde de retrouver son certificat de navigabilité et de reprendre ses vols transatlantiques.

Protocole 2001-2003 : une vision partagée de l'avenir

► **Un nouveau protocole d'accord** a été signé le 7 décembre 2000 entre le ministre et les organisations syndicales représentatives des personnels de la direction générale de l'Aviation civile. Prenant la suite des quatre précédents protocoles conclus depuis 1988, il définit pour trois ans les mesures qui permettront d'assurer le développement durable du secteur aéronautique civil, de fournir des services de qualité aux usagers du service public de l'aviation civile et d'améliorer la situation des personnels. Parmi les principes fondamentaux retenus par ce proto-

cole, figure en priorité absolue la sécurité, puis la protection de l'environnement et la régularité du trafic. Le protocole réaffirme également l'attachement des personnels à la qualité du service public dans une démarche qui place les usagers et les populations survolées au centre des préoccupations des services de la direction générale de l'Aviation civile. L'accord amplifie encore l'effort de renforcement des effectifs en prévoyant plus de 1 300 recrutements en trois ans – soit une création nette de plus de 900 emplois.

Ressources humaines DGAC (au 1/1/2001)

| | |
|----------------------------|---------------|
| Encadrement supérieur | 215 |
| Personnels techniques | 8 753 |
| Personnels administratifs | 1 500 |
| Services médical et social | 42 |
| Personnel à statut TOM | 204 |
| Personnel de l'Équipement | 807 |
| Total | 11 521 |



Mer

Équipement et transports

Chiffres clés

Le transport maritime en 2000

Trafic de marchandises des ports maritimes
342 millions de tonnes
+ 6,5 %

Chiffres d'affaires armement
20 milliards de francs
 (3 milliards d'euros)

Nombre de navigants **10 000**

Personnel à terre **5 000**

Trafic passagers
26,8 millions de passagers
10,5 % en Manche/Mer du Nord
+ 5,2 % en Méditerranée

Le budget de la mer et des transports maritimes 2000

Budget exécuté - agrégat n° 28
 du Compte rendu de gestion budgétaire 2000
 en millions de francs (millions d'euros)

| | |
|------------------------------|-----------------------------|
| Ports maritimes | 742 MF (113,12 M€) |
| Littoral | 34 MF (5,18 M€) |
| Flotte de commerce | 341 MF (51,99 M€) |
| Police et sécurité maritimes | 146 MF (22,26 M€) |
| Gens de mer | 61 MF (9,30 M€) |
| ENIM | 4 616 MF (703,70 M€) |
| Total | 5 940 MF (905,55 M€) |

L'organisation du domaine maritime

Les grandes missions du ministère dans le domaine maritime sont d'aider les ports à améliorer leur compétitivité, de soutenir la flotte de commerce, de concilier les activités sur le littoral avec la protection de l'environnement, de renforcer la sécurité en mer; de préserver le milieu marin, d'assurer une formation maritime de qualité et d'améliorer les conditions de travail et la protection sociale des marins. Ces missions sont assurées par trois directions : la direction du Transport maritime, des Ports et du Littoral (DTMPL), la direction des Affaires maritimes et des Gens de mer (DAMGM) et la direction de l'Établissement national des Invalides de la Marine (DENIM).

De nouvelles exigences pour la sécurité maritime

► **La marée noire provoquée par le naufrage de l'Erika** a montré combien il était devenu indispensable de renforcer les contrôles des navires assurés dans les ports français par les centres de sécurité des navires ainsi que la surveillance effectuée par les unités littorales des Affaires maritimes et d'améliorer la signalisation maritime. Face à ces besoins, le ministère a décidé de doubler les effectifs d'inspecteurs affectés à ces missions d'ici à 2003. Par ailleurs, dans le cadre de la politique européenne en matière de transport maritime menée sous la Présidence française, les ministres européens se sont mis d'accord pour adopter les propositions de la France visant à renforcer les contrôles portuaires des navires, à bannir les plus dangereux et à éliminer, d'ici à 2015, les navires à simple coque des eaux communautaires.



Sécurité maritime

| | |
|-----------------------------------|--------|
| Opérations traitées par les CROSS | 8 393 |
| Usagers de la mer concernés | 12 996 |

Une surveillance renforcée de la mer

► **En complément de ces mesures**, le Comité interministériel de la mer de juin 2000 a décidé de moderniser les équipements des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS), notamment en renouvelant l'ensemble des radars de la Manche afin que les centres puissent assurer de façon plus efficace leurs missions de surveillance des navires et de protection de l'environnement marin. Il est aussi prévu d'accélérer le programme de modernisation de nombreux phares et balises, en lui consacrant un budget de 300 millions de francs (45,73 M€) complété par un montant de 17,6 millions (2,68 M€) pour la réparation des matériels de balisage endommagés par les tempêtes. Enfin, s'ajoute au dispositif de surveillance en mer (comptant 7 vedettes de

30 mètres et un patrouilleur de 46 mètres), la programmation d'un nouveau patrouilleur destiné au contrôle des navires en haute mer et à la surveillance des pêches.



Le système *Equasis* traque les navires-poubelle

► En juin 2000, l'entrée en application de la base de données *Equasis*, proposée et mise au point par une équipe française, et désormais soutenue par l'Union européenne et par l'Organisation maritime internationale, permet de disposer d'une véritable carte d'identité des navires et d'agir au plus vite en cas d'avarie ou d'accident. Désormais, dans le domaine du suivi des navires, Internet

est un allié de poids. *Equasis* (*European Quality Shipping Information System*) donne accès à des données auparavant éparpillées et cloisonnées entre plusieurs sources d'information. Ce nouveau système d'information met à la disposition des opérateurs du transport maritime, ainsi que des autorités maritimes, un moyen d'identifier les navires à risques.



La protection du littoral



► Les opérations de dépollution après le naufrage de l'*Erika* ont conduit le ministère à renouveler la majeure partie des moyens techniques et matériels de lutte contre le fléau de la marée noire : barrages, récupérateurs, moyens de pompage, de nettoyage et de stockage. Désormais, le dispositif Polmar-Terre comprend des matériels modernisés et mieux adaptés à ce type de catastrophe, ainsi que des exercices de préparation et de coordination des équipes selon des plans de lutte coordonnés. Par ailleurs, à l'issue des violentes tempêtes de l'hiver, l'État a accru son effort en faveur d'ouvrages destinés à protéger les côtes : 94,4 millions de francs (14,39 millions d'euros) seront consacrés à la réparation des digues endommagées dans les différents ports et le long du littoral. Dans le même temps, les préfets de région ont été invités à négocier avec les collectivités locales des avenants aux contrats de plan État-régions pour prendre en compte des besoins nouveaux en matière de défense contre la mer. Enfin, le ministère a contribué pour sa part à l'avancement du rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, mené en concertation avec les collectivités locales riveraines.

Les services sur le littoral

- Services maritimes (subdivision phares et balises)
- Directions régionales des affaires maritimes (DRAM)
Directions (inter) départementales des affaires maritimes (D(I)DAM)
Quartiers ou services des affaires maritimes (QAM ou SAM)
- Centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillances en mer (CROSS)
- Centres de sécurité des navires (CSN)





Mer

Équipement et transports

Une formation maritime adaptée aux besoins

► **Pour s'adapter aux évolutions de l'emploi** dans les métiers de la mer, la formation maritime poursuit sa réforme : rénovation des cursus en conformité avec les nouvelles normes définies par l'Organisation maritime internationale, et développement du Centre national des formateurs maritimes de Nantes. Face à la pénurie d'officiers qualifiés dans la Marine marchande, les effectifs scolarisés progressent, notamment dans les écoles nationales de la Marine marchande. Un effort important est consacré à la

rénovation des immeubles des écoles nationales dans le cadre de contrats de plans État-régions et en étroite collaboration avec les collectivités locales. Par ailleurs, la somme de 6,4 millions de francs (0,98 million d'euros) consacrée aux bourses accordées aux élèves augmente de 20 %. Au total, le budget de la formation maritime progresse de 4,48 % pour atteindre 100 millions de francs (15,24 millions d'euros).



Le défi concurrentiel des ports maritimes

► **Depuis près de vingt ans**, l'économie portuaire française se trouve confrontée à un marché de plus en plus concurrentiel et mondialisé. Alors que les échanges maritimes croissent deux fois plus vite que les biens produits, le transport de marchandises en conteneurs poursuit sa croissance au rythme de 7 % par an. Les ports français ont donc la possibilité de regagner des parts de marché s'ils se montrent plus attentifs aux facteurs qui font choisir un port plutôt qu'un autre : qualité des infrastructures, compétitivité et fiabilité des services, qualité des dessertes terrestres. Le ministère s'est engagé à soutenir durablement ces

objectifs. Ainsi, deux Comités interministériels, du 28 février et du 27 juin 2000, ont pris une série de décisions, concernant notamment, en matière de sécurité, le renforcement des effectifs des officiers de port et officiers de port adjoints, et en matière économique, les zones logistiques (éligibilité à la prime de l'aménagement du territoire). En outre, la contribution de l'État aux projets portuaires des contrats de plan État-régions a été renforcée, avec un fort soutien des collectivités territoriales, quadruplant les financements d'investissements d'infrastructures dans les ports relevant de sa compétence. À cet effort s'ajoute le cofinan-

Répartition des 562 ports français

| | |
|----------------------------|------------|
| Ports autonomes | 7 |
| Ports d'intérêt national | 23 |
| Ports de commerce et pêche | 304 |
| Ports de plaisance | 228 |
| Total | 562 |

La navigation de plaisance se porte bien

| |
|--------------------------------------------|
| 750 000 navires de plaisance |
| 4 millions de plaisanciers |
| + 20 % de CA pour les industries nautiques |
| + 11,4 % d'immatriculations |

La modernisation de la desserte des ports

► **Améliorer la desserte fluviale et ferroviaire**, optimiser la multimodalité des modes de transport, faciliter les conditions de chargement et de déchargement entre conteneurs et entrepôts sont des clés d'efficacité recherchées par les opérateurs. C'est pourquoi le ministère renforce ses crédits d'aide aux transports combinés et aux

dessertes ferroviaires des ports (plans d'investissements ferroviaires dans les zones portuaires, aides au démarrage des navettes portuaires). L'objectif est de créer avec ces efforts de modernisation une dynamique qui encourage les investisseurs à retenir les ports français comme portes principales de leurs marchés intérieurs et extérieurs.



Le soutien à la flotte de commerce au bénéfice de l'emploi

► **Le Comité interministériel de la mer du 27 juin 2000** a franchi un nouveau pas dans le soutien à la flotte de commerce française dont il s'agit d'accroître la compétitivité face aux autres flottes communautaires. Il a été décidé d'étendre aux allocations familiales et aux cotisations ASSÉDIC le remboursement des charges sociales pour les entreprises dont les navires sont confrontés à la concurrence internationale. Par ailleurs, les investissements navals peuvent faire l'objet d'une mesure d'allègement fiscal pour les groupements d'intérêt économique qui acquièrent un navire. Il s'agit d'un amortissement accéléré et d'une exonération de la taxation sur les plus-values lors de la revente du navire. Enfin, des aides au démarrage de lignes de cabotage maritime sont examinées au niveau européen

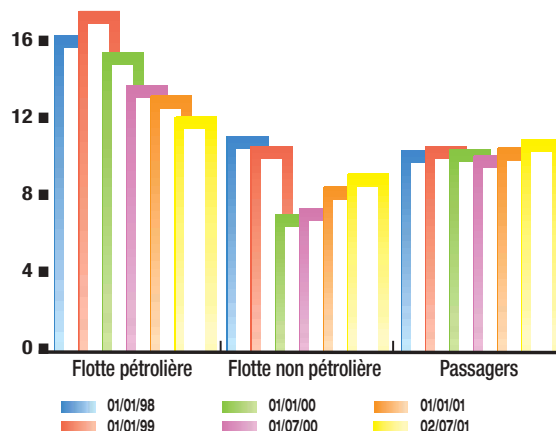
pour une application dès 2001. Ce mode de transport cumule l'avantage d'une sécurité de transport mieux assurée et d'une réponse bienvenue à la saturation de certains axes routiers intra-européens.

La flotte française de commerce

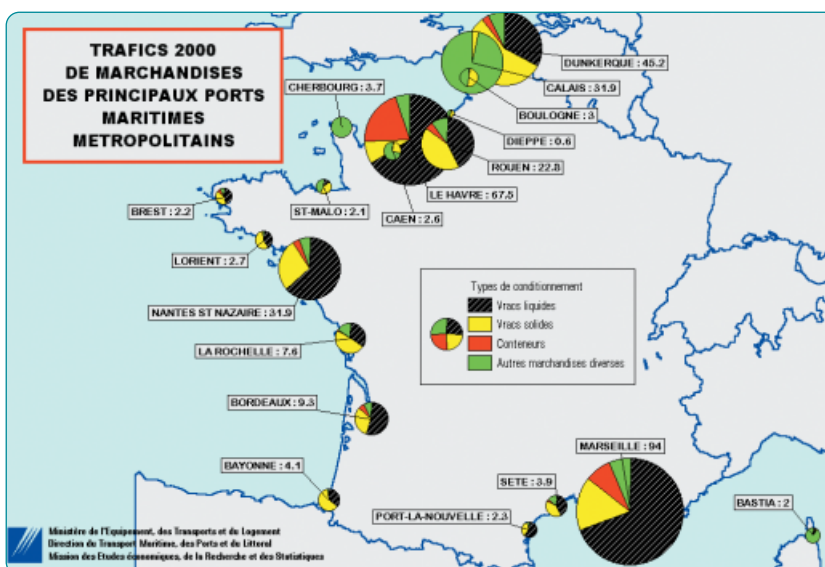
| Jauge des navires | Pavillon | Nombre |
|-------------------|--------------------------|--------|
| > à 100 jb | français | 207 |
| > à 100 jb | tiers, société française | 150 |
| < à 100 jb | | 5 000 |

* jb : unité de jauge brute = 2,83 m³

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



cement de Port 2000 au Havre, la plus importante des extensions portuaires, prévue pour faire face à la croissance soutenue du trafic de marchandises conteneurisées. Sont également retenues la mise en œuvre d'un nouvel outil juridique pour l'exploitation des terminaux portuaires dans les ports autonomes, la suppression, de la part État, de la redevance perçue sur les passagers et l'exonération de la taxe professionnelle pour les équipements et outillages spécifiques d'entreprises de manutention portuaire. De quoi redonner une nouvelle vigueur à la compétitivité des ports français. Parallèlement, la modernisation du régime applicable à la plaisance se poursuit avec la mise à jour de textes communautaires, la simplification des formalités d'immatriculation et le renforcement de la sécurité des pratiques, objet d'une campagne annuelle de sensibilisation "Prenez la mer, pas les risques".



Villes et territoires

Urbanisme et habitat

L'organisation de l'urbanisme et de l'habitat

Au sein du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, la direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (DGUHC) a pour mission de conduire et de mettre en cohérence les politiques contribuant au développement solidaire et durable des villes et au logement de tous les Français. Ces politiques impulsées par le ministre de l'Équipement et la secrétaire d'État au Logement conjuguent la lutte contre la ségrégation sociale dans l'habitat, l'accès facilité à un logement décent en locatif comme en accession à la propriété pour les ménages à revenus moyens ou modestes, et la recherche d'un urbanisme équilibré, prenant en compte les principes du développement durable.

Chiffres clés

Logement social

| | |
|---------------------------------------|---------|
| Logements sociaux financés | 42 067 |
| Logements sociaux réhabilités | 124 132 |
| Accédants bénéficiaires du prêt à 0 % | 111 021 |

Programmes de démolition

| | | |
|-------|-------|-------|
| 1998 | 1999 | 2000 |
| 3 518 | 5 502 | 6 100 |

Aides personnelles au logement en 2000

80,9 milliards de francs (12,33 milliards d'euros) de prestations (dont **34,5 milliards** de francs (5,26 milliards d'euros) de participation de l'État) versées à **6,3 millions** de bénéficiaires.

La nouvelle loi SRU : conjuguer solidarité sociale et cohérence territoriale

▶ **Après plusieurs mois de débats**, la loi "Solidarité et renouvellement urbains" (loi SRU) a été votée le 13 décembre 2000. Son objectif est de relancer la planification urbaine afin de donner une cohérence plus forte aux politiques locales en matière d'urbanisme, de logement et de transport dans les villes et agglomérations. Trois principes sont posés qui guident la réflexion et les décisions : la recherche d'un développement urbain équilibré, le souci d'un aménagement durable des aires urbaines, la volonté de mixité sociale et de diversification des fonctions urbaines.

▶ L'agglomération au cœur du développement urbain

L'instauration des schémas de cohérence territoriale (SCOT) constitue l'une des réformes majeures de la loi Solidarité et renouvellement urbains. Elle conforte la montée en puissance des agglomérations, déjà engagée avec les lois de 1999 et 2000 relatives à la simplification de la coopération intercommunale et à l'aménagement durable du territoire. Les collectivités locales disposeront d'outils nouveaux pour définir ensemble, dans un cadre décentralisé, les principales évolutions de leur agglomération. Le schéma de cohérence territoriale fédère les programmes locaux de l'habitat (PLH), les schémas de développement commercial, les plans de déplacements urbains (PDU). Ce document de synthèse, soumis à la concertation et à l'enquête publique, sera soumis à un examen périodique tous les dix ans au moins. Pour éviter une urbanisa-



tion trop extensive, toutes les communes situées à moins de 15 kilomètres d'une agglomération comprenant une ville de plus de 15 000 habitants, ou à moins de 15 km du littoral, ne pourront développer leur urbanisation que de façon limitée si elles se trouvent hors du périmètre d'un schéma de cohérence territoriale. Ce périmètre sera arrêté par le préfet sur proposition des communes et des établissements publics de coopération intercommunale. Au plan communal, le plan local d'urbanisme (PLU) remplacera le plan d'occupation des sols (POS). Il privilégiera le débat sur le projet pour la ville et son expression, par rapport à la complexité des procédures, tout en permettant que soit fixé un droit des sols clair et précis.



► Des transports urbains et périurbains mieux coordonnés

Dans son volet transport, la loi Solidarité et renouvellement urbains précise le rôle nouveau des plans de déplacements urbains, conçus pour être au service du développement durable des villes et agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans les aires urbaines comptant au moins 50 000 habitants, la région et le département pourront s'associer au sein d'un syndicat mixte des transports. La possibilité pour les élus locaux de fixer des normes de stationnement dans leur ville fait des plans de déplacements urbains des outils efficaces de réponse aux nouveaux besoins de mobilité urbaine et périurbaine. Leur réalisation sera aidée par une forte revalorisation des aides de l'État. Par ailleurs, à partir de janvier 2002, l'organisation et le financement des transports collectifs ferroviaires d'intérêt régional seront confiés aux régions. Une convention entre la région et la SNCF fixe les conditions d'exploitation des services ferroviaires relevant de la compétence régionale.

► L'exigence de mixité sociale

Pour assurer une meilleure solidarité au sein des principales agglomérations, la loi Solidarité et renouvellement urbains affiche un objectif ambitieux mais réaliste de 20 % de logements locatifs sociaux (logements HLM et logements locatifs privés conventionnés) d'ici à 20 ans dans chaque commune des agglomérations de plus de 50 000 habitants. Après recensement de ces logements, les communes sont invitées – et si nécessaire contraintes – à augmenter leur nombre s'il est inférieur à 20 %. Tant que cet objectif n'est pas atteint, elles subiront un prélèvement sur leurs recettes fiscales, qui sera redistribué pour développer le logement social. Par ailleurs, plusieurs dispositions de la loi visent à prévenir la dégradation des copropriétés et à renforcer la lutte contre l'insalubrité. Les droits des locataires sont étendus et l'exigence de louer un "logement décent", doté d'éléments minimums de confort, s'impose au bailleur.

L'accès facilité aux logements sociaux et les aides à la propriété

► **Un nouveau système** de gestion des demandes de logements sociaux décidé en novembre 2000 est entré en application en juillet 2001. Il s'agit du numéro unique départemental d'enregistrement des demandes de logements HLM. L'objectif du numéro unique est d'améliorer la transparence des attributions et de permettre un examen individualisé des demandes non satisfaites au-delà d'un délai anormal au regard des conditions locales d'attribution. Le nouveau dispositif fournira également une meilleure connaissance de la demande en logements sociaux.

La loi SRU permet de regrouper au sein de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) l'ensemble des moyens budgétaires dégagés par l'État pour l'amélioration du parc de logements privés, qu'ils soient loués ou occupés par leurs propriétaires. Dans chaque département, les commissions d'amélioration de l'habitat statuent sur le montant des aides que l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat verse aux propriétaires. Différentes mesures sont prévues pour renforcer leur efficacité, notamment dans le cadre des plans de sauvegarde des copropriétés dégradées et dans les centres urbains. Le financement de l'accession sociale à la propriété est lui aussi assuré grâce à la poursuite des prêts à taux zéro (110 000 prêts prévus en 2001).

Quelques chiffres

Les 106 agglomérations existantes de plus de 50 000 habitants, et comprenant au moins une commune de 15 000 habitants, regroupent 29,5 millions d'habitants (recensement 1999). Leur pourcentage moyen de logements locatifs sociaux est de 23 %. Ce pourcentage est inférieur à 20 % dans 801 communes de ces agglomérations. Pour atteindre le

seuil de 20 %, il faudra construire 444 000 logements en 20 ans, soit 22 000 logements par an dans les communes concernées. 42 000 logements sociaux ont été réalisés en 1998, 39 000 en 1999 et 42 500 en 2000. L'objectif fixé de 50 000 logements financés en 2001 permettra de prendre en compte ce programme de rattrapage.



Villes et territoires

Urbanisme et habitat



La réforme des aides personnelles au logement

► **Décidée lors de la conférence de la famille** du 15 juin 2000, cette réforme se traduit par une harmonisation des aides personnelles en secteur locatif hors foyer. Le nouveau barème harmonise en les simplifiant l'aide personnalisée au logement (APL) et l'allocation au logement (AL) et rend plus équitable la prise en compte des ressources. L'aide est identique pour un même niveau de revenu, selon que celui-ci provient de transferts sociaux ou de salaires. La mise en œuvre prévue en deux phases, le 1^{er} janvier 2001 et le 1^{er} janvier 2002, représentera une augmentation à terme de 6,5 milliards de francs (0,99 milliard d'euros) de prestations versées, dont 3,3 milliards

(0,5 milliard d'euros) dès 2001. Elle se traduira pour 4,8 millions de ménages par 1 300 F (198,18 €) en moyenne d'aide supplémentaire, aucun ménage ne voyant son revenu baisser du fait de ces mesures. Cette réforme s'ajoute à la suppression du droit au bail (dont le montant représente 2,5 % du loyer), étalée sur les années 2000 et 2001, qui renforce également le pouvoir d'achat de huit millions de locataires.

Des économies d'énergie en construction neuve

► **La nouvelle réglementation thermique** dite "RT 2000" a été publiée en novembre 2000. Elle matérialise trois années de travail entre les professions de la construction et les pouvoirs publics, pour contribuer à la qualité de notre environnement et à la réduction de la consommation d'énergie, conformément aux orientations du programme national de lutte contre le changement climatique.

La réglementation thermique 2000 s'inscrit dans le droit fil de la politique technique menée depuis 1975, dont le principal résultat aura été de réduire de moitié la consommation d'énergie des bâtiments sur cette même période.

Cette réglementation s'applique aux bâtiments neufs dont le permis de construire aura été déposé à compter du 2 juin 2001. Elle améliore la performance énergétique des constructions neuves d'environ 15 à 40 % par rapport à la réglementation précédente selon le type de bâtiment. Pour un surcoût d'investissement modéré, elle permet notamment un allègement significatif des dépenses de chauffa-

ge des ménages. Comme précédemment, cette réglementation revêt une forme qui laisse aux concepteurs toute liberté pour choisir, optimiser les solutions qu'ils mettent en œuvre et innover pour pouvoir continuer à progresser. Pour accompagner la mise en œuvre de cette réglementation, le ministère a mis en place des outils d'information et de formation, par exemple un site Internet de questions/réponses et des cédéroms.





Un enjeu majeur, l'accessibilité



► **Le ministère s'est attaché** à poursuivre la politique d'amélioration de l'accès des trois millions de personnes handicapées au cadre bâti – établissements recevant du public et bâtiments d'habitation – par des actions concrètes et cohérentes avec les actions menées dans les domaines des transports, des équipements touristiques et de la voirie. La coordination de ces actions est assurée par la déléguée ministérielle nommée en décembre 1999.

Dépenses budgétaires 2000

Agrégats n°21 et 22 du compte rendu de gestion budgétaire 2000

| | en millions de francs | en millions d'euros |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Dépenses pour le logement | 47 231 | 7 200,32 |
| <i>dont solidarité dans le logement</i> | 35 214 | 5 368,34 |
| <i>dont développement de l'habitat et renouvellement urbain</i> | 12 017 | 1 831,98 |

L'accueil des gens du voyage

► **L'insuffisance du nombre de places d'accueil** des itinérants était à l'origine de tensions inévitables entre les nomades et le reste de la population. La nouvelle loi adoptée en juin 2000, sous l'impulsion du secrétaire d'État au logement Louis Besson, renforce le principe de participation des communes à l'accueil des gens du voyage. Le schéma départemental élaboré en concertation avec tous les acteurs concernés doit permettre de mettre en place dans chaque département un dispositif d'accueil des gens du voyage, à même de permettre que l'accueil de ces personnes se fasse dans des conditions dignes et apaisées. Les délais fixés sont 18 mois maximum pour l'adoption d'un schéma puis 2 ans pour l'aménagement des aires. Un effort financier important est consenti par l'État pour aider les com-

munes : le taux des subventions d'investissement passe de 35 % à 70 % des travaux et une aide à la gestion des aires est instituée.



France

Activités touristiques

L'organisation du tourisme

Par délégation du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, le secrétaire d'État au Tourisme définit les orientations mises en œuvre par la direction du Tourisme, en étroite collaboration avec ses délégations régionales. L'inspection générale du Tourisme remplit pour le ministre des missions d'inspection, d'audit et de contrôle des services.

Chiffres clés

7 % du produit intérieur brut
100 milliards de francs d'excédents
dans la balance des paiements
2 millions d'emplois directs et indirects
215 000 entreprises
dont 90 % sont des PME
75,5 millions de visiteurs étrangers
en 2000

Dépenses budgétaires 1999 et 2000 agrégat n°29 du Compte-rendu de gestion budgétaire 2000

| | 1999 | 2000 |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Observation économique | 12 MF (1,83 M€) | 14 MF (2,13 M€) |
| Soutien au développement de l'emploi et de l'industrie touristique | 28 MF (4,27 M€) | 25 MF (3,81 M€) |
| Développement et aménagement touristique | 52 MF (7,93 M€) | 78 MF (11,89 M€) |
| Politique d'accès aux vacances pour tous | 25 MF (3,81 M€) | 32 MF (4,88 M€) |
| Promotion de l'image touristique de la France | 155 MF (23,63 M€) | 209 MF (31,86 M€) |

Le tourisme, une activité à haute valeur ajoutée

► **L'industrie touristique représente 7 %** de la production intérieure brute (PIB), 2 millions d'emplois directs et indirects dans 215 000 entreprises dont la majorité sont des entreprises comptant moins de dix salariés. Les activités touristiques participent au rayonnement de la France – première destination touristique dans le monde – puisque 75,5 millions de touristes étrangers sont venus en France en 2000 contre 52 millions dix ans plus tôt. Enfin, avec un chiffre d'affaires évalué à 788,6 milliards de francs (120,22 milliards d'euros), le tourisme dégage un excédent de près de 100 milliards de francs (15,24 milliards d'euros) sur le poste voyage de la balance des paiements. C'est dire l'importance de l'économie touristique, son poids dans le dynamisme et la vitalité des régions, l'importance des enjeux européens et mondiaux liés à sa croissance. L'État a confirmé en 2000 son soutien au développement du tourisme avec une augmentation de 15,5 % de son budget voté par rapport à 1999. Pour conforter les atouts de la France et son potentiel à l'étranger dans un contexte de concurrence forte, le secrétariat d'État au Tourisme a

choisi de renforcer la qualification de l'offre par la modernisation des équipements et le soutien à l'hôtellerie-restauration, secteur fortement créateur d'emplois. En même temps, "le droit aux vacances pour tous" a été défini comme priorité de l'action et s'est enrichi de nouvelles mesures destinées à faciliter l'accès aux vacances des personnes handicapées et des foyers les plus démunis.



Plan de modernisation de l'offre du 18 mai 2000 : 420 MF (64,03 M€)

114 millions de F (17,38 M€) pour le littoral atlantique
306 millions de F (46,65 M€) pour les régions touchées par les tempêtes



La promotion de la France à l'étranger

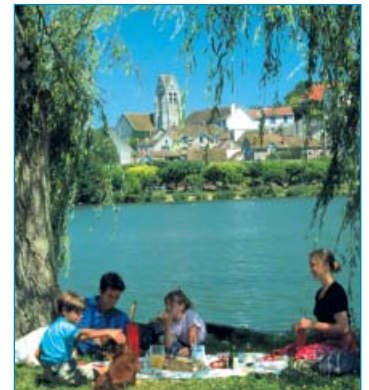
► **La subvention de l'État à "Maison de la France"** assure la moitié du budget de ce groupement d'intérêt économique. Sur le total, 6,5 MF (0,99 M€) sont affectés aux actions de promotion en France, mission nouvelle confiée à Maison de la France. Elle se traduira notamment par la gestion de la campagne "Bonjour 2001" et le lancement de campagnes destinées à la restauration de l'image touristique des régions touchées par la marée noire et les

intempéries. À l'étranger, tout en concentrant les efforts sur les marchés fortement émetteurs de touristes vers la France comme l'Allemagne, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, les États-Unis et le Japon, Maison de la France poursuit ses actions engagées sur de nouveaux marchés en Chine, Pologne, République tchèque et dans des pays émergents d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale.

Le droit aux vacances pour tous

► **Priorité forte dans le domaine du tourisme**, le droit aux vacances pour tous se décline au travers de plusieurs dispositifs. La Bourse Solidarité Vacances atteint son objectif 2000 en permettant le départ en vacances de 10 000 personnes en situation d'exclusion. L'année 2001 doit connaître un nouveau développement de ses actions par un doublement des personnes bénéficiaires. Le chèque-vacances est désormais accessible aux salariés des entreprises dépourvues de comité d'entreprise (loi du 12 juillet 1999) c'est-à-dire les PME de moins de 50 salariés. Le nombre de bénéficiaires est actuellement de 4 millions de personnes et va ainsi croître dans les années à venir. Le Plan patrimoine est un programme engagé en 1990 pour la rénovation de la capacité d'accueil en villages et en maisons familiales de vacances gérées par des associations agréées. Pour 2000, 24,30 MF (3,70 M€) d'auto-

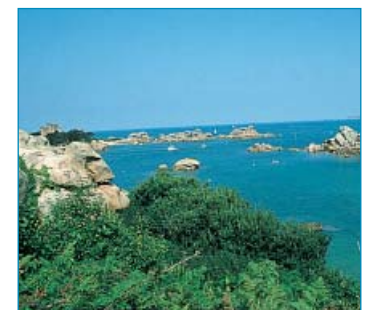
risations de programme ont permis de poursuivre et consolider la politique de rénovation des hébergements représentant 12 000 lits. Au total, sur la période 1990/2000, près de 100 000 lits auront pu être rénovés. Enfin, l'action en faveur de l'accès au tourisme des personnes handicapées se poursuit pour la troisième année consécutive. Une campagne "Vivons ensemble nos vacances" est lancée pour sensibiliser les professionnels et le grand public à l'accueil des personnes handicapées sur les lieux de vacances. Une charte nationale a été signée en juillet 2000 par l'ensemble des professionnels du secteur qui se sont engagés à améliorer leur accueil par des aménagements et la mise en place de nouveaux services. Un label national "Tourisme et Handicap", créé en 2001, permettra aux personnes handicapées d'accéder à une information fiable et homogène sur l'ensemble de l'offre touristique.



Bilan 2000 positif malgré le naufrage de l'Erika

► **L'année s'annonçait difficile** en raison des sinistres de 1999 - les deux tempêtes exceptionnelles de décembre et le naufrage de l'*Erika* - avec des dommages multiples sur l'arc atlantique dont certaines plages ont été dévastées par les vents et souillées par la marée noire. À ces événements est venue s'ajouter une météo estivale médiocre qui a favorisé le report des séjours vers le littoral méditerranéen. Malgré ces freins, le volume global du tourisme a progressé en 2000 et enregistré une fréquentation forte de touristes étrangers. Pour les Français, la fréquentation des régions françaises est restée stable et les séjours à l'étranger ont augmenté sensiblement. Le littoral a eu les faveurs du plus grand nombre (54 % des séjours de vacances l'été), les visites chez la famille sont en hausse et l'hôtellerie augmente de 6 %. Pour l'accueil des visiteurs

étrangers, la France tient toujours la première place avec 75,5 millions de visiteurs accueillis en 2000 devant les États-Unis et l'Espagne. Les Allemands et les Italiens ont été cependant moins nombreux à venir contrairement aux Anglais, aux Américains et aux Japonais plus nombreux. La saison d'hiver 2000/2001 s'est caractérisée par une augmentation des courts séjours de ski, des réservations de plus en plus tardives et une forte demande d'activités hors ski. Les bons résultats d'ensemble, malgré des conditions climatiques contrastées, reflètent les efforts des professionnels et des collectivités territoriales pour moderniser l'équipement hôtelier et sportif des stations. Ils sont aussi à mettre à l'actif du secrétariat d'État au Tourisme qui a soutenu les actions de promotion de la montagne aux côtés des professionnels.





France

Activités touristiques

Plan des mesures d'urgence du 28 février 2000 : 322 MF (49,09 M€)

90 millions de F (13,72 M€) d'aide aux entreprises et filières touristiques
60 millions de F (9,15 M€) de prêts sans intérêt
20 millions de F (3,05 M€) de soutien à la trésorerie des entreprises
30 millions de F (4,57 M€) pour la remise en état des itinéraires de randonnée
61 millions de F (9,30 M€) (dont 30 millions de Total Fina)
pour la restauration de l'image touristique de la France.
45 millions de F (6,86 M€) pour le littoral atlantique
16 millions de F (2,44 M€) pour les régions touchées par les tempêtes
et les inondations de fin 1999.

Le rôle des contrats de plan État-régions



► **Le tourisme joue un rôle clé** dans l'aménagement durable du territoire et le développement local. Ainsi, les aides du secrétariat d'État au Tourisme, en appui des investissements des collectivités territoriales, représentent 788 MF (120,13 M€) dans les contrats de plan État-régions (2000 - 2006), les avenants passés pour réparer les dégâts des tempêtes et de la marée noire (420 MF soit 64,03 M€) et les conventions de massifs de montagne (109 MF soit 16,62 M€), soit au total, avec 1,32 milliard de francs (200,78 M€), un quadruplement des crédits par rapport à la précédente génération des contrats de plan. Des mesures fiscales incitatives viennent s'ajouter à ce dispositif : le contribuable investissant dans une résidence de tourisme située dans une zone de revitalisation rurale peut bénéficier d'une réduction d'impôt. Ces actions visent à renforcer l'attractivité des territoires, améliorer la qualité et la commercialisation de l'hébergement touristique et adapter les entreprises de tourisme aux évolutions du marché.

Le soutien au développement de l'emploi

► **Le tourisme a permis de créer 5 %** des emplois-jeunes, soit 6 500 embauches de nouveaux salariés dans le cadre de projets de collectivités locales et du secteur associatif. Quatorze accords-cadres ont ainsi été signés avec les grands réseaux associatifs du tourisme. Ces emplois ont été créés pour répondre à de nouveaux besoins pour le développement de la qualité de l'aménagement et les hébergements touristiques, l'amélioration de l'accueil et de l'informatisation, la mise en œuvre des nouvelles technologies, la valorisation du patrimoine culturel et

naturel. La pérennisation de ces emplois est aidée par le secrétariat d'État qui a mis en place un dispositif particulier de soutien : information des employeurs, des élus, des jeunes salariés à travers des guides de l'employeur et du salarié, prise en charge des bilans de compétences et diagnostics du poste et de l'activité. Parallèlement, le secrétariat d'État au Tourisme a engagé un programme d'actions en faveur des saisonniers du tourisme confrontés à la précarité de l'emploi, du logement, de la protection et du suivi médical.





La direction du Tourisme

► La direction du Tourisme

Le secrétariat d'État au Tourisme est composé d'une administration centrale, la direction du Tourisme, et d'organismes satellites financés en grande partie sur les fonds publics de l'État. La direction du Tourisme, qui joue un rôle de coordination et d'animation, a pour mission de traduire en termes techniques les orientations politiques définies par le ministre. Le tourisme est un secteur qui implique un partenariat public-privé. Les organismes comme Maison de la France, l'Agence française de l'ingénierie touristique, l'Observatoire national du tourisme, etc... répondent à cette nécessité d'associer le secteur privé à l'action publique nationale.

Les organismes associés

► **Le conseil national du Tourisme (CNT)**, organe consultatif présidé par le ministre du Tourisme, regroupe des professionnels, des élus et des responsables économiques et sociaux des différents organismes concernant l'activité touristique. Il exerce essentiellement une mission de prospective.

► **Maison de la France** a pour mission, depuis sa création en 1987, la promotion touristique de l'ensemble du territoire français à l'étranger. Groupement d'intérêt économique, il associe l'État, les collectivités territoriales et le secteur privé. Avec 31 bureaux implantés dans 26 pays, il s'est fixé trois axes stratégiques : se concentrer sur les grands marchés prioritaires (Europe proche mais aussi marché japonais et certains marchés émergents comme la Chine, l'Europe centrale et orientale et l'Amérique latine), développer la promotion de produits à forte valeur ajoutée, valoriser la promotion de la France auprès des circuits traditionnels et rechercher de nouveaux circuits.

► **L'Agence française de l'ingénierie touristique (AFIT)**, agence technique créée en 1993 avec un statut de groupement d'intérêt public, rassemble des membres publics, dont neuf ministères, des établissements publics, des collectivités locales, des fédérations et associations de toute nature. Elle a pour objet de favoriser l'adaptation de l'offre touristique française aux évolutions de la société et de la consommation pour mieux répondre à la demande, améliorer sa compétitivité et faire face à la concurrence internationale. Elle réalise des études sur l'offre et les marchés et des travaux de diffusion des savoir-faire pour le développement territorial.

► **L'Observatoire national du tourisme (ONT)** agit en complément du dispositif public d'observation statistique. Il recueille et rassemble des informations pour améliorer la connaissance de l'activité touristique, et les met à la disposition des acteurs du tourisme.

► **L'Agence nationale pour le chèque-vacances (ANCV)**, établissement public à caractère industriel et commercial créé en 1982 et placé sous la double tutelle du ministère chargé du Tourisme et du ministère chargé du Budget, a pour mission de permettre au plus grand nombre de salariés, particulièrement à ceux qui disposent de revenus modestes, de partir en vacances et d'accéder à un éventail d'activités culturelles et de loisirs grâce au chèque-vacances. L'Agence nationale pour le chèque-vacances assure l'émission et le remboursement des chèques-vacances, leur commercialisation et leur développement. Les excédents dégagés sont investis dans le secteur social, d'une part en les affectant à la rénovation des équipements touristiques à vocation sociale, d'autre part en transformant la contre-valeur des titres périmés en bourses vacances au bénéfice des foyers défavorisés, enfin en participant au financement d'actions solidaires.

► **La Bourse solidarité vacances** est un groupement d'intérêt public créé en 1999 dans le cadre de la loi de lutte et de prévention contre les exclusions.

La Bourse solidarité vacances regroupe des entreprises privées du tourisme (hôtellerie, campings, résidences de tourisme), des associations de tourisme social et associatif et des comités d'entreprise, les entreprises de transport (SNCF, RATP, Air France), des collectivités locales et territoriales et l'Agence nationale du chèque-vacances. Le ministère de la Jeunesse et des Sports et le ministère de l'Emploi et de la Solidarité se sont associés à cette démarche. Le principe de solidarité réside dans la mise à disposition, à un coût très bon marché, d'une offre de séjours de vacances à des associations caritatives, comités de chômeurs ou centres communaux d'action sociale afin de pouvoir faire partir en vacances des familles en difficulté sociale.

► **Le Comité national pour le fleurissement de la France (CNFF)** participe à une politique globale de l'environnement et d'amélioration du cadre de vie par le développement des espaces paysagers. Il est un outil de promotion touristique en termes d'image.

► **Le Service d'études et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM)** devient en 2001 un service à compétence nationale. En partenariat avec l'Agence française d'ingénierie touristique, il conduit des programmes d'ingénierie touristique propres à la montagne et à ses filières.

À ces organismes s'ajoutent des partenaires actifs d'animation territoriale : avec la décentralisation, les comités régionaux du Tourisme (CRT), les comités départementaux du Tourisme (CDT), les offices de Tourisme et les syndicats d'initiative (3 600 OTS) sont les partenaires privilégiés de la politique déconcentrée de l'État.



Monde

Recherche et exportation

Organisation de la recherche et de l'action économique

Le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, par l'intermédiaire de la direction de la Recherche et des Affaires scientifiques et techniques (DRAST) et de son réseau scientifique et technique (RST), participe à de nombreux programmes de recherche en France, en Europe et dans le monde. Pour préparer les réunions du ministre dans le cadre européen et ses rencontres avec ses homologues étrangers destinées à promouvoir le savoir-faire français dans les domaines de l'équipement et des transports, le ministère bénéficie de l'expertise de la direction des Affaires économiques et internationales (DAEI).

Chiffres clés

Ventilation des crédits affectés au ministère au titre du budget civil de la recherche et du développement (BCRD) en 2000

| | |
|----------------------|--------------------------------------------------------------|
| Météorologie | 51 % |
| | 353 MF (53,81 M€) |
| | (dont 220 MF = 33,54 M€ de subvention au programme EUMETSAT) |
| Transports | 10 % |
| | 68 MF (10,37 M€) |
| Logement | 6 % |
| | 38 MF (5,79 M€) |
| Équipement et autres | 33 % |
| | 227 MF (34,61 M€) |

Des programmes de recherche pour modeler l'avenir

► La recherche prospective et l'innovation jouent un rôle majeur dans les domaines d'intervention du ministère. Le ministère soutient des programmes de recherche dont l'objectif est de développer des coopérations entre acteurs (opérateurs, industriels, maîtres d'œuvre) et publics (laboratoires, universités...) afin d'encourager l'innovation et la compétitivité dans un secteur.

Lancé en 1990, sous l'égide de quatre ministères - Recherche, Industrie, Environnement et Transports -, avec les concours de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et de l'ANVAR, le programme de recherche et d'innovation dans les transports (PREDIT), verra se terminer en 2001 sa deuxième phase (PREDIT 2) qui aura soutenu quelque 1 300 projets de recherche et mobilisé 7 milliards de francs (1,07 milliard d'euros), apportés par un millier de

partenaires publics et privés.

Le réseau de recherche génie civil et urbain (RGC&U), mis en place en 1999 avec le ministère chargé de la Recherche, a poursuivi l'action menée par le plan génie civil, en élargissant son champ au volet urbain. En particulier, il a soutenu des actions collectives de recherche, développement et valorisation dans le cadre de trois projets nationaux sur les bétons, CALIBE pour la qualité de fabrication, BEFIM pour les applications industrielles et BHP pour la durabilité.

Le plan urbanisme construction et architecture (PUCA), créé en 1998, qui a repris les missions et moyens du plan construction et architecture et du plan urbain, a permis de juger depuis 17 appels à proposition de recherche sur ces thèmes en les croisant.

L'espace, clé de la maîtrise de la terre, du ciel et de la mer

► Le ministère participe à deux nouveaux programmes de satellites météorologiques, satellites polaires et satellites géostationnaires de seconde génération, qui doivent permettre à l'Europe de jouer un rôle majeur dans la surveillance opérationnelle de l'atmosphère. Le financement, dans le cadre du budget civil de recherche et développement, est assuré par Météo France, premier utilisateur du nouveau système. Les autres projets d'observation de la terre et des océans par de nouvelles générations de satel-

lites, SPOTIS et JASON, sont liés aux activités de l'Institut géographique national, de l'Institut français de recherche et d'exploitation de la mer et de Météo France. Par ailleurs, le ministère participe à la préparation de GALILEO, nouveau système européen de navigation, positionnement et data-tion par satellite. Ce système doit fonctionner sous contrôle civil. Sa couverture doit être mondiale et compatible avec le système américain GPS, en association avec le système russe Glonass.



Le nouvel espace européen de la recherche

Le ministère participe à trois grands programmes européens touchant tous les aspects de l'aménagement du territoire : le Programme Cadre de Recherche et de Développement (PCRD) de la Commission européenne, COST, European coopération in the field of scientific and technical research, et EUREKA créé pour stimuler la coopération entre entreprises européennes en matière de recherche orientée vers le marché. Pour le 5^e PCRD sur le thème "énergie, environnement et développement durable", la contribution du ministère a porté sur deux sujets d'avenir "Villes de demain et patrimoine culturel" et "Croissance

compétitive et durable". Par ailleurs, la normalisation est aussi une activité très importante d'ordre européen et international, qui touche notamment tous les produits de construction. Les directives de normalisation sont essentielles pour la mise en œuvre des produits ainsi que la conception et la vérification des ouvrages. Des coopérations bilatérales existent dans le domaine de la recherche. Le programme DEUFRAKO de coopération franco-allemande dans le domaine des transports, notamment sur le ferroviaire et la télématique automobile, en est un exemple particulièrement réussi.



La contribution du réseau scientifique et technique

Une trentaine d'organismes de recherche relèvent du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement : organismes scientifiques et techniques (LCPC, Météo France, IGN...), qui ont une personnalité juridique et une autonomie de gestion propre, et regroupent des laboratoires de recherche ; des services techniques centraux (SETRA, CERTU...) ou déconcentrés (CETE). L'ensemble de ces organismes forme avec les écoles un pôle de compétences de 8 000 personnes. Le ministre de l'Équipement a signé, le 7 décembre 2000, avec le ministre de la Recherche, les contrats pluriannuels de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité et du Laboratoire central des ponts et chaussées dont les champs d'intervention sont complémentaires. Ces organismes s'engagent à renforcer leur synergie, surtout en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Ils s'engagent à développer leur coopération avec les universités et des partenaires industriels tout en développant leurs échanges au niveau européen avec l'objectif de jouer un rôle majeur dans le dispositif de recherche international. Par ailleurs, le réseau scientifique et technique (CETE et STC) poursuit depuis quelques années une réflexion stratégique visant à une meilleure adéquation de son action aux besoins actuels de la société. Le bilan de la première phase de cette réflexion stratégique a été débattu lors de journées en décembre 2000.



- | | | | |
|-----------------------------------------------|---------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Organismes Scientifiques et Techniques | Écoles | Services Techniques Centraux | Outremer |
| ■ LCPC | ▲ ENPC-ENSG | ● CERTU | ★ Guyane |
| ◆ INRETS | ▲ ENMM | ● CETU | Polynésie Française |
| ◆ CSTB | ▲ ENM | ● CETMEF | Nouvelle-Calédonie |
| ⋈ IFREMER | ▲ ENAC | ● CNPS | Réunion |
| ● CENA | ▲ ENTPE | ● SETRA | Mayotte |
| ▲ IGN | ▲ ENTE | ● STBA-SFACT | Saint-Pierre et Miquelon |
| ★ Météo France | | ● SNTA | Wallis-et-Futuna |
| CETE | | ○ SEATM | |
| ● Siège | | ○ STRMTG | |
| ○ Antenne ou laboratoire | | | |

Monde

Recherche et exportation



L'observation statistique sur les transports et le logement

▶ Parallèlement à son action économique internationale, la DAEI élabore des statistiques et des études économiques couvrant l'ensemble des activités du ministère. Cet important travail est confié au Service économique et statistique (SES), qui coordonne pour cela les efforts de plusieurs directions de l'administration centrale, de services techniques et des directions régionales de l'Équipement. Le chantier le plus important de l'année 2000 a été la préparation de l'inventaire du parc locatif social prescrit par la loi SRU, qui doit être réalisé pour la première fois en 2001. D'autres travaux statistiques importants sont également en cours, tels que ceux qui portent sur l'observation des prix des travaux d'entretien-amélioration de logements ou sur ceux des prestations de transport. Pour mieux faire connaître ces travaux, qui sont largement diffusés en France et à l'étranger, le SES a organisé, à l'automne 2000, une présentation du Compte du logement



sur le thème : "L'outil de mesure de la place du logement dans l'économie française". Il est présent sur le site Internet du ministère depuis la fin de l'année 1998 où figurent également ses publications statistiques les plus récentes. La DAEI réalise également des études économiques sur des sujets très divers. Les consommations d'énergie et leurs effets sur l'environnement y occupent une place importante : bilans sur les consommations d'énergie dans les transports, dans le secteur résidentiel ou le tertiaire, ou analyses prospectives sur leurs évolutions à long terme. Les travaux menés en 2000 ont, en particulier, porté sur la prise en compte d'un scénario multimodal volontariste de transport qui détermine les objectifs des pouvoirs publics. Ils ont servi de référence dans l'élaboration des "schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises".

L'action économique internationale

▶ L'ingénierie française en matière de grands projets d'aménagement et de travaux publics intéresse de nombreux pays développés et en développement. Pour promouvoir le savoir-faire français dans ces pays, le ministre s'est rendu en 2000 dans plusieurs pays. En février, il accompagnait le Premier ministre en Israël et dans les Territoires palestiniens, où il a rencontré ses principaux homologues. En octobre, il a participé aux États-Unis à un symposium international sur les transports organisés par le secrétaire américain aux transports avec lequel il s'est longuement entretenu ainsi qu'avec l'administrateur de la NASA pour confirmer l'accord de la France à l'hypothèse d'un atterrissage d'urgence de la navette spa-

tiale sur la base d'Istres. De surcroît, le ministère a organisé à l'étranger plusieurs "Journées de l'Équipement" sous forme de séminaires destinés à présenter les entreprises françaises des transports et de l'équipement. Ils se sont tenus en mars à Varsovie (Pologne), en mai à Manille (Philippines) et en juin à Rio et à Sao Paulo (Brésil) devant un public nombreux de professionnels.

Pour compléter ce dispositif, un ouvrage sur le financement des infrastructures et des services collectifs en partenariat entre le public et le privé, édité en plusieurs langues et avec les références des entreprises françaises concernées, a été largement diffusé dans les pays intéressés par ce sujet.

Bilan de l'action économique internationale

Entretiens ministériels

| | |
|-------------------------|----|
| En France | 24 |
| À l'étranger | 7 |
| Délégations accueillies | 49 |
| Séminaires de promotion | 14 |

Chiffres 2000 des exportations

(évolution par rapport à 1999)

| | |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Construction aéronautique (+ 23,8 %) | 256,8 milliards de F (39,15 milliards d'euros) |
| Solde export/import en construction aéronautique (+ 31 %) | 60,3 milliards de F (9,19 milliards d'euros) |
| Matériels ferroviaires (+ 23,5 %) | 2,9 milliards de F (0,44 milliard d'euros) |
| Matériels de transport routier (+ 22,1%) | 22,9 milliards de F (3,49 milliards d'euros) |



L'École nationale des ponts et chaussées

► Connue pour la qualité de sa formation d'ingénieurs, l'École nationale des ponts et chaussées s'est transformée au fil des ans en une entreprise globale de formation et de recherche très ouverte sur le monde et fréquentée chaque année par plus d'un millier d'étudiants. Elle a intégré en 2000, en deuxième année, 30 élèves-ingénieurs destinés à rejoindre le corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées du ministère. Pour guider la refonte de ses cursus entamée en 1997, année de ses 250 ans, l'école se fixe de nouvelles ambitions : former des ingénieurs à de hautes compétences à la fois scientifiques et managériales dans les disciplines du génie civil et de la construction ; être un pôle de référence international en matière de cadre de vie, d'aménagement urbain, de grands réseaux et de services de l'environnement.

En 2000, huit nouveaux départements d'enseignement voient le jour et un partenariat est noué avec les grandes écoles d'ingénieurs de Barcelone, de Madrid et de Bucarest, avec des accords de doubles diplômes. L'année 2000 est aussi celle de la création, aux côtés de l'Institut des sciences politiques, du nouvel IHEDAT, Institut des hautes études de développement et d'aménagement du territoire, délivrant des formations sur ces sujets vitaux pour l'avenir.

L'École nationale des travaux publics de l'État

► L'ENTPE forme les cadres du ministère, tant techniques (ingénieurs des travaux publics de l'État), qu'administratifs (attachés administratifs en complément de la formation des Instituts régionaux d'administration). L'école comptait 558 étudiants en 2000, dont 125 ont reçu leur diplôme d'ingénieur. Plusieurs événements ont marqué l'année. D'abord une réforme de la voie d'approfondissement Génie civil, et la création de 16 nouveaux cours dans cette discipline. Puis un nouveau cours sur les controverses, mis en place pour que les futurs ingénieurs puissent mieux appréhender des situations où les dimensions sociales ou interculturelles d'un projet sont en jeu. En même temps, la réflexion sur la place de l'environnement dans les enseignements s'est poursuivie. La rédaction d'un document de référence "plate-forme de l'environnement" a été confiée à l'association TPE Écologie. L'école a présenté deux nouveaux masters accrédités par la conférence des grandes écoles : le premier sur la gestion et l'ingénierie de l'eau, le second sur la maîtrise et la gestion des risques naturels, urbains et industriels. Enfin, l'ambition d'ouverture de l'école s'est traduite par le développement de multiples partenariats et l'adhésion à divers réseaux universitaires ou professionnels en France et à l'étranger.

L'École nationale des techniciens de l'Équipement

► En juin 2000, l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTE) achevait la formation de 181 techniciens supérieurs de l'Équipement répartis entre les deux établissements d'Aix-en-Provence et de Valenciennes. Sur ces 181 stagiaires, 21 sont des techniciens de la Ville de Paris dont la formation fait l'objet d'une convention entre la ville et le ministère.

Parallèlement, les deux établissements accueillent chacun 50 des 207 secrétaires administratifs des services déconcentrés en formation post-concours, en collaboration avec le réseau des centres interrégionaux de formation professionnelle. L'évolution du cahier des charges de cette formation a été le grand chantier de réflexion de l'année 2000 pour la mise en œuvre, dès 2001, d'une formation plus finement articulée sur les services.

À Aix-en-Provence, les technologies de l'information et de la communication ont pris plus d'importance dans la formation : désormais les stagiaires ont accès gratuitement au réseau Internet à toute heure dans les locaux de l'école, un réseau de visioconférence a été installé. En même temps, l'établissement a lancé un programme très important de réhabilitation de ses hébergements pour un montant de sept millions de francs.

De son côté, l'établissement de Valenciennes mettait en place un enseignement assisté par ordinateur avec accompagnement pour l'informatique. Il a également accueilli 220 participants au colloque des constructions publiques. Enfin, l'établissement de Valenciennes a été retenu en 2000 parmi les services pilotes pour le diagnostic préalable à l'aménagement et la réduction du temps de travail.

Les contrats de plan

De janvier à juillet 2000, sont intervenues les signatures des quatrièmes contrats de plan État-régions (CPER) pour la période 2000-2006. Ces contrats qui engagent l'État et les collectivités locales pour plus de 250 milliards de francs (32,112 milliards d'euros) de crédits, traduisent la volonté du Gouvernement de donner un souffle nouveau à la décentralisation en intégrant une part significative des demandes des collectivités locales.

Les contrats de plan État-régions constituent un volant essentiel de l'action du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, dans toutes ses composantes. Entre 2000 et 2006, avec un montant d'engagements en hausse de 21,5 %, plus de 40 % des crédits mis en œuvre par l'État le seront sous la responsabilité des services du ministère.

► Ces contrats de plan mettent en œuvre les priorités gouvernementales :

- effort de rééquilibrage régional de l'allocation des moyens publics,
- action renforcée pour l'emploi et la cohésion sociale,
- solidarité territoriale,
- développement durable en faveur des transports collectifs et ferroviaires.

Premier effet :

un développement sans précédent du transport ferroviaire et des voies navigables. Parents pauvres de la précédente génération de contrats de plan État-régions, le fer et les voies navigables ont été pourvus de plus de 15,5 milliards de francs (2,362 milliards d'euros) de crédits, auxquels il convient d'ajouter les crédits supplémentaires consacrés aux projets interrégionaux de grande envergure : par exemple les lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Béziers-Clermont-Neussargues, ou la liaison Normandie-Val-de-Seine, sans parler de l'engagement du projet de TGV Est-européen.

Deuxième effet attendu :

le développement d'une véritable intermodalité grâce aux efforts consentis au profit du transport fluvial et des ports. Les crédits qui leur sont alloués sur la période 2000-2006 triplent par rapport à la précédente génération de contrats de plan avec un montant 2,8 milliards de francs (426,85 M€). À cette somme s'ajoutent 730 MF (111,29 M€), consacrés jusqu'en 2003 au projet "Port 2000" au Havre et à sa desserte routière et ferroviaire.

Légende des cartes régionales

- Autoroutes
- Nationales
- Voies ferrées
- DDE** directions départementales de l'Équipement
- DRE** directions régionales de l'Équipement
- CETE** centres d'études techniques de l'Équipement



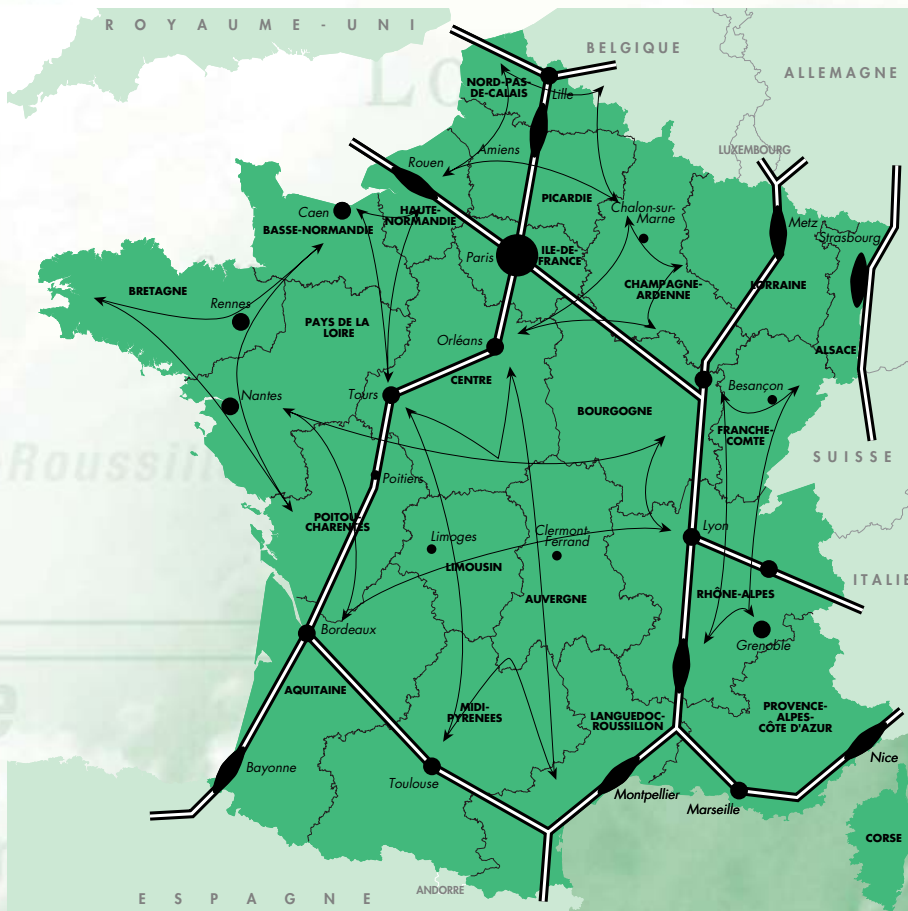
État-régions 2000-2006

33,5 milliards de francs (5,107 milliards d'euros) d'engagements ont été contractualisés sur le domaine routier, hors exploitation, dont 4 475 MF (682,21 M€) dans le cadre de programmes complémentaires tels que l'aménagement de la route Centre Europe Atlantique (2 320 MF — 353,68 M€) ou la RN19 entre Langres, Belfort et Dôle (1 200 MF — 182,94 M€).

Enfin, le secteur du tourisme bénéficiera lui aussi d'une substantielle augmentation de ses moyens avec un triplement de l'enveloppe contractualisée sur 2000-2006. Cela permettra de renforcer le volet territorial des contrats de plan en favorisant la mise en œuvre du droit aux vacances pour tous, l'adaptation des entreprises de tourisme aux évolutions du marché et l'amélioration de la qualité des hébergements touristiques.

Les schémas de services collectifs de transports de voyageurs et de marchandises ont été présentés par le ministre Jean-Claude Gayssot lors d'une réunion interministérielle du 26 octobre 2000.

Ces schémas fixent les grandes orientations de la politique des transports initiée depuis 1997. Cette politique de changement vise à répondre aux besoins de transport et de déplacements à un horizon de vingt ans. En définissant des objectifs de qualité de services, elle conduit à rechercher d'abord les modalités d'une meilleure utilisation des réseaux existants avant d'envisager de nouvelles infrastructures, en privilégiant la complémentarité avec les différents modes de transport, elle rompt avec le "tout routier" qui a trop souvent été jusqu'ici la règle.



Le bon fonctionnement des grands axes terrestres interrégionaux et internationaux



Les trafics à longue distance sont concentrés sur les principaux axes de transports terrestres, essentiellement Nord-Sud.

Les zones d'encombrement de ces grands axes se situent principalement au droit des grandes aires urbaines, où seront réalisés des aménagements de capacité ou des contournements d'agglomérations.

Le maillage du territoire est assuré par des itinéraires alternatifs destinés à décharger les axes les plus encombrés, par des grandes liaisons transversales et par des tangentielles évitant la traversée de l'Ile-de-France.



Alsace

Basse-Normandie

Terre-et-Miquelon

Alsace

Au carrefour de l'Europe

En position d'interface avec des pays à l'économie puissante, l'Alsace présente une forte densité de population, un dynamisme démographique, un produit intérieur brut élevé, un faible taux de chômage associés à une position charnière dans les échanges Nord-Sud.

Cependant, des zones aux prises avec de très grandes difficultés y côtoient des espaces de forte croissance, ce qui risque à terme d'hypothéquer son développement. Les services de l'Équipement, tant au niveau régional que départemental, s'emploient à travers de grands projets, à établir un meilleur équilibre.

Chiffres clés

Population **1 763 636** habitants

Densité **196 hab./km²**

Superficie **8 280 km²**

511 km de routes nationales
87 km d'autoroutes concédées
193 km d'autoroutes non concédées
808 km de voies ferrées
350 km de voies navigables
1 198 établissements
de transport de marchandises
340 établissements
de transport de voyageurs.

Investissement routier

Contrat de plan **247,5 MF** (37,73 M€)
affectés

Contrat triennal de Strasbourg ville
européenne **11,6 MF** (1,77 M€) affectés

Trafic de marchandises transportées
en million de tonnes

Infrarégional **60,22** millions de tonnes

Interrégional **33,82** millions de tonnes

International **41,16** millions de tonnes

Habitat

678 837 résidences principales

90 623 logements sociaux

51,75 logements HLM

pour 1 000 habitants

Logement social

Démolition **126** logements et **1,9 MF**

PLUS / PLUS CD / PLAI **1 094** logements
et **57 MF** (8,69 M€)

Réhabilitation (PALULOS)

4 581 logements et **36 MF** (5,49 M€)

Parc privé **5 367** logements
et **91,4 MF** (13,93 M€)

Construction neuve

Logements autorisés **11 646**

Logements commencés **9 965**

Surface de locaux autorisés **1 635 987 m²**

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à moyenne 1995-1999

Nombre de tués **172** (- 11,8 %)



► Développer les modes de transport alternatifs à la route

Les transports ferroviaires

Région pilote pour la régionalisation du service régional de voyageurs, l'Alsace s'est engagée, dès le contrat de plan 1994-1999 dans, une politique de modernisation et de renforcement de ses infrastructures ferroviaires, notamment les lignes Strasbourg-Haguenau et Mulhouse-Thann-Kruth. Cette dernière opération a permis une amélioration importante du service apporté à l'usager et a entraîné une hausse très encourageante de la fréquentation. Le contrat de plan 2000-2006 a été l'occasion d'intensifier l'effort en faveur du transport ferroviaire : 1 738,86 MF (265 M€) ont été inscrits pour moderniser les lignes desservant la région.

Les voies navigables

L'Alsace dispose avec le Rhin d'une artère navigable de toute première importance et dont les réserves de capacité devraient être exploitées au mieux dans les prochaines années. Pour y contribuer, l'État et les collectivités signataires du contrat de plan ont prévu d'aider les ports rhénans de Strasbourg, Mulhouse et Colmar dans le développement de leurs infrastructures portuaires, et inscrit à cet effet un montant de 341,09 MF (52 M€). Les premières opérations qui en découlent ont été engagées dès l'année 2000. Simultanément, un montant de 124,63 MF (19 M€) sera consacré au titre du contrat de plan État-région à la restauration des canaux à petit gabarit afin de préserver leur fonction commerciale et de développer leur usage à des fins touristiques.

Le transport aérien

Une auscultation de la piste de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim ayant révélé une dégradation importante, le financement de sa reconstruction a été inscrit dans le

cadre du contrat triennal de Strasbourg, ville européenne, et les travaux ont pu être engagés en 2000. Afin de perturber le moins longtemps possible le trafic aérien, le chantier a été mené au cours de l'été et dans le délai extrêmement court de cinq semaines, pour un coût de 104,95 MF (16 M€).

► Compléter la desserte routière en favorisant la sécurité et les conditions de vie des habitants

Les infrastructures routières

Le volet routier du contrat de plan porte sur 1967,87 MF (300 M€) avec comme objectifs principaux la poursuite de l'aménagement autoroutier de l'axe nord-sud (achèvement de la voie rapide du Piémont des Vosges et mise à 2 voies de l'autoroute A36 à Mulhouse), l'amélioration des conditions de circulation, de la sécurité routière et de la qualité

de vie des habitants (déviation d'agglomérations à Châteauneuf, Schirmeck, Haguenau, Marlenheim et Soufflenheim dans le Bas-Rhin, aménagement de la RN415 et de la RN66 dans le Haut-Rhin). Parallèlement, les opérations financées au titre du contrat triennal de Strasbourg, ville européenne, se poursuivent et le chantier le plus emblématique d'entre elles a démarré avec, en février 2000, la pose de la première pierre du futur pont Pierre-Pflimlin qui franchira le Rhin au sud de Strasbourg, entre Eschau et Altenheim.

La réglementation de la circulation des poids lourds dans le massif vosgien

La fermeture à la circulation des poids lourds du tunnel Maurice-Lemaire, le plus long tunnel routier entièrement situé en territoire français, est intervenue le 1^{er} mars 2000, pour travaux de rénovation et de mise en sécurité. Afin d'éviter un report désordonné du trafic lourd, un dispositif réglementaire impose aux poids lourds en transit d'utiliser les axes autoroutiers de contournement du massif vosgien par le nord (autoroute A4) ou par le sud (autoroute A36). Les cols vosgiens, qui n'auront à terme vocation qu'à écouler le trafic local de desserte des vallées, font d'ores et déjà l'objet d'une restriction au trafic nocturne des poids lourds.

Grâce au nouveau contexte créé par l'allègement du trafic de poids lourds sur la RN66 entre Saint-Dié et Mulhouse, de nouvelles perspectives d'aménagement ont pu être envisagées pour cet axe : la conception de nouveaux projets routiers, axés sur la sécurité et le fonctionnement urbain plutôt que sur des déviations d'agglomérations, et la recherche d'une meilleure complémentarité entre la route et les transports collectifs. Le contrat de plan 2000-2006 prévoit pour y parvenir 301,74 MF (46 M€) pour la route et 452,61 MF (69 M€) pour le tram-train qui reliera les communes de la vallée à Mulhouse.

Relancer la réalisation de logements sociaux en Alsace

La réalisation de logements sociaux en Alsace s'est progressivement érodée depuis 1994 jusqu'à atteindre 717 logements produits en 1999 alors que le double serait nécessaire pour maintenir le parc à un niveau satisfaisant. Face à cette situation, une impulsion forte a été donnée et, grâce à la mobilisation de tous les acteurs concernés avec le préfet de région et le directeur régional de l'Équipement, 1100 logements ont été réalisés au cours de l'année 2000 pour 59,03 MF (9 M€) de subventions. Simultanément, 36,07 MF (5,5 M€) ont été consacrés à soutenir la réhabilitation de 4 600 logements sociaux vétustes ou dégradés.



Relever les défis du renouvellement urbain

Le renouvellement et le développement urbains constituent une action prioritaire du projet territorial de l'État dans une région qui semble au premier abord épargnée par les problèmes de précarité et d'exclusion sociale. Néanmoins, ceux-ci s'accumulent dans certains quartiers en grande difficulté concentrés dans les grandes villes. La réduction de ces disparités est une priorité régionale et, dans ce cadre, la DRE anime la politique régionale en matière de développement et de renouvellement urbain dans les grandes agglomérations alsaciennes.



Aquitaine

Une région équilibrée

Bordée par l'Océan, traversée par la Garonne et délimitée par les monts du Limousin et les Pyrénées, l'Aquitaine est une région aux cultures affirmées où s'équilibrent les ressources de la mer, de la terre, l'activité industrielle et de services. Le développement d'infrastructures de transport le long du corridor Nord/Sud atlantique est vital pour l'essor des territoires et des centres urbains et pour la préservation de l'environnement et de la douceur de vivre qui en font un territoire attractif.

Chiffres clés

Population **2 908 359** habitants

Densité **70,39 hab./km²**

Voies de communication

Voies ferrées **1 800 km**

Routes nationales **1 460 km**

Autoroutes **487 km**

Habitat

Résidences principales **1 212 578**

Logements sociaux **121 617**

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999

Nombre de tués **457** (- 13,3 %)

► RN10 mise aux normes autoroutières dans les Landes

Le nombre important d'accidents constatés et la croissance du trafic vers la péninsule Ibérique ont conduit, en 1997, à prendre la décision de mettre la RN10, dans la traversée des Landes, aux normes autoroutières.

Cette opération de 1,3 milliard de francs (198 M€), prise en charge à 100 % par l'État, est réalisée à ce jour à 50 %.



► Le pont d'Aquitaine, un chantier hors du commun

Cet ouvrage, symbolique par sa taille et sa conception, est également stratégique pour l'écoulement de la circulation : il supporte plus de 100 000 véhicules par jour, dont le flux de transit vers l'Espagne. Des travaux de remplacement des suspensions, d'un coût de 300 MF (45,73 M€) financés par l'État, ont été engagés au printemps 2000 après des études et une dévolution des travaux menées dans des délais records. La mise à deux fois trois voies du tablier et du viaduc d'accès (110 MF - 16,77 M€) inscrits au CPER 2000-2006 en cofinancement avec la région, le département de la Gironde et la Communauté urbaine de Bordeaux) sera réalisée à cette occasion.

► La liaison routière Bordeaux-Pau

Le projet est relancé sur la base de trois scénarios avec mise en concession partielle ou totale. Les études d'avant-projet sommaire, confiées au CETE du Sud-Ouest, sont conduites sur le principe du fuseau de 1 000 m approuvé en 1996.

La concertation pour le choix des bandes de 300 m est prévue au printemps 2001. La question du financement est posée aux élus et la consultation des candidats à la concession est prévue en 2002. La première réalisation sera la déviation d'Aire-sur-l'Adour, inscrite au CPER 2000-2006 pour 450 MF (68,60 M€), et qui sera mise en travaux en 2002.

► La liaison transfrontalière par le tunnel du Somport

La réalisation du tunnel du Somport et l'aménagement de la RN134 dans la vallée d'Aspe amélioreront le niveau de service de cet axe interrégional transpyrénéen.

Une attention particulière est apportée à la préservation environnementale.

La mise en service du tunnel interviendra, pour les véhicules de tourisme puis pour les poids lourds, en 2002, après la réalisation intégrale des travaux correspondant aux nouvelles normes de sécurité des tunnels, adoptées après l'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc.

► Le 1 % paysage et développement sur A89

Après expérimentation sur les autoroutes A75 et A20, cette procédure a été généralisée en 1995 à l'ensemble des axes routiers structurants dont l'autoroute A89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand. Le principe est de réserver 1 % du coût de construction pour subventionner des opérations de mise en valeur du paysage et de développement des territoires traversés. Dans le cas de l'A89, cela représente 200 MF (30,49 M€) pour les 380 km prévus. Ces subventions seront accordées aux projets présentés par des groupements de communes, qui répondent à des critères définis dans les chartes d'itinéraires établies pour les départements de Gironde, Dordogne, Corrèze et Puy-de-Dôme.

► Modernisation de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac

La nouvelle tour de contrôle a été mise en service en mars 2000. Parallèlement, Air France a créé une plate-forme de correspondance entre Europe du Nord et Europe du Sud qui sera le moteur essentiel de la croissance du trafic avec l'Espagne et le Portugal.



► Le TGV Sud-Europe-Atlantique prolongera le TGV Atlantique

Consacrant ses objectifs de report modal vers le ferroviaire et au vu des résultats positifs de la consultation lancée sur les études préliminaires de la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, le ministre a commandé à Réseau ferré de France en décembre 1999, le lancement des études d'avant-projet sommaire d'une première section jugée prioritaire, entre Angoulême et Bordeaux. Ces études, financées en partenariat avec l'Europe et les collectivités territoriales concernées, sont en cours et aboutiront en 2002. Parallèlement, l'examen des perspectives d'extension vers l'Espagne a été inscrit dans les projets de schémas de services collectifs de transport. Le bouchon ferroviaire de Bordeaux en voie d'être résorbé : la traversée de Bordeaux constitue un verrou préjudiciable au développement des trafics ferroviaires nord-sud. Sa résorption est un préalable indispensable à la réalisation de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Tours et Bordeaux. Cette opération a donc été inscrite pour un montant de 1 240 MF (189,04 M€) au CPER 2000-2006 sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France, avec les participations financières de l'Europe, de la région Aquitaine, du conseil général de Gironde et de la communauté urbaine de Bordeaux. L'opération prévoit principalement les doublages du pont de franchissement de la Garonne et du plan de voies jusqu'à Cenon, en rive droite. Elle contribuera en outre au développement des transports périurbains et régionaux. La mise en service est prévue en 2007.

► L'essor du transport combiné

Située sur l'axe nord-sud-Atlantique, l'Aquitaine est confrontée à une progression très importante et difficilement supportable des trafics routiers en transit. Le remède à cette situation réside dans le report modal vers le fer et le maritime d'une part importante de l'augmentation future du trafic de marchandises. Une politique très volontariste a donc été mise en œuvre pour favoriser le transport combiné par le lancement de deux chantiers, importants et modernes de transport combiné, à Bordeaux et à Bayonne.

► Le contrat d'agglomération de Bordeaux

L'un des premiers signés en France, le contrat d'agglomération de Bordeaux se fixe pour objectif de combattre les processus de dévalorisation et de ségrégation des quartiers les plus fragiles, de rééquilibrer le développement urbain et de dynamiser le cœur de l'agglomération. La construction du tramway de Bordeaux, avec en première tranche 3,3 milliards de francs (503,08 M€) d'investissement de 2000 à 2003 dont 548 MF (83,54 M€) de participation de l'État, figure dans ce contrat. Elle est l'opération principale du plan des déplacements urbains approuvé par la communauté urbaine.

► L'École nationale de l'administration pénitentiaire s'implante à Agen

Réalisée sous la conduite d'opération de la DDE du Lot-et-Garonne, l'École nationale de l'administration pénitentiaire a été inaugurée le 18 septembre 2000 par le Premier ministre. D'une surface de 30 000 m² sur une emprise de 16 ha, cet établissement a mobilisé un budget de 350 MF (53,36 M€). Un important programme d'accompagnement a été mis en œuvre par ailleurs pour assurer l'accueil et le logement des familles du personnel de cet établissement.



► La lutte contre l'exclusion

Des contrats de ville intercommunaux ont été signés pour 2000-2006 dans les principales agglomérations : Bordeaux, Pau, Bayonne, Agen, Périgueux et Mont-de-Marsan. L'État et la région Aquitaine se sont engagés respectivement à hauteur de 180 MF (27,44 M€) et 90 MF (13,72 M€) dans le CPER 2000-2006 pour soutenir ces contrats. Ce dispositif est complété par un "Grand Projet de Ville" sur la rive droite de l'agglomération bordelaise.



Auvergne

L'ouverture aux investisseurs

Au cœur du Massif central, l'Auvergne est une région de moyenne montagne où dominent des activités d'élevage et de transformation agroalimentaire. L'industrie, développée surtout à Clermont-Ferrand, la capitale régionale, tire sa prospérité de l'industrie du caoutchouc. L'aménagement des grandes liaisons routières et autoroutières contribue au désenclavement de la région rendue plus accessible pour les investisseurs, le tourisme vert, le thermalisme et les sports d'hiver. L'achèvement de l'autoroute A89 finira de doter la région d'un réseau structurant.

Chiffres clés

Superficie

Auvergne/France

Population (RP 1999)

1 308 878 habitants

Parc de logements (RP 1999)

718 996 2,5 %

Logements mis en chantiers en 2000

6 471 2,1 %

Communautés de communes (01/01/01)

80 4,6 %

Communautés d'agglomérations

(01/01/01) **6** 12,0 %

Entreprises de BTP en 2000

7 838 2,6 %

Km de routes nationales

1 056 3,7 %

Km d'autoroutes

305 3,3 %

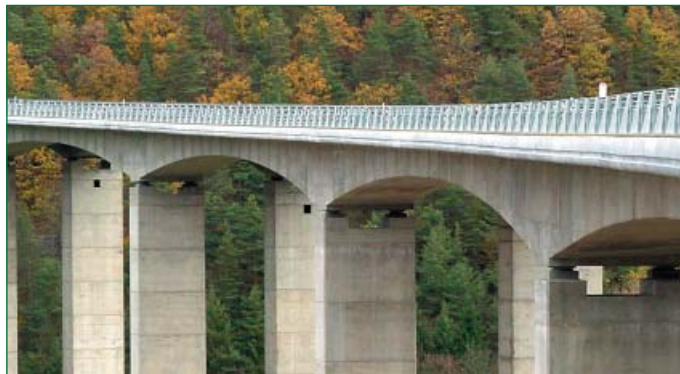
Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999

Nombre de tués **184** (- 19,7 %)

L'aménagement de la Route Centre-Europe-Atlantique

Les travaux de mise aux normes de la route express RCEA se sont poursuivis avec près de 20 kilomètres de route en terrassement entre Dompierre et Molinet et l'achèvement du viaduc sur la Loire, à Digoïn, un ouvrage en béton précontraint, de 486 mètres de long. L'investissement a dépassé en 2000 les 200 MF (30,49 M€), sur un financement réunissant l'État, le conseil régional d'Auvergne, le conseil général de l'Allier et une aide européenne.



Le lancement du tunnel du Lioran

Ce tunnel est vital pour les liaisons routières du sud de la région. L'approbation du dossier d'avant-projet sommaire, sur décision ministérielle du 6 décembre 2000, vaut autorisation d'engager les procédures administratives, qui déboucheront en 2001 sur la déclaration d'utilité publique du projet. Sur cette même nationale 122, a lieu la mise en service d'un nouveau secteur de 3 800 m au sud d'Aurillac.

Le désenclavement de la Haute-Loire

Ouvrages stratégiques dans la politique de désenclavement de la Haute-Loire, le viaduc et l'échangeur de Pont-Salomon, sur la RN88, sont inaugurés le 25 novembre 2000. Leur achèvement aura nécessité 140 000 heures de travail et le coût global de l'opération se monte à 105 MF (16,01 M€), dont 61 MF (9,30 M€) pour le seul viaduc, avec un financement à 94 % par l'État, 3 % par la région, et 3 % par le département, au bénéfice d'une meilleure sécurité routière sur cette portion de route très fréquentée.

La grande Halle d'Auvergne

La DDE du Puy-de-Dôme assure la conduite d'opération, en phase études, de ce projet d'équipement dont le conseil régional d'Auvergne est maître d'ouvrage. Il s'étend sur une centaine d'hectares sur les communes de Cournon-d'Auvergne, d'Aubière et de Pérignat-les-Sarlieve. Le projet comprend la réalisation d'une salle de spectacles, de halls d'expositions couverts, de surfaces d'expositions en plein air, d'un centre de conférence et de salons modulables pour l'accueil d'autres activités. Les études se sont poursuivies en 2000, débouchant sur un début de travaux en 2001. Outre la conduite d'opération, la DDE assure la maîtrise d'œuvre de la desserte routière.

Vulcania

La DDE du Puy-de-Dôme assure depuis 1992, pour le compte du conseil régional d'Auvergne, une mission de conduite d'opération pour la réalisation du parc européen du volcanisme *Vulcania*. Les travaux de construction et d'aménagement des différents bâtiments (salles de spectacles, espaces d'expositions et de scénographies, espaces d'accueil et de restauration, locaux techniques et administratifs) et d'aménagement des espaces extérieurs, commencés en 1997, doivent s'achever en décembre 2001, l'ouverture au public étant programmée pour le 20 février 2002. Cette réalisation, qui porte sur 16 000 m² de planchers, dont les trois quarts sont enterrés, se situe à 15 km de Clermont-Ferrand, dans le parc régional des volcans d'Auvergne.



Les plans de prévention des risques (PPR) de l'agglomération clermontoise

Lancée en 1996, la procédure de PPR de l'agglomération clermontoise est sur le point d'aboutir. La diffusion fin 1996 d'une étude du laboratoire régional des Ponts et Chaussées de Clermont-Ferrand, mettant en évidence la possibilité de survenance d'inondations catastrophiques liées aux cours d'eau de l'agglomération, avait ouvert un débat entre l'État et les collectivités locales concernées. En 2000, sur proposition du DDE, le préfet a créé une Mission interministérielle des risques naturels, animée par la DDE qui conduit l'élaboration conjointe des dossiers communaux synthétiques et des projets de PPR "inondation".

Leo 2000, un projet innovant de transport par guidage optique

Cofinancée par le PREDIT et conduit par le Syndicat mixte des transports en commun de Clermont-Ferrand, "Leo 2000" expérimente un système de transports publics associant le service aux voyageurs (information en temps réel, traitement des stations pour une meilleure accessibilité, qualité des espaces publics, intermodalité), et la mise en œuvre de véhicules innovants à guidage optique. Ce dispositif assure aux véhicules une précision d'accostage en station et en section courante qui améliore simultanément l'accessibilité et l'insertion.

Il s'inscrit sur un axe est-ouest préfigurant la future seconde ligne de tramway de l'agglomération clermontoise. L'aménagement des stations et des sections en site propre a été subventionné par l'État. La mise en service progressive des véhicules "agoras" guidés, fabriqués par Irisbus, a fait l'objet d'une démarche d'évaluation en termes de sécurité.



Basse-Normandie

Un cadre de vie recherché

Région littorale, la Basse-Normandie s'étend entre le Bassin parisien et la Manche où s'avance la presqu'île du Cotentin. Ses activités portuaires et son dynamisme économique dans les domaines industriel et tertiaire en font une région riche et diversifiée. L'agglomération caennaise se positionne comme un acteur clé de son développement économique et touristique. L'année est marquée par la réalisation d'un projet de réseau routier structurant pour la région.

Chiffres clés

Population **1 422 193** habitants
Densité **80,8 hab./km²**

Logement

Résidences principales au recensement de 1999 **572 019**
Construction neuve en 2000 **2 000**
Logements autorisés en 2000 **8 397**
dont **8 155** logements ordinaires
Locaux autorisés en 2000 **2 102 189 m²** pour **3 440** locaux
Parc locatif social **106 149** logements ordinaires
dont **105 202** proposés à la location
Taux d'équipement **74** logements pour 1 000 habitants
Démolitions **86** logements
Mises en location en PLA en 2000 **1 512** logements

Subventions ANAH en 2000

Logements améliorés **1 904**
dont mis sur le marché **1 032**
PAH 2000 : logements concernés **2 295**

Transport

Réseau routier national **1 068 km**

Sécurité routière

chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
Nombre de tués **205** (- 2,7%)

► L'autoroute A88 entre Caen et Sées

Le projet autoroutier de l'A88 facilite l'accès de la Basse-Normandie aux régions du centre de la France, en reliant Caen à l'axe Calais-Bayonne. L'objectif est de créer de nouveaux débouchés pour les ports de la Manche, d'améliorer la sécurité sur cet axe, de favoriser le développement touristique, de rendre plus accessibles l'Orne et le Calvados et, par extension, la Manche, grâce à l'autoroute des Estuaires. L'enquête d'utilité publique a eu lieu en mai et en juin 2000. Les services de l'Équipement travaillent avec leurs partenaires à l'intégration de cet axe autoroutier dans son environnement : intégration dans le paysage, limitation du bruit, gestion de l'eau.

► La mise aux normes autoroutières de la liaison

Caen-Cherbourg se poursuit avec la réalisation de la déviation de Bayeux : 8 kilomètres ont été ouverts à la circulation le 10 mai 2001. L'ensemble de la déviation devrait être mis en service en 2003.

► L'autoroute des Estuaires (A84) en voie d'achèvement

L'avancée des travaux entre Villedieu-les-Poêles et Pont-Farcy permet d'envisager une mise en service prochaine de cette section. La déviation de Pont-Farcy devrait être réalisée dès 2002.



► Le grand projet de ville de l'agglomération caennaise

Dès l'appel à candidature lancé par le ministre délégué à la Ville en janvier 2000, pour la constitution de grands projets de villes, les mairies de Caen, d'Ifs et d'Hérouville-Saint-Clair se sont manifestées. Leurs orientations et premières pistes d'actions ont fait l'objet d'une publication, *Le Lien*, donnant une vision à long terme, de l'agglomération caennaise, appuyée sur trois grandes orientations, définies avec tous les acteurs du projet et la participation des habitants :

- améliorer les conditions de vie des habitants des quartiers d'habitat collectif social ;
- intégrer ces quartiers dans une dynamique d'ensemble de l'agglomération ;
- renforcer l'attractivité résidentielle de l'agglomération dans le cadre d'un programme de renouvellement urbain.



Le Lien s'appuie sur le projet de tramway, élément structurant de l'agglomération, qui va traverser des quartiers prioritaires selon le contrat de ville. Ce projet offre, par conséquent, un potentiel important de revalorisation de ces sites.

Participant actif à toutes les phases d'élaboration du projet, en partenariat avec les villes, l'État a souhaité mettre l'accent sur quatre principes fondamentaux :

- l'engagement de tous les acteurs dans le projet ;
- la participation active de tous les habitants ;
- la mise en place d'un pilotage conjoint entre les collectivités locales et l'État ;
- la mise en place d'une stratégie de renouvellement urbain à l'échelle de l'agglomération.

L'aboutissement de la phase préparatoire a été formalisé, le 26 février 2001, avec la signature de la convention constitutive du grand projet de ville, par le préfet, les trois maires concernés et le président du district du Grand Caen.



Bourgogne

Un cadre de vie d'une qualité rare

Région de tradition vinicole et riche d'histoire, la Bourgogne occupe une situation unique entre les deux grandes métropoles de Paris et de Lyon, ce qui lui confère sa notoriété à l'étranger. Elle bénéficie aussi d'un réseau dense de voies de communication, d'un cadre de vie d'une qualité rare, de communes rurales nombreuses et préservées où demeurent près de la moitié de ses habitants à côté d'agglomérations de taille équilibrée. Ces atouts lui permettent d'envisager avec confiance les nouveaux développements de la vie économique régionale.

Chiffres clés

| | |
|------------|-------------------------------|
| Superficie | 31 582 km² |
| Population | 1 609 653 habitants |
| Densité | 51 hab./km² |

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
Nombre de tués **312** (- 11,8 %)

Voies de communication

| | |
|-------------------|-----------------|
| Routes nationales | 1 348 km |
| Autoroutes | 621 km |
| Voies navigables | 2 096 km |

Investissements de la DRE

| | |
|---------------------------------|----------------------------|
| Routes : contrat de plan + RCEA | 358,0 MF (54,58 M€) |
| Voies navigables | 59 MF (8,99 M€) |

Habitat

| | |
|-------------------------|----------------------|
| Résidences principales | 670 956 |
| Logements sociaux | 101 340 |
| Taux d'HLM | 66/1 000 hab. |
| Entreprises du bâtiment | 8 981 |
| Effectifs | 29 938 |

Construction neuve

| | |
|---------------------|--------------|
| Logements autorisés | 8 068 |
| Locaux autorisés | 1 799 |

Logement social

| | |
|---------------------------|-------------------------|
| Démolitions | 577 logements |
| Prêts locatif | 935 logements |
| | 31 MF (4,73 M€) |
| Réhabilitation HLM | 4 110 logements |
| | 31,5 MF (4,8 M€) |
| Réhabilitation parc privé | 73 MF (11,13 M€) |

► La Lino, Liaison intercommunale nord-ouest de Dijon

La Lino est un maillon essentiel du réseau routier autour de la capitale régionale. La concertation et la consultation sur le projet sont menées avec les élus, les professionnels, les administrations et les associations par la direction départementale de l'Équipement d'avril à juin 2000. Elles ont permis de préciser les études d'avant-projet sommaire et d'impact. Le cas est retenu par le conseil général des Ponts et Chaussées pour analyser les méthodes de mise en œuvre des débats publics.

► Ouverture du contournement autoroutier de Pougues-les-Eaux

Financé à 100 % par l'État, il va améliorer l'itinéraire vers le Sud par la RN7, en complément des autoroutes A71 et A6. La concertation avec les riverains a permis de réussir l'intégration de la route dans le paysage. 10 000 personnes ont participé à la journée découverte organisée par la DDE de la Nièvre sur les 9 km de voies réservées pour l'occasion aux cyclistes.

► Démolition de la barre des Lochères, à Dijon

Plusieurs démolitions de logements, datant des années 1950-1960, sont programmées dans les quartiers d'habitat social de Dijon. Une première démolition de 289 logements a eu lieu le 15 décembre 2000.



► Un projet ambitieux pour la Communauté urbaine Le Creusot-Montceau (CUCM)

Le contrat d'agglomération signé le 21 décembre 2000 par la CUCM intègre le contrat de ville et le grand projet de ville. Son premier objectif est de désenclaver et recomposer les quartiers d'habitat social et de reconfigurer l'ensemble après le départ des houillères. Il inclut la création d'un pôle universitaire, la reconquête de friches urbaines, l'organisation du pôle d'économie du patrimoine et le développement de l'action sociale éducative.

► Le schéma directeur régional "véloroutes"

Cet aménagement original d'itinéraires de découverte et de loisirs est inscrit au contrat de plan État-région : 300 km de pistes cyclables seront ouvertes aux promeneurs et aux randonneurs d'ici 2006, la plupart le long des voies navigables en empruntant les chemins de halage. C'est un projet qui fait l'objet de plusieurs conventions départementales.

► Les voies navigables, axes de développement local

La DRE diffuse en 2000 aux principaux acteurs économiques un document valorisant l'usage des voies navigables en Bourgogne et leurs atouts en matière de développement. Leur impact local est depuis longtemps reconnu par la région et les départements qui se sont engagés à les restaurer depuis plus de dix ans. Tous programmes confondus, pour la période 2000-2006, les investissements prévus sont de l'ordre de 800 MF (121,96 M€).



► Réflexion stratégique sur le développement de territoires

Un dispositif d'observation est mis au point par la DRE pour permettre de dégager les potentialités de territoires en émergence, d'en prévoir l'évolution et d'en évaluer l'impact sur les politiques d'aménagement. Neuf pays ont déjà fait l'objet d'une analyse détaillée avant leur examen par la Conférence régionale d'aménagement et de développement du territoire. Principaux aspects examinés : la cohérence d'ensemble, l'articulation entre zone urbaine et rurale, l'implication des acteurs porteurs des projets.

► Améliorations sur la ligne Auxerre-Paris-Dijon

La consolidation de la desserte régionale du réseau TER est inscrite pour la première fois au contrat de plan État-région. Il s'agit de supprimer le changement de train à Laroche-Migennes, de modifier des plans de voies et d'aménager de nouveaux quais pour faciliter l'accès des voyageurs de la région.



Bretagne

La volonté de désenclavement

Longue péninsule s'étendant sur 270 km d'Est en Ouest et sur 100 km du nord au sud, la Bretagne comporte deux agglomérations importantes, Rennes et Brest, six grandes villes et un réseau serré de villes moyennes et petites situées pour l'essentiel près du littoral. Région d'agriculture et de pêche, dotée d'un riche patrimoine naturel et fortement touristique, avec une industrie récente et de pointe, la Bretagne doit surmonter sa situation périphérique d'où l'importance accordée à l'amélioration des infrastructures.

Chiffres clés

Superficie **27 209 km²**
Linéaire de côtes **2 700 km**
Population

2 907 197 habitants

Densité **107 hab./km²**

Capitale régionale **Rennes 266 292 hab.**

Quatre départements

Côtes d'Armor
Finistère
Ille-et-Vilaine
Morbihan

Infrastructures:

Routes nationales **1 150 km**

Dont autoroutes et à 2 x 2 voies **970 km**

Voies ferrées **1 120 km**

dont **550 km** électrifiés

4 ports d'intérêt national : Brest, Lorient,

Saint-Malo et Concarneau

Entreprises du BTP **8 625** (dont 276 TP)

Effectif **75 700** (6 % de l'emploi breton)

Entreprises de transport

de marchandises (> 3,5 t) **1 100**

Effectif **19 100**

Entreprises de transport de voyageurs **400**

Effectif **5 865**

Habitat

Résidences principales **1 210 000**

Logements sociaux **125 500** (1999)

Taux de HLM pour 1 000 habitants **44**

Sécurité routière

chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999

Nombre de tués **337** (- 14,6 %)

► Une année marquée par la marée noire, la tempête et les inondations

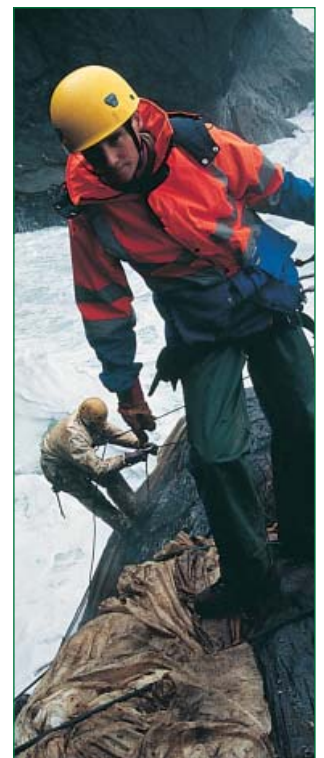
La Bretagne a été fortement marquée par la catastrophe de l'*Erika* en décembre 1999, qui a fortement souillé sa côte sud, puis par les tempêtes de fin 1999, enfin par les inondations. Ces sinistres répétés ont très fortement mobilisé les agents des DDE concernées, notamment dans le Morbihan, ainsi que la DRE de zone de défense, qui a eu aussi à gérer le naufrage du chimiquier *Levol-Sun* dans la Manche. Tous les services ont été sollicités pour préparer et mettre en œuvre les mesures décidées au CIADT du 28 février 2000, figurant dans une convention additionnelle au contrat de plan.

► Le nouveau cadre de la politique de la ville

Le travail accompli durant l'année 2000 aura été particulièrement fructueux et constitue la base de la politique de la ville en Bretagne. Sept contrats de villes ont été signés : Saint-Brieuc dans les Côtes-d'Armor, Brest et Quimper dans le Finistère, Rennes et Saint-Malo en Ille-et-Vilaine, Lorient-Lanester et Vannes dans le Morbihan. Cinq conventions ont été préparées et signées pour mettre en place une politique de développement social urbain à Lannion (22), Morlaix (29), Fougères (35), Auray et Pontivy (56). Deux opérations de renouvellement urbain (ORU) sont préparées (Brest, Lorient). Un grand projet de ville est finalisé à Rennes.

► L'amélioration de la desserte ferroviaire

L'année 2000 aura vu la mise en service de l'électrification de la liaison Plouaret-Lannion, permettant aux TGV d'atteindre cette dernière ville. C'est aussi l'année de l'achèvement des études préliminaires de la liaison à grande vitesse entre Le Mans et Rennes, permettant au ministre de l'Équipement d'arrêter le fuseau et de lancer les études d'avant-projet. Enfin, c'est la première année de mise en œuvre du contrat de plan État-région. Ce contrat très ambitieux, d'un montant de 1,6 milliard de francs (24 M€), devrait permettre d'améliorer sensiblement les relations entre Rennes et l'Ouest breton (Brest et Quimper) et d'électrifier la ligne Rennes-Saint-Malo, permettant de supprimer la rupture de charge à Rennes pour les TGV.



► Une bonne année pour le bâtiment et la construction

L'année 2000 a été marquée par une nouvelle progression de l'activité "bâtiment" par rapport à 1998 et 1999. Cette progression concerne à la fois la construction neuve et l'entretien-amélioration : 23 500 logements ont été autorisés en Bretagne, soit légèrement plus qu'en 1999 et 21 000 mis en chantier, nombre comparable à 1999, avec toutefois une croissance sensible dans l'habitat individuel et une baisse dans le collectif. Cette dernière diminution concerne l'ensemble de la région.



► Baisse de la consommation des aides publiques au logement

La Bretagne, comme l'ensemble des régions françaises, a connu un fort recul dans la réalisation de logements sociaux : - 40 %. Les signes d'essoufflement se sont confirmés, dus pour l'essentiel à la hausse des coûts de la construction conduisant à des appels d'offre infructueux, dans un contexte dominé par la construction privée.

► Poursuite de la réalisation du plan routier breton

L'année 2000 a vu l'engagement du contrat de plan État-région. Plus modeste que le précédent, il s'élève néanmoins à plus de 3 milliards de francs (46 M€). En 2000, ce sont 10,3 km de chaussée à 2 fois 2 voies qui ont été mis en service, sur la RN176 participant ainsi au désenclavement de la Bretagne nord depuis la Normandie, et sur la RN164, axe encore inachevé qui irrigue le centre de la péninsule bretonne.



► La sécurité routière, un enjeu majeur

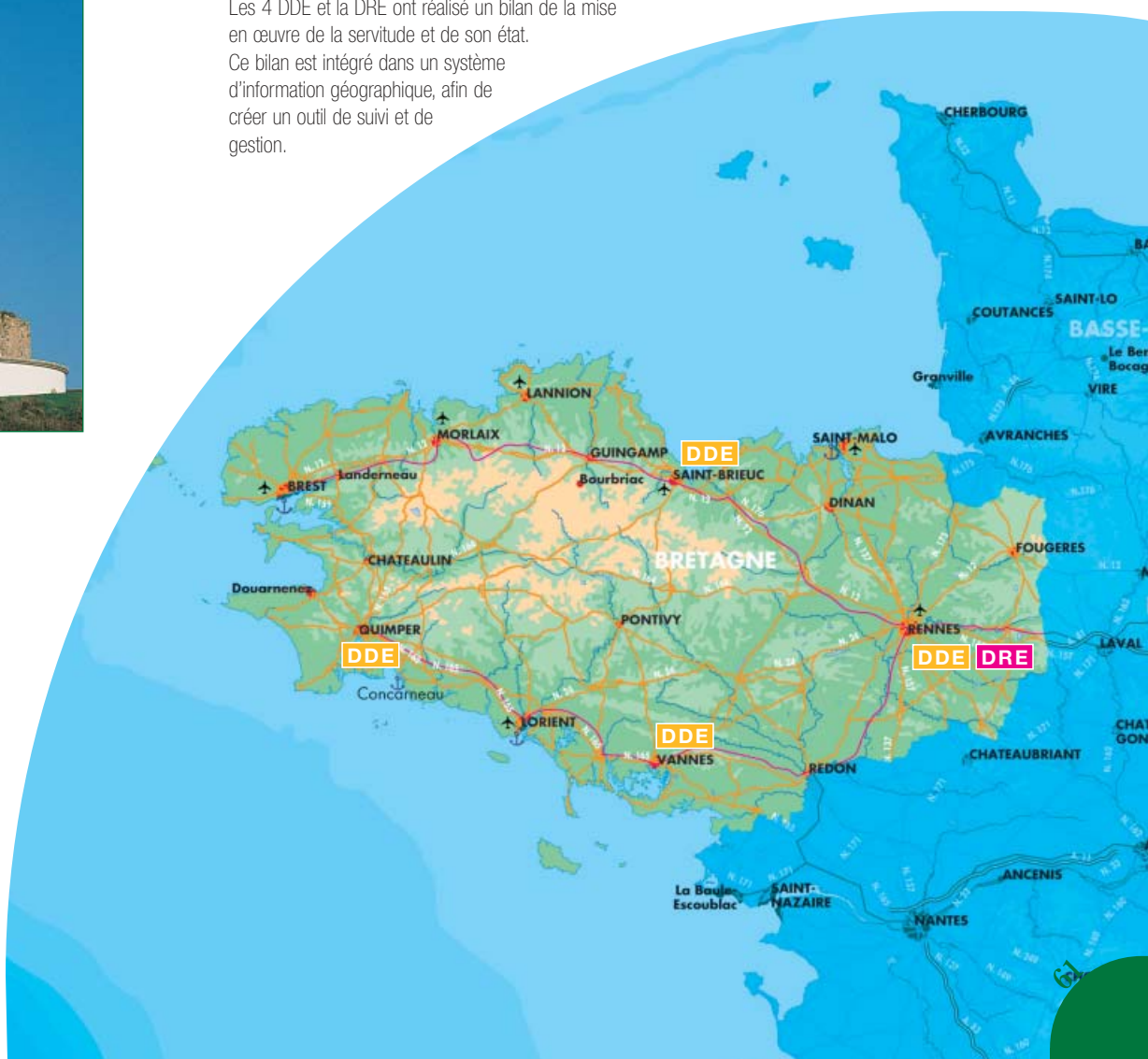
Le nombre d'accidents corporels a diminué d'environ 6 % entre 1999 et 2000. (12,8 % en Côtes-d'Armor) Les nombres de tués et de blessés graves ont également diminué, respectivement de 17 et 18 %. Toutefois la gravité des accidents (tués + blessé graves) reste forte et supérieure de 50 % à celle de la France entière. Les classes d'âge 0/17 ans et surtout 18/24 ans restent les plus vulnérables.

► La modernisation des phares se poursuit

L'achèvement des travaux de modernisation du phare des Roches-Douvres, en Côtes-d'Armor, a permis un fonctionnement automatisé sans gardiennage.

► La servitude de passage piéton sur le littoral

Les 4 DDE et la DRE ont réalisé un bilan de la mise en œuvre de la servitude et de son état. Ce bilan est intégré dans un système d'information géographique, afin de créer un outil de suivi et de gestion.



Centre

Un modèle d'équilibre au cœur de la France

Considérée longtemps comme le grenier à blé de la région parisienne en raison de la fertilité des plaines de la Beauce, la région Centre s'est industrialisée tardivement. Elle a réussi à attirer des secteurs de pointe et à créer de nombreuses activités tertiaires autour des villes universitaires de Tours et d'Orléans. L'ouverture de l'autoroute A71 et A20 vers Clermont-Ferrand et Lyon a redonné une nouvelle vitalité aux villes de Bourges et Châteauroux situées au Sud de la région. La partie nord bénéficie de l'attraction de l'Île-de-France, et la partie centrale s'appuie sur le Val de Loire, classé au patrimoine mondial de l'humanité au titre des paysages culturels.

Chiffres clés

| | |
|-------------------|--------------------------------------------------------|
| Superficie | 39 150 km² |
| Population | 2 437 500 habitants |
| Densité | 60 hab./km² |
| Voies ferrées | 2 230 km (dont 180 km TGV Atlantique) |
| Routes nationales | 1 700 km |
| Autoroutes | 700 km |
| Canaux | 170 km (gabarit Freycinet) |

Habitat/construction

| | |
|-----------------------------|------------------|
| Résidences principales | 1 000 000 |
| dont logements sociaux | 181 000 |
| Logements autorisés en 2000 | 13 278 |
| Logements commencés en 2000 | 11 666 |

Secteur du BTP

| |
|---------------------------|
| 13 250 entreprises |
| 52 300 salariés |

Transport routier de marchandises

| |
|---------------------------------------------------------------------|
| 1 800 entreprises |
| 13 000 salariés |
| 136 millions de tonnes chargées ou déchargées dans la région |

Sécurité routière

| |
|---------------------------------------------|
| Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999 |
| Nombre de tués 501 (- 3,8 %) |



Le contrat de plan État-région Centre 2000-2006

Avec des contributions de l'État de 4 milliards de francs (61 M€), et de la région de 3,5 milliards de francs (0,53 milliard d'euros), le contrat de plan, signé le 11 février 2000, permet de soutenir un ensemble d'actions de l'ordre de 10 milliards de francs (1,52 milliard d'euros) dans des domaines très variés. Les services déconcentrés du ministère (DRE, DDE, DRT) sont particulièrement concernés. Ils contribuent à la mise en œuvre de la moitié de ce programme à divers titres, en intervenant dans les domaines des infrastructures (routes, voie ferrées, canaux), de la politique de la Ville et du logement, de l'action économique pour les secteurs du BTP et des transports, de l'environnement (Plan "Loire grandeur nature") et du tourisme.

Une nouvelle génération de contrats de villes en Eure-et-Loir

En plus de ses attributions de service déconcentré du ministère dans le domaine de l'habitat et de la construction, la DDE d'Eure-et-Loir est chargée par le préfet, de la coordination des services de l'État en matière de politique de la Ville. L'action de la DDE a permis, en 2000, la signature d'une nouvelle génération de contrats de villes pour Chartres et Dreux. Ils se caractérisent par un renforcement de l'intercommunalité (pour Chartres le contrat est signé par la Communauté d'agglomération). L'action de la DDE a également abouti à l'approbation, par la Délégation interministérielle à la ville, de l'opération de renouvellement urbain de Dreux, ouvrant droit à 20 MF (3,05 M€) de crédits sur 5 ans.

A77 : mise en service de la section Briare - Cosne-sur-Loire

D'une longueur de 32 km, la section Briare - Cosne-sur-Loire de l'autoroute A77 (dénommée "l'autoroute de l'arbre") a été mise en service le 19 juin 2000. Cette autoroute radiale, concédée à la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, double la RN7 dans l'Est du département du Loiret et assure aux habitants de Gien et de Montargis un accès au réseau autoroutier national.

Tramway d'Orléans : inauguration de la première ligne

La première ligne de tramway de l'agglomération orléanaise a été inaugurée par le Premier ministre en automne 2000. Cette ligne, d'une vingtaine de kilomètres, relie Fleury-les-Aubrais, au Nord, aux quartiers sud de la Source en desservant les gares SNCF des Aubrais et d'Orléans, le centre-ville, le domaine universitaire et le centre hospitalier régional. Plusieurs parkings relais assurent l'intermodalité pour les usagers des véhicules particuliers. L'État, par l'intermédiaire de la DDE, qui a également assuré une mission de contrôle de sécurité, apporte une subvention de 375 MF (57,17 M€) à cette opération.



► Mise en service d'une première section de la rocade est de Bourges

La partie nord de la rocade est de Bourges (entre les routes de Nevers et de La Charité) a été mise en service le 28 juin 2000. Les travaux se poursuivent sur la partie sud dans la perspective d'une mise en service complète de la rocade est courant 2002.

► La liaison ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)

Le 23 juin 2000, la décision de principe de réaliser la modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse est confirmée, afin que les dessertes de cette liaison profitent pleinement des possibilités offertes par la technique pendulaire.

La concrétisation de ce projet de 1 590 MF (242,39 M€) pour l'infrastructure et le matériel permettra des gains de temps appréciables pour les relations des principales villes de l'axe entre elles et avec la capitale, ainsi qu'un accès direct de ces villes à l'aéroport de Roissy et au réseau TGV.

► Mécanisation de barrages sur le Cher

La DDE a été chargée par le Syndicat du Cher, maître d'ouvrage, d'une mission de conduite d'opération pour la mécanisation des huit barrages sur le Cher, dans le département du Loir-et-Cher. Il s'agit d'un projet à buts multiples (patrimoine, paysage, navigation, sécurité). Après désignation, en 2000, du maître d'œuvre à l'issue d'un concours européen, les travaux ont démarré courant 2001.

► Le Val de Loire inscrit au patrimoine mondial de l'humanité

En 2000, l'Unesco a inscrit le Val de Loire au patrimoine mondial de l'humanité. Cette inscription, alliée à une politique de promotion ciblée et cohérente, devrait permettre un nouvel essor touristique du Val de Loire et de l'ensemble de la région Centre.

► Protection contre les inondations en Indre-et-Loire

Dans le cadre du plan "Loire grande nature" un important programme de restauration des digues bordant la Loire et ses affluents est engagé. Les DDE sont maîtres d'œuvre de ces travaux. Le programme est d'une ampleur particulière dans le département d'Indre-et-Loire. En 2000, la DDE a achevé la restauration des digues du Val d'Authion, sur la Loire, et de celles de la rive droite du Cher. Elle a engagé des travaux de même nature sur le Val de Bréhémont (Loire) et dans le secteur de la Vergerie (Cher).

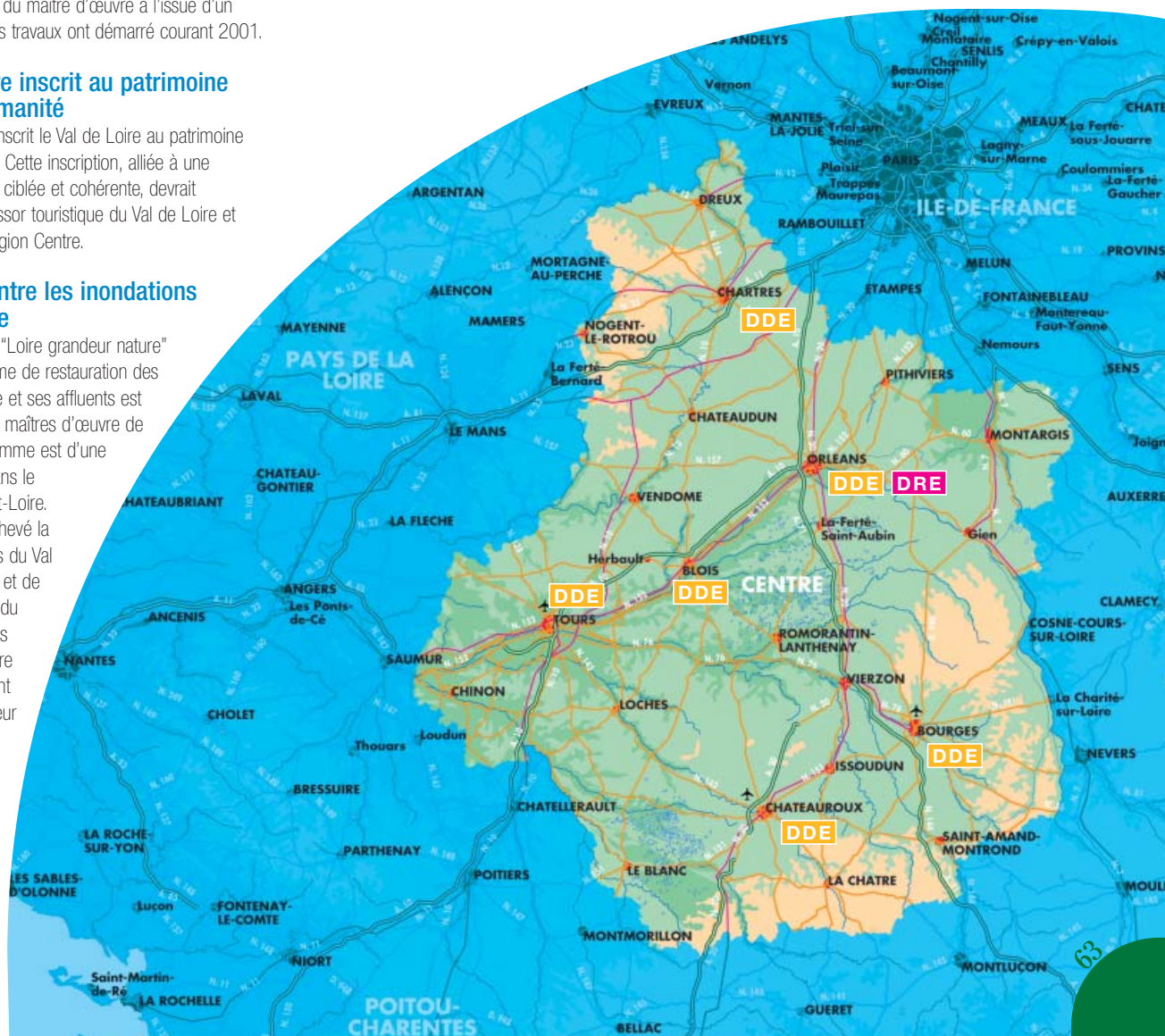
► Aéroport de Bourges : modernisation des installations de navigation

En 2000, la délégation régionale Centre de la direction de l'Aviation civile nord a procédé à la modernisation des équipements de navigation de l'aéroport de Bourges en installant un nouveau système d'atterrissage aux instruments et en préparant la mise en place d'un dispositif de positionnement des avions par rapport à l'aéroport.

► Renforcement de la sécurité routière dans l'Indre

La DDE a mené en 2000 un ensemble d'actions en faveur de l'amélioration de la sécurité routière (Grande Cause nationale) sur l'ensemble du département en général, et le réseau national, en particulier :

- animation d'un stand et l'organisation d'un forum des associations ;
- action de prévention pour le personnel de la DDE pour la réalisation de la phase "diagnostic" du plan de prévention du risque routier ;
- actions, sur le réseau national (A20, RN143 et 151), de modification des virages, suppression d'obstacles latéraux, et de pose d'écrans adaptés à la retenue des motocyclistes sur les glissières de sécurité.



Champagne-Ardenne

Au carrefour des échanges européens

La région Champagne-Ardenne est une terre de rencontres et d'échanges.

Sa capitale, Reims, rayonne largement sur l'est de la Picardie, le massif ardennais et la vallée industrielle de la Meuse jusqu'en Belgique.

Sa situation géographique et ses axes de communication que sont les 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, amplifié aujourd'hui par l'ouverture de nouvelles voies de communication.

Chiffres clés

| | |
|------------|-------------------------------|
| Population | 1 342 000 habitants |
| Superficie | 25 606 km² |
| Densité | 52 hab./km² |

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
Nombre de tués **226** (- 1,6 %)

Investissements du contrat de plan 2000-2006

| | |
|-------------------|-----------------------------|
| Routes | 2 396 MF (365,27 M€) |
| Volet ferroviaire | 649 MF (98,94 M€) |
| Voies navigables | 147 MF (22,41 M€) |

Construction neuve

| | |
|---------------------|--------------------------------|
| Logements autorisés | 5 593 |
| Locaux autorisés | 1 505 900 m² |

Logement social

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| Démolitions | 24 |
| Prêts locatifs | 1,665 MF (0,253 M€) |
| Réhabilitation HLM | 565 |
| Réhabilitation parc privé | 23,529 MF (3,59 M€) |
| Réhabilitation parc privé | 2 309 |
| Réhabilitation parc privé | 13,269 MF (2,02 M€) |
| Réhabilitation parc privé | 5 743 |
| Réhabilitation parc privé | 119,451 MF (18,21 M€) |
| Taux d'HLM | 101/1000 habitants |

L'A34, une liaison autoroutière chère aux Ardennais

Cette autoroute, dont l'achèvement est inscrit au contrat de plan État-région du 11 avril 2000, représente un projet cher aux Ardennais car elle va permettre de rattacher les Ardennes au réseau autoroutier national. Par ailleurs, le prolongement de l'A34 vers la Belgique à l'ouest de Charleville-Mézières, la branche ouest de l'Y ardennais, a été inscrit dans le schéma de service collectif des transports et devrait alléger le trafic sur l'A1 et l'A31.

Une politique régionale de sécurité routière

L'étude globale de l'accidentologie sur le réseau routier national de 1993 à 1997 a souligné les enjeux spécifiques de sécurité en Champagne-Ardenne. Les accidents avec poids lourds ou sur obstacles sont les plus nombreux. En rendant les itinéraires plus homogènes et plus lisibles, le programme régional d'aménagement de sécurité (PRAS) veut réduire leur gravité. Pour les accidents impliquant des poids lourds, il définit une politique régionale associant exploitation et sécurité. Le IV^e contrat de plan État-région a prévu un montant de 135 MF (20,58 M€) sur 2000-2006 pour financer des opérations de sécurité (programme régional d'aménagement de sécurité et hors programme régional d'aménagement de sécurité).



TGV Est-européen : la liaison rapide est-ouest est lancée

La nouvelle ligne TGV qui traverse la Marne d'est en ouest sur 110 km va desservir la gare de Reims vers Paris-gare de l'Est et la gare de Bézannes, reliée au reste du réseau TGV français et européen ainsi qu'aux gares d'interconnexion d'Île-de-France, dont Roissy-Charles-de-Gaulle. Les travaux commenceront en 2002.

Sur les 20,5 milliards de francs (3,13 milliards d'euros) de son coût, 15,7 milliards (2,39 milliards d'euros) proviennent de subventions publiques dont 8 milliards (1,22 milliard d'euros) de l'État, 2,1 milliards (320,14 M€) de l'Europe et 770 millions (117,39 M€) du Luxembourg. La contribution de la région Champagne-Ardenne est de 815 millions (124,25 M€).

La convention de réalisation et de financement du TGV Est-européen a été signée par Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, le 7 novembre 2000, en présence des présidents de RFF et de la SNCF, et des présidents et maires des 17 collectivités territoriales participant au financement du projet, en présence de l'ambassadeur du Luxembourg en France.



Vatry, l'aéroport européen dédié au fret

Située sur l'ancienne base aérienne de l'OTAN de Châlons-Vatry, la plateforme multimodale de l'Europort Paris-Champagne va offrir aux entreprises un service direct relié à trois modes de transport, l'air, la route et le rail. Sur le même site se trouveront un aérodrome de catégorie A dédié au fret, une plateforme logistique et une zone d'activité. À 20 km au sud de Châlons-en-Champagne, ce nouvel aéroport présente l'intérêt d'être implanté dans une zone peu peuplée permettant des mouvements de nuit.

► Paris-Bâle, la desserte rénovée du sud de la région

Le TGV desservira le centre et le nord de la Champagne-Ardenne. La région a donc voulu moderniser la ligne entre Paris, Troyes, Chaumont et Culmont-Chalindrey, axe stratégique de développement de la région. Cette ligne va améliorer la desserte des villes situées au sud en facilitant leur accès à Paris et à l'Île-de-France, avec un meilleur confort et des temps de parcours réduits. Le projet est inscrit au contrat de plan.

► Accompagner l'essor du trafic de marchandises

Le trafic de marchandises par fer et par route est en constante augmentation. Son importance au niveau régional justifie diverses mesures : signature d'une charte avec la grande distribution pour réguler les relations avec les principales plates-formes de la région ; étude des conditions d'accueil des chauffeurs routiers sur le secteur de la RN4 ; développement de plates-formes multimodales dans le cadre du contrat de plan et de grands projets tel l'Europort de Vatry.

► Les grands lacs, atout de tourisme régional

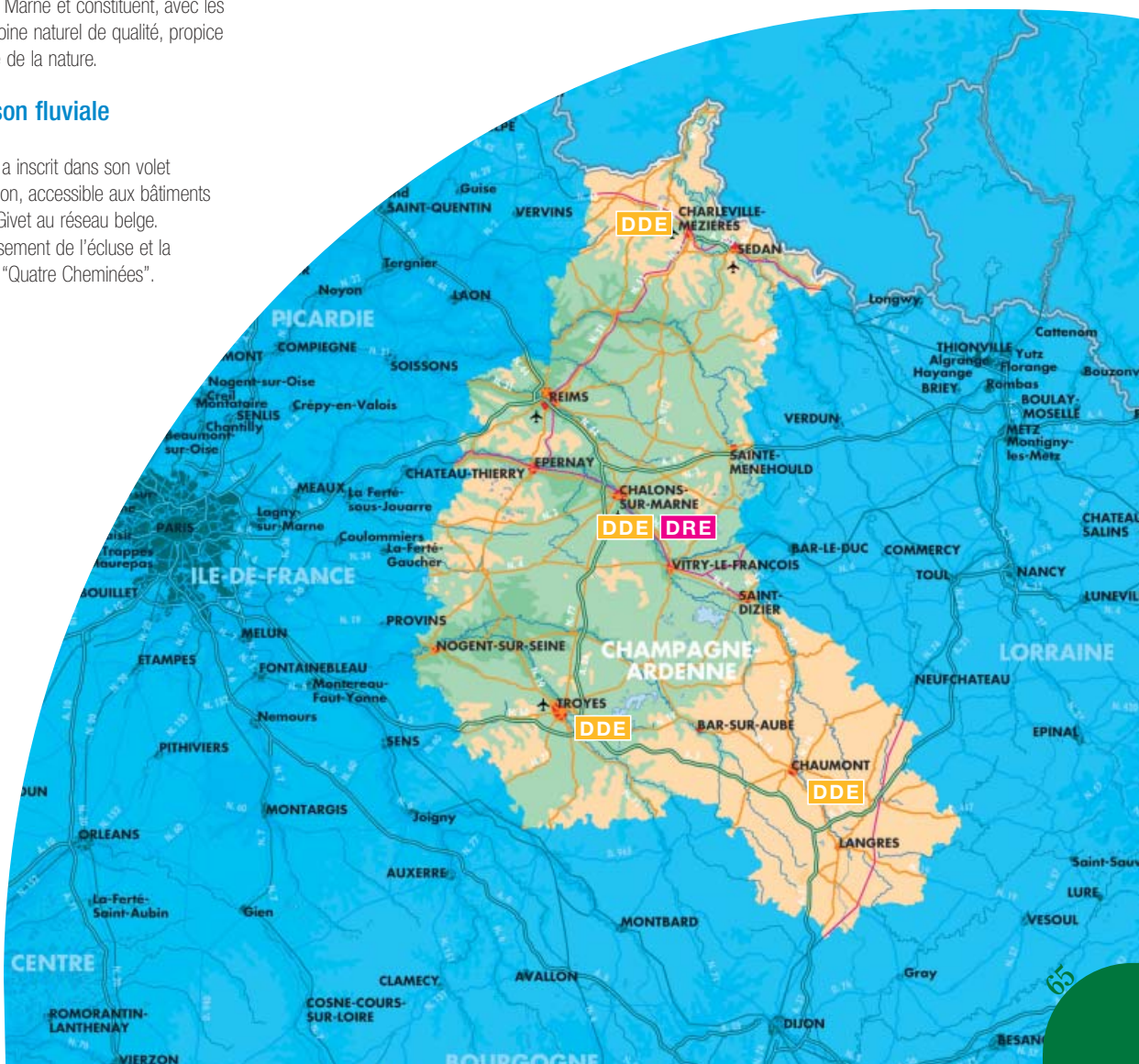
Les grands lacs de Champagne-Ardenne participent à la préservation des ressources en eau de la région parisienne, à la régulation des crues de la Marne et constituent, avec les forêts et les rivières, un patrimoine naturel de qualité, propice au tourisme et à la découverte de la nature.

► La Meuse, une liaison fluviale avec la Belgique

Le contrat de plan État-région a inscrit dans son volet transport la création d'une liaison, accessible aux bâtiments de 1 350 tonnes, du port de Givet au réseau belge. Le projet comprend l'agrandissement de l'écluse et la modernisation du barrage des "Quatre Cheminées".

► Troyes, au cœur d'un ensemble urbain rénové

Centre historique qui se vide, déclin de l'activité textile avec son lot de friches industrielles, construction de quartiers périphériques, l'évolution de l'agglomération troyenne devait être maîtrisée. L'objectif est de renouveler l'offre urbaine et de procéder à la restructuration des quartiers d'habitat social. Dans le cadre du contrat de plan, un projet de renouvellement urbain est lancé et 270 MF (41,16 M€) de travaux sont planifiés sur 2000-2006.



Corse

L'île de Beauté

L'agriculture et le tourisme sont les principales ressources de la Corse dont les paysages spectaculaires lui valent l'appellation d'Île de Beauté. L'activité économique est concentrée autour des deux ports de Bastia et d'Ajaccio où réside près de la moitié de la population de l'île. L'émergence de nouvelles activités doit tenir compte de l'insularité. La continuité territoriale entre l'île et le continent, vitale pour son développement, est l'une des premières préoccupations des responsables locaux.

Chiffres clés

Superficie **8 680 km²**
Population **267 249** habitants
Densité **29 hab./km²**

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
Nombre de tués **57** (+ 4,4 %)

Le contrat de plan 2000-2006

Pour l'État, l'enveloppe financière du contrat de plan 2000-2006 a été fixée à 1 631 MF (248,64 M€), la part de la collectivité territoriale de Corse à 1 515,5 MF (231,04 M€). La participation financière de l'État aux investissements, en matière d'infrastructures de transport, s'est poursuivie en 2000 dans les domaines aéronautique, routier et ferroviaire. Au titre du contrat de plan 2000-2006, une première opération de rénovation de la voie ferrée a été subventionnée à hauteur de 1,62 MF (0,25 M€).

Le contrôle des transports terrestres

Un effort particulier d'information a été fourni à l'intention des entreprises de transport routier de marchandises afin de leur permettre de se conformer aux nouvelles dispositions de la loi, et de les aider à améliorer la formation de leurs personnels de conduite. Sur les routes, les contrôles ont concerné, en particulier, la sécurité des transports de voyageurs (cars de tourisme et scolaires) et de marchandises, dans le respect de la réglementation européenne en matière de temps de conduite et de repos.



La rénovation de 19 villages de l'intérieur

L'année 2000 a été marquée par les travaux de rénovation de 19 villages de l'intérieur par un financement de l'État de 21,76 MF (3,32 M€) complété par un financement européen (FEDER) de 5,35 MF (0,82 M€). Une évaluation du résultat sera faite en 2001 et sera présentée dans une plaquette illustrée largement diffusée. L'État et la collectivité territoriale de Corse ont décidé de reconduire l'opération dans le cadre du nouveau Contrat de plan pour un total de 9,62 MF (1,47 M€). Les objectifs de cette deuxième campagne s'inscrivent dans la continuité de la première : réhabilitation du patrimoine bâti, développement de l'activité économique et mise en valeur du patrimoine naturel de paysages.

Activités aéronautiques

Le trafic aérien a augmenté de 2,5 % pour les passagers et de 3,1 % pour les mouvements. Des améliorations techniques sont réalisées sur l'aéroport de Figari. Sur celui de Calvi, une phase d'études et de consultation a abouti à la sélection d'un groupe d'entreprises pour la construction, en 2001, d'une nouvelle zone technique. La piste de l'aéroport de Bastia a été renforcée.



La circulation maritime

Secteur économique essentiel de l'économie corse, la circulation maritime est confrontée aux questions que pose l'organisation de la desserte Corse/continent. Au cours de l'année 2000, plusieurs travaux préparatoires ont mobilisé les différents armements concernés. Une attention particulière est accordée à la surveillance de la navigation maritime, notamment autour des bouches de Bonifacio, et aux risques de pollution créés malgré un trafic marchand relativement modeste.



► La politique de la Ville, à Ajaccio et à Bastia

Deux contrats de ville sont signés pour Ajaccio et Bastia qui devraient, à terme, s'intégrer dans des contrats d'agglomération. Les quartiers prioritaires ont été délimités, et les principaux diagnostics réalisés. Restent à définir les grands enjeux au niveau de l'agglomération et à faire émerger une réelle intercommunalité. La part financière de l'État, dans le cadre du contrat de plan, s'élève à 45 MF (6,86 M€).

► Des opérations de renouvellement urbain

Les villes de Bastia et d'Ajaccio sont les premières concernées par les opérations de renouvellement urbain programmées. Certains quartiers anciens, notamment à Ajaccio, connaissent des besoins urgents de requalification urbaine. Deux axes forts structurent le projet de promotion du territoire des Cannes-Salines d'Ajaccio : la revalorisation de l'entrée de ville et la création d'une nouvelle centralité afin de soulager le centre historique. À Bastia, les quartiers sud de la ville sont les principaux concernés et bénéficieront d'une aide européenne (FEDER) dans le cadre du programme Urban 1. Les opérations inscrites au programme visent à créer de véritables lieux de vies dans les quartiers où dominent les problèmes sociaux. Dans la continuité de ce programme, la Ville, candidate à Urban 2, souhaite améliorer le cadre de vie, revitaliser l'économie, promouvoir l'égalité des chances et l'insertion.

► Le financement du logement social

Conscients des enjeux que représente l'investissement dans le logement locatif social pour la Corse, la collectivité territoriale de Corse et l'État ont mis au point, dans le cadre du Contrat de plan, un dispositif de financement complémentaire des opérations réalisées en prêt locatif à usage social. Le besoin a été estimé à 2 000 logements à réaliser sur les six prochaines années, au rythme de 250 logements par an. L'État s'engage à apporter une aide complémentaire de 1,5 % à tout organisme social constructeur, et la collectivité territoriale de Corse fait passer son taux d'intervention de 3 à 4 %.



Franche-Comté

Une forte tradition industrielle dans un contexte rural

Adossée au massif du Jura qui forme avec la Suisse une frontière de 230 km, la Franche-Comté est une région aux activités traditionnelles fortes (30 % des emplois régionaux dans l'industrie pour 19 % en moyenne nationale) avec un faible taux de chômage à 6,3 %. C'est aussi une région rurale avec 80 % de communes de moins de 500 habitants et deux pôles urbains, Besançon et l'aire de Belfort-Montbéliard-Héricourt, à cheval sur trois départements. En 2000, les nouveaux contrats signés lancent un programme d'infrastructures vitales pour son développement. S'ajoutent au contrat de plan État-région, la liaison Langres vers la Suisse et le programme avenir du territoire entre Saône et Rhin.

Chiffres clés

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Population | 1 150 000 habitants |
| Superficie | 16 202 km² |
| Densité | 71 hab./km² |
| Taux de chômage | 6,3 % |

Sécurité routière

| | |
|---------------------------------------------|----------------------|
| Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999 | |
| Nombre de tués | 179 (- 9,4 %) |

Voies de communication

| |
|------------------------------------------|
| 840 km de routes nationales |
| 224 km d'autoroutes |
| 449 km de voies navigables |
| 878 km de voies ferrées |
| 1 010 établissements de transport |

Trafic

| | |
|----------------------|--------------------------------|
| Flux de marchandises | 47,5 millions de tonnes |
|----------------------|--------------------------------|

Logement

| | |
|----------------------------------|----------------|
| Résidences principales | 457 000 |
| Logements du parc locatif social | 72 800 |

► La liaison nouvelle par la RN19 entre l'A31 et la Suisse

Le coût de ces 165 km de route express à deux fois deux voies est évalué à 5 300 MF (807,98 M€). Le Comité interministériel d'aménagement du territoire, qui en a décidé la réalisation le 27 juillet 1999, a fixé le taux de participation de l'État à 75 %, en dérogation au taux de 50 % habituellement pratiqué dans le cadre des contrats de plan État-régions ; il a décidé d'attribuer, sur le budget de l'État, une participation de 1 200 MF (182,94 M€) sur la période 2000-2006. Le 29 avril 2000, une convention est signée entre l'État, les régions de Champagne-Ardenne et de Franche-Comté, les départements de la Haute-Marne, de la Haute-Saône et du Territoire de Belfort. Cette convention fixe les participations respectives pour la période 2000-2006. La maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État, excepté 25 km en aménagement sur le tracé du RD 438 par le conseil général de Haute-Saône.



► Le contrat de plan État-région boucle le contournement de Besançon

Comprenant un volet routier de 1 680 MF (256,11 M€) et un volet ferroviaire de 474 MF (72,26 M€), le contrat de plan, signé en avril 2000, a nécessité la négociation des conventions-cadres et des conventions particulières marquant l'engagement des multiples cofinanceurs.

En matière routière, il comprend une opération phare qui a concentré la plus grosse part des crédits : le contournement de Besançon de 13 km, d'un coût total de 1 200 MF (182,94 M€). Engagée depuis deux plans, cette opération connaîtra enfin son achèvement fonctionnel avec le XII^e Plan, pour lequel 921 MF (140,41 M€) sont inscrits. La voie des Montboucons a été le chantier le plus actif au cours de l'année 2000, desservant les zones agglomérées et de développement de Besançon, avec notamment l'université et le parc scientifique.

► Le programme "Avenir du territoire entre Saône et Rhin"

Ce programme de développement durable du territoire, signé en 2000, comprend plusieurs orientations sur la préservation des ressources en eau du patrimoine naturel et bâti, ainsi que sur le développement du territoire. Une partie importante est consacrée aux transports :

- un volet routier d'aménagement visant à requalifier l'itinéraire parallèle à l'A36 en axe interurbain (RN83 ET RN73) ;
- un volet ferroviaire favorisant le transport de fret sur rail : mise au gabarit B1 de la ligne Dijon-Mulhouse ;
- un volet fluvial valorisant la voie d'eau actuelle dans une optique de développement touristique.

► La sécurité routière renforcée

Les DDE ont contribué activement à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR). De nombreuses actions ont été conduites dans ce cadre avec les partenaires : sensibilisation des usagers, organisation de forums, mise en place de glissières motards. Les plans de prévention des risques routiers engagés dans les quatre DDE ont été lancés.

Au niveau régional, l'actualisation du programme régional d'aménagement de sécurité (PRAS) sur le réseau national a été engagée ainsi que la mise en place d'un pôle d'animation sécurité routière Bourgogne - Franche-Comté.



► Le TGV Rhin-Rhône sur les rails

Sur la branche est Dijon-Mulhouse : l'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 29 mai au 29 juillet 2000 afin de permettre la mise en service d'une première phase Auxonne - Petit-Croix en 2008. Sur la branche sud raccordant la branche est vers l'agglomération lyonnaise, un débat public (loi Barnier) s'est déroulé du 15 avril au 15 juin 2000, qui a permis de s'orienter vers la mixité fret-vooyageurs d'une ligne nouvelle. Les éléments du débat doivent permettre au maître d'ouvrage RFF de proposer prochainement un cahier des charges de l'infrastructure.

► La prise en compte des risques naturels

La région Franche-Comté est fortement concernée par divers risques comme les inondations, les glissements de terrains, les chutes de pierres, les risques sismiques. L'année 2000 a vu une activité intense en matière de lancement des plans de prévention des risques (PPR) : près de 300 communes sont concernées.



Haute-Normandie

La première façade maritime de France

À moins de deux heures de la capitale, la Haute-Normandie est une région maritime et agricole, de tradition industrielle, qui doit faire face à de nombreuses mutations économiques, technologiques et sociales. Malgré la présence de grands groupes et un tissu foisonnant de PME-PMI dynamiques, le taux de chômage y est élevé. En accord avec la région, les services de l'Équipement contribuent à moderniser les infrastructures et à proposer des solutions durables aux problèmes de développement et d'environnement.

Chiffres clés

Région la plus jeune de France avec 36,5 % de moins de 25 ans

Superficie **12 317 km²**

Population **1 737 247** habitants

Densité **141 hab./km²**

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999

Nombre de tués **195** (- 24,5 %)

Une économie puissante

60 % de la production française des lubrifiants

50 % des plastiques

30 % des automobiles

la **1^{re}** région pour la production de lin

La première façade maritime de France

Rouen **1^{er}** port exportateur de céréales et de farines

Le Havre **1^{er}** port français de conteneurs
2^e port en tonnage

Financement du logement

97 MF (14,79 M€) de crédits en 2000 :

1 009 en PLUS neuf

67 en PLUS acquisition/amélioration

178 en PLUS CD

107 en PLA

5 941 en PALULOS

Subventions PAH et Anah

Propriétaires occupants **2 059** logements réhabilités pour **21,8 MF** (3,32 M€)

Propriétaires bailleurs **1 859** logements améliorés pour **48 MF** (7,32 M€)

L'activité "bâtiment subventionné" représente au total **1 400 MF** (213,43 M€).

L'aménagement des routes nationales

Située sur l'axe nord-sud de la RN154, la première partie de la section Évreux-Nonancourt est ouverte au trafic. À terme, on pourra aller de Rouen à Orléans par des voies aux caractéristiques autoroutières. La déviation "de Broglie" d'un montant de travaux de 60 millions de francs (9,15 M€) sur la RN138, est terminée.

Située sur l'axe Rouen-Alençon, elle libère l'agglomération d'un trafic important et notamment de poids lourds. Le parcours entre Rouen et Dieppe (Manéhouville) par la RN27 devient plus sûr sur une voie aménagée à deux fois deux voies, inaugurée en novembre.

L'élimination des déchets du BTP

Plus de 1,1 million de tonnes de déchets de chantiers du BTP sont produits chaque année en Haute-Normandie. Dans la perspective de plans de gestion, un colloque interrégional s'est tenu le 17 novembre 2000 sur la réglementation et la problématique d'élimination de ces déchets. Les projets de schéma régional et de plans départementaux doivent être soumis aux partenaires professionnels en 2001.

Réhabilitation de logements à Vernon et à Dieppe

Décidé en étroite collaboration avec l'État, la ville de Vernon et l'OPAC de l'Eure, le renouvellement urbain du quartier des Valmeux-Poteries est devenu une réalité depuis la présentation du projet aux locataires, en octobre 1998.

Cette restructuration a conduit à démolir 140 logements et prévoit d'en réhabiliter 378, en 2001. À Dieppe, la convention de gestion urbaine de proximité fait suite au projet urbain du Quartier des Bruyères : démolition de 18 logements, réhabilitation de 100 autres, suivie du réaménagement des extérieurs.

Un plan de prévention des risques

Depuis le 7 juillet, le plan de prévention des risques naturels contre les inondations de la vallée de l'Iton et celui de la vallée de la Risle ont été approuvés. Ces documents établissent les prescriptions applicables aux constructions, activités et plantations par zone.

L'aménagement de l'estuaire de la Seine

Une directive territoriale, établie par l'État, doit fixer les principales orientations d'aménagement d'un territoire englobant Le Havre, Rouen et Caen, en précisant l'équilibre entre les mesures pour la protection de l'environnement et pour le développement économique, notamment dans le secteur de l'estuaire maritime.





► L'interface entre la ville et le port du Havre

L'extension du port autonome du Havre, sur l'estuaire de la Seine, offre à la ville la possibilité d'urbaniser le "territoire des docks", 34 ha proches du centre, rachetés après de difficiles négociations. Avec la construction de nouvelles plateformes de déchargement pour les conteneurs internationaux, le port autonome déplace le centre de ses activités au sud de ses installations actuelles. Réalisés directement sur l'estuaire de la Seine, dans le cadre du projet "Port 2000", les futurs bassins sud vont ouvrir de nouvelles opportunités urbaines.

► Le renouveau du domaine maritime et fluvial

Les écluses de Notre-Dame-de-la-Garenne, Poses et Tancarville vont bénéficier d'un financement de l'État et de la région de 87 MF (13,26 M€) pour leur modernisation, sur un programme total de 224 MF (34,15 M€), afin que ce mode participe, grâce à une meilleure fiabilité de service, à la croissance des trafics portuaires. Pour la modernisation des ports de Dieppe et Rouen, 110 MF (16,77 M€) et 88 MF (13,42 M€) sont respectivement prévus par l'État et la région. À ces efforts s'ajoute, hors contrat de plan, la réalisation du nouvel avant-port du Havre "Port 2000" avec une participation d'environ 1,2 milliard de francs (182,94 M€) de l'État et de 325 MF (49,55 M€) de la région. L'opération dans son ensemble est estimée à plus de 4 milliards de francs (609,80 M€).

► Le grand contournement ferroviaire

La DRE a poursuivi l'étude d'un itinéraire ferroviaire de fret vers l'est, évitant l'Île-de-France, dédié à la desserte du complexe portuaire de la Basse-Seine et notamment du futur "Port 2000" du Havre. Les études de modernisation de l'infrastructure, du Havre jusqu'à Metz et Dijon, sont achevées. Des études de circulation de trains avec RFF permettront de tester cet axe par rapport aux itinéraires alternatifs (Grande Ceinture parisienne, artère nord-est).



Île-de-France

La région capitale

De très loin la région française la plus peuplée, l'Île-de-France et ses huit départements ont connu une croissance rapide des agglomérations qui se sont concentrées autour de Paris. Les infrastructures de communication, nombreuses, modernes et diversifiées assurent à la région une position stratégique de carrefour national et international. Son poids démographique, sa capacité économique et financière sont autant d'atouts pour affirmer son dynamisme au cœur de l'espace européen.

Chiffres clés

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| Population | 10 952 011 habitants |
| Superficie | 12 010 km² |
| Densité | 911 hab./km² |
| Résidences principales | 4 510 369 |
| Logements sociaux | 1 055 018 |

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
nombre de tués **711** (- 1,8 %)

Investissements 2000 réalisés par l'État et la région

Infrastructures routières
1 700 MF (259,16 M€)
dont **15 %** pour l'environnement des infrastructures

Transports collectifs
1 563 MF (238,28 M€)

Qualité de service dans les transports collectifs
606 MF (92,38 M€)

Logements sociaux
695,44 MF (106,02 M€)

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France

L'objectif du PDU est d'inverser les tendances actuelles d'évolution du trafic automobile. Il chiffre, pour les cinq années à venir, sa diminution à 3 % et prévoit une augmentation de 2 % de l'usage des transports collectifs, de 10 % de la part de la marche pour les déplacements inférieurs à un kilomètre et pour les trajets domicile-école ainsi que le doublement du nombre de déplacements à vélo.

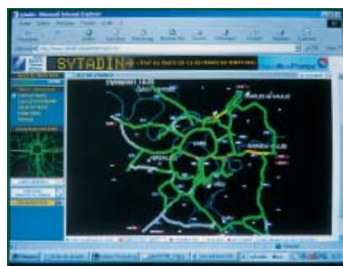


Le plan local de déplacements : l'exemple de Cergy-Pontoise

Le syndicat d'agglomération nouvelle de Cergy-Pontoise s'est lancé dans la démarche d'un plan local de déplacements. En effet, nombre d'orientations du PDU relevant des pouvoirs des maires, les collectivités locales ont été invitées par la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) à élaborer à leur initiative les plans locaux de déplacements dans le cadre de comités locaux.

La rénovation des gares

La rénovation des 140 gares parmi les plus importantes de la région est également inscrite au contrat de plan. Objectifs des améliorations : l'accessibilité, l'intermodalité, l'information et la sécurité des voyageurs.



L'enquête d'utilité publique : une mobilisation sans précédent

Le PDU a fait l'objet d'une enquête publique dans 1 281 communes en juin et juillet 2000, qui a permis une concertation directe avec les citoyens, des réunions publiques et des débats ouverts sur son site Internet. Placée sous la responsabilité d'une commission de 19 membres, l'enquête a été organisée par les préfetures, la DRE et les DDE avec des permanences dans 317 chefs-lieux de canton. Un dépliant, tiré à cinq millions d'exemplaires, le journal *Bouger*, des panneaux d'exposition dans les mairies et une campagne radio et presse écrite régionale relayée par les journaux départementaux, ont largement informé le public.



Le transport des marchandises

Le PDU concerne aussi le transport des marchandises. L'État et la région ont créé, le 13 novembre 2000, l'Instance régionale de concertation sur les marchandises. Il vise un transfert de 3 % du trafic de transit de marchandises vers le fer et la voie d'eau. D'autres mesures concernent la livraison et l'enlèvement des marchandises au cœur et dans les parties les plus denses de l'agglomération.

La régulation du trafic automobile

Sur le réseau routier d'Île-de-France, des actions de régulation du trafic et le développement des moyens d'information des usagers, en particulier grâce au site Internet Sytadin (<http://www.sytadin.tm.fr>), contribueront à faciliter les déplacements.



► Une charte de qualité de l'environnement sonore à Orly

Cette Charte a été adoptée le 20 avril 2000 par tous les partenaires engagés à réduire la gêne sonore sur l'aéroport. Elle porte sur la réduction du bruit à la source, le respect des procédures de décollage et d'atterrissage, l'utilisation optimale des capacités de l'aéroport d'Orly, l'amélioration de l'aide à l'insonorisation des riverains, la maîtrise de l'urbanisation, l'information et le partenariat entre les acteurs. Le respect de ces dispositions est garanti par la nouvelle Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) créée en 1999.

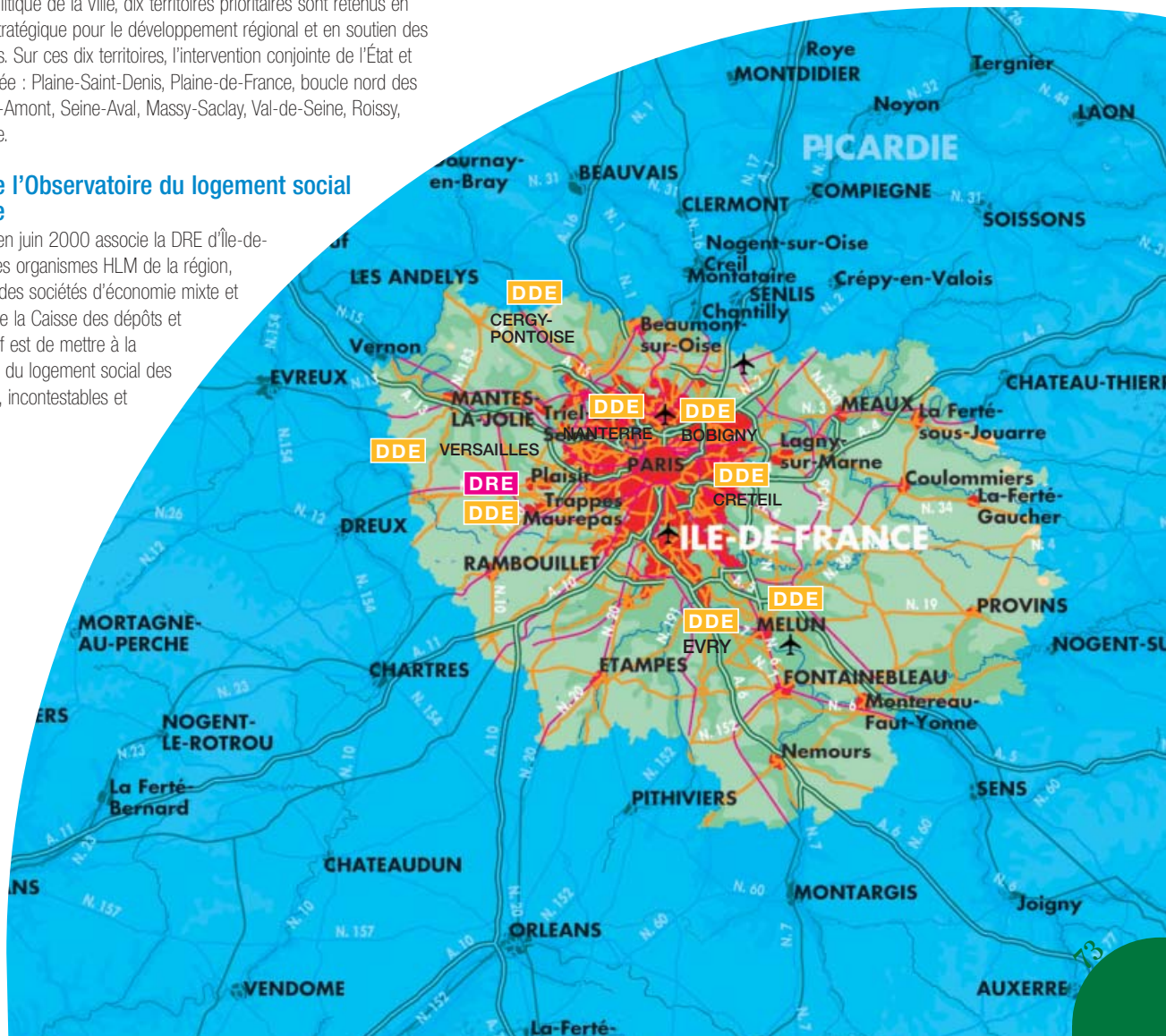


► Le "volet territorial" du contrat de plan

Dans le cadre de la politique de la Ville, dix territoires prioritaires sont retenus en raison de leur intérêt stratégique pour le développement régional et en soutien des dynamiques territoriales. Sur ces dix territoires, l'intervention conjointe de l'État et de la région est engagée : Plaine-Saint-Denis, Plaine-de-France, boucle nord des Hauts-de-Seine, Seine-Amont, Seine-Aval, Massy-Saclay, Val-de-Seine, Roissy, Sénart, Marne-la-Vallée.

► Installation de l'Observatoire du logement social en Île-de-France

Cet observatoire créé en juin 2000 associe la DRE d'Île-de-France, l'association des organismes HLM de la région, l'association régionale des sociétés d'économie mixte et la direction régionale de la Caisse des dépôts et consignations. L'objectif est de mettre à la disposition des acteurs du logement social des informations objectives, incontestables et complètes.



Languedoc-Roussillon

Une région attractive

Le Languedoc-Roussillon connaît depuis vingt ans une croissance démographique record. La population s'accroît sur la bande littorale où se trouvent aussi les principales routes, autoroutes et voies ferrées, les grandes agglomérations, les stations balnéaires ainsi que le patrimoine fragile des étangs. La région connaît aussi un nombre élevé de chômeurs et de titulaires du RMI, ce qui justifie l'action volontariste des responsables locaux en matière d'emploi, d'insertion, de politique de la ville et d'habitat social.

Chiffres clés

Population **2 295 000** habitants
Superficie **27 375 km²**
Densité **84 hab./km²**
mouvement migratoire : + 20 000 habitants/an

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
Nombre de tués **417** (- 10,6 %)

Infrastructures

1 400 km de voies ferrées
1 465 km de routes nationales
485 km d'autoroutes dont
369 concédées

2 ports nationaux :
Sète et Port-la-Nouvelle

2 canaux :
canal du Rhône à Sète, et canal du Midi

Trafic routier

36,4 millions de tonnes en intrarégional
27,7 millions de tonnes en interrégional
34 millions de tonnes en international

Trafic ferroviaire

6 millions de tonnes

Construction

16 000 établissements du BTP
37 500 salariés
26 MF de C.A.

Transports

1 800 établissements de transport de marchandise employant
14 000 salariés,
plus de **400** entreprises de transport de voyageurs

Habitat

968 000 résidences principales dont :
101 900 logements sociaux
21 300 logements commencés en 2000, dont
13 200 individuels

► L'avancement de l'autoroute A75

Les travaux de la section Clermont-l'Hérault Pézenas se poursuivent. La section Pezenas-nord à Béziers est déclarée d'utilité publique. Il s'agit de la partie la plus au sud, avec son raccordement à l'autoroute A9. Le coût des travaux pour la partie non concédée est de 800 MF (121,96 M€). En Lozère, la mise en service des aires de repos du Gévaudan et de la Margeride souligne l'effort de qualité architecturale et d'insertion environnementale réalisés sur l'ensemble de cette autoroute non concédée.

► Lignes ferroviaires à grande vitesse : trois projets majeurs

La réalisation de la branche ouest du TGV Méditerranée s'est poursuivie entre les Angles et Nîmes, ainsi que les travaux de restructuration de la gare de Nîmes en prévision de l'ouverture de la ligne en juin 2001. Un projet de ligne nouvelle mixte entre Perpignan et Figueras a fait l'objet d'une enquête publique. Elle doit relier les réseaux à grande vitesse espagnol et français pour les marchandises et les voyageurs. Le projet, qui sera concédé, comporte un tunnel sous le col du Perthus. Parallèlement, intervient la qualification de projet d'intérêt général de la ligne à grande vitesse mixte entre Nîmes et Montpellier, et entre Montpellier et Perpignan.

► Mise en service de routes nationales

- La déviation de Barbaïra, dans l'Aude, est ouverte le 14 juillet 2000, une réalisation de 2,1 km pour un coût de 41 MF (6,25 M€).
- La déviation de Sommières est inaugurée dans le Gard (2,5 km et 55 MF — 8,38 M€ de travaux).
- La section San Feliu d'Avall-Ille-sur-Têt dans les Pyrénées-Orientales est ouverte le 21 avril 2000 (3,4 km et 73 MF — 11,13 M€).

► La première ligne de tramway de Montpellier

Sa mise en service se fait en juillet 2000. Traversant la ville d'ouest en est, du quartier d'habitat social de "La Paillade" au nouveau quartier de commerce et de service d'"Odysseum", ce transport collectif moderne accueille 27 millions de passagers par an pour un investissement de 2 180 MF (332,34 M€). Les études relatives à la construction de la deuxième ligne sont bien avancées.





► L'aménagement du pont du Gard

Dans le cadre des priorités affichées par la région : politique de qualité, tourisme social, culturel, patrimonial et événementiel, le projet le plus en vue est l'aménagement du site historique du pont du Gard avec notamment la création d'un musée pour accueillir les visiteurs par une grande exposition. Coût de la réalisation : 127 MF (19,36 M€) avec une forte participation du FEDER (33 %).

► Faciliter l'accès au métier de conducteur routier

Inaugurée dans l'Hérault, la méthode des habiletés favorise la venue au métier de conducteur routier de personnes qui, sans prérequis technique, n'auraient pas été sélectionnées a priori. Cette méthode concerne la formation de 100 demandeurs d'emplois. Elle est le résultat d'un partenariat étroit entre la DRE, l'ANPE et les organisations professionnelles du transport.

► Sécurité et protection de la santé dans le bâtiment

Regroupés au sein de l'observatoire régional du bâtiment, les professionnels ont travaillé sur les objectifs de coordination en matière de sécurité et de protection de la santé. Résultat : une anticipation sur les mesures de sécurité, tant pour la réalisation des ouvrages que pour leur exploitation et leur entretien futur.

► Plan de relogement dans l'Aude

À la suite des dramatiques inondations de novembre 1999, a été mis en place un plan de relogement rapide, provisoire ou définitif, de 3 000 personnes, grâce à la mobilisation de moyens exceptionnels et à la mise en œuvre de procédures accélérées conduites par la DDE : intervention de l'État pour permettre à 308 familles de gérer cette période transitoire (1 MF — 0,15 M€ de FSL), traitement de 843 dossiers PAH (17,2 MF — 2,62 M€) et de 142 dossiers ANAH (14,8 MF — 2,26 M€).



Limousin

Le sens de l'accueil

Une des plus petites régions françaises, la moins peuplée, la plus rurale, telle est l'image traditionnelle du Limousin. Au-delà de cette image simplificatrice, le Limousin a beaucoup progressé ces dix dernières années en s'attachant à valoriser de multiples atouts de développement dont il avait trop peu conscience. Notamment son sens de l'accueil, qui devient aujourd'hui un facteur primordial de développement.

Chiffres clés

Superficie **16 942 km²**
Population

710 939 habitants

Densité **42 hab./km²**

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à moyenne 1995-1999

Nombre de tués **126** (+ 6,1 %)

Infrastructures

190 km d'autoroutes

650 km de routes nationales

dont **86 km** à 2 x 2 voies

820 km de voies ferrées

Observatoire des transports

400 entreprises de transport de marchandises et **3 400** salariés

45 entreprises de transport de voyageurs et **1 000** salariés

Trafic **33** millions de tonnes dont intra-régional **17,5** millions de tonnes échanges avec régions

international **14** millions de tonnes **1,5** million de tonnes

BTP

Nombre d'entreprises **4 613** et **13 818** salariés

311 491 résidences principales

36 294 logements sociaux

Investissements 2000

Routes

Contrat de plan + RCEA

139,2 MF (21,22 M€) en AP

Exploitation A20 **19 MF** (2,90 M€) en AP

Crédits de paiement mandatés

312,8 MF (47,69 M€)

Habitat

Prêt locatif à usage social (PLUS)

142 logements et **4,7 MF** (0,72 M€)

Réhabilitation parc HLM **1 783** logements et **26,6 MF** (4,06 M€)

Réhabilitation parc privé **3 248** logements et **53,2 MF** (8,11 M€)

Construction neuve

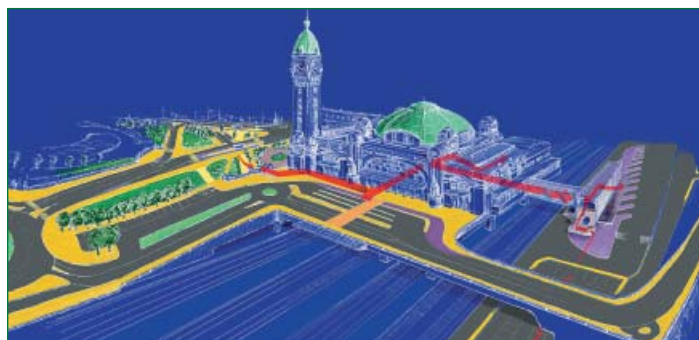
Logements autorisés **4 071**

Logements commencés **2 761**

Surfaces de locaux autorisés **814 794 m²**

► Ouverture du CIEL (Centre intermodal d'échanges de Limoges)

Le CIEL, lancé en 1994 et achevé pour un coût de 68,5 MF (10,44 M€), est ouvert aux voyageurs depuis le 1^{er} juillet 2000. Grâce au regroupement, à la gare des Bénédictins de Limoges, des services de trains, d'autocars, d'autobus et de trolleys, l'interconnexion entre les modes de transport est facilitée, y compris les modes de transport personnels — voitures, taxis, deux roues et marche à pied — objets d'un nouveau dispositif mieux adapté. Le financement du CIEL a été assuré par le conseil général de la Haute-Vienne (14,5 MF — 2,21 M€), la ville de Limoges (14,5 MF — 2,21 M€), l'État (12 MF — 1,83 M€), la SNCF (12 MF — 1,83 M€), la région (9 MF — 1,37 M€), l'Europe (6 MF — 0,91 M€) et la CCI (0,5 MF — 0,08 M€).



► Le TGV pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse prêt en 2005

L'étude préalable du projet a été validée le 11 décembre 2000 pour une mise en service en 2005. Il prévoit d'améliorer des infrastructures par la suppression de passages à niveau, le renforcement de l'alimentation électrique, l'aménagement des voies et la signalisation adaptés à la mise en service de six rames de TGV Atlantique rendues pendulaires. Temps de parcours : 2 h 30 entre Paris et Limoges.

La desserte de Roissy est prévue. Le projet, estimé à 1 590 MF (242,39 M€), est financé par l'État (630 MF — 96,04 M€), la SNCF (280 MF — 42,69 M€), RFF (150 MF — 22,87 M€) et trois régions : Limousin (235 MF — 35,83 M€), Centre (195 MF — 29,73 M€) et Midi-Pyrénées (100 MF — 15,24 M€).

► L'achèvement de l'autoroute A20

Les derniers travaux de l'autoroute A20 se sont terminés en juillet 2000. L'A20 offre désormais 290 km de parcours entièrement gratuits entre Vierzon et Brive-la-Gaillarde. Les travaux ont coûté 6,2 milliards de francs (945 millions d'euros), financés à 100 % par l'État. Le projet a permis par ailleurs d'expérimenter de nouvelles politiques publiques : "1 % paysage et développement" et "Villages étapes". Un programme de 50 MF (7,62 M€) pour améliorer l'exploitation de l'axe est engagé.

► Les "Villages étapes" font recette

Le concept de "Village étape" est expérimenté par l'État depuis l'été 1995 sur l'autoroute A20, entre Vierzon et Brive-la-Gaillarde, dans le cadre de l'opération "1 % paysage et développement". L'objectif est d'améliorer le niveau de services du réseau autoroutier gratuit en participant à une démarche d'aménagement du territoire. Le label "Village étape" est attribué aux villages répondant à un certain nombre de critères de qualité d'accueil. Les résultats positifs, constatés dans les huit villages étapes proches de l'A20, ont conduit à étendre l'expérimentation à d'autres itinéraires.





► L'aménagement de la RCEA (Route Centre-Europe - Atlantique)

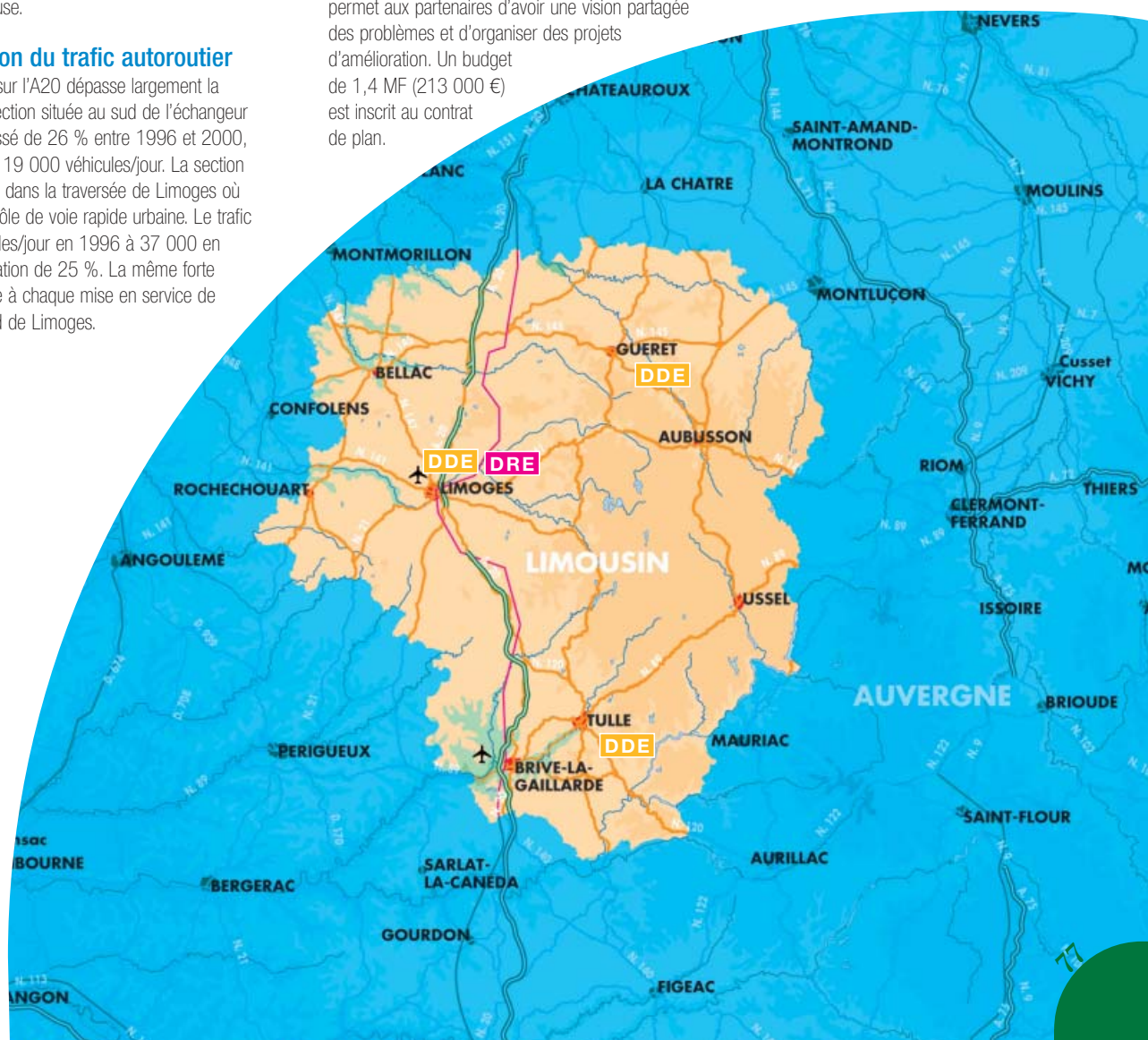
Cet axe futur RCEA s'inscrit dans un programme interrégional qui permettra de disposer à terme d'une liaison à deux fois deux voies entre Mâcon et Chalon-sur-Saône d'une part, et Royan d'autre part. Deux nouvelles sections ont été mises en service en 2000 en Limousin : la déviation de Saint-Junien en Haute-Vienne, et la section La Nouzière-Pont-à-la-Daube, en Creuse.

► L'Observatoire régional de l'habitat

En partenariat avec l'ANAH, la Caisse des dépôts et consignations, le conseil régional, l'Association régionale des organismes HLM et la DRE, l'observatoire régional de l'habitat cherche à mieux connaître les marchés locaux de l'habitat, à élargir le dialogue avec les partenaires du domaine "habitat" et à ajuster les politiques publiques. En 2000, le diagnostic général, confié à un bureau d'études, permet aux partenaires d'avoir une vision partagée des problèmes et d'organiser des projets d'amélioration. Un budget de 1,4 MF (213 000 €) est inscrit au contrat de plan.

► Forte progression du trafic autoroutier

L'augmentation du trafic sur l'A20 dépasse largement la moyenne nationale. La section située au sud de l'échangeur avec la RN145 a progressé de 26 % entre 1996 et 2000, en passant de 15 000 à 19 000 véhicules/jour. La section la plus chargée se trouve dans la traversée de Limoges où l'autoroute A20 joue un rôle de voie rapide urbaine. Le trafic passe de 30 000 véhicules/jour en 1996 à 37 000 en 2000, soit une augmentation de 25 %. La même forte progression est constatée à chaque mise en service de nouvelles sections au sud de Limoges.



Lorraine

Une région tournée vers l'Europe rhénane

Avec sa longue tradition industrielle dans la sidérurgie, la Lorraine connaît des flux nombreux d'échanges avec ses proches voisins du Luxembourg et de la Sarre.

L'industrie ajoute aujourd'hui aux traditionnelles activités industrielles, la logistique et les technologies de l'information et de la communication à partir de Metz, la capitale régionale, et Nancy, toutes deux villes universitaires et carrefours de communication des axes routiers et fluviaux nord-sud et est-ouest irriguant la région.

Chiffres clés

Superficie **23 547 km²**

Population **2 310 376** habitants

Densité **98 hab./km²**

Habitat **909 000** résidences principales
157 000 logements sociaux,
dont **16 000** de l'ancien patrimoine des
Houillères du Bassin de Lorraine.

Sécurité routière

chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
344 tués (+ 5,7 %)

Les travaux du TGV Est-européen

Le CETE de l'Est participe aux préparatifs de construction de la ligne de TGV Est-européen traversant la Lorraine. D'une part, à travers un partenariat avec Scetauroute pour assurer la maîtrise d'œuvre sur la partie du tronçon reliant Bannoncourt en Meuse à Vandières en Meurthe-et-Moselle ; d'autre part, en liaison avec Fondasol pour les reconnaissances géotechniques, les sondages et les essais de mécanique des sols.

Aux cotés du CETE, neuf laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées sont impliqués dans le projet dont l'aboutissement est prévu en février 2006.

Le préfet de région a été désigné président du comité de pilotage du TGV Est-européen, et est assisté par la DRE Lorraine.

Le tramway sur pneus du grand Nancy

La DDE de Meurthe-et-Moselle a beaucoup contribué à l'étude et à la mise en route de ce projet pour la Communauté urbaine du Grand Nancy : gestion des demandes d'attribution de subventions des transports en site propre, interventions dans le cadre de différentes procédures administratives, contrôle de sécurité avant et après mise en service de ce matériel qui constitue une première mondiale.

Le développement du trafic fluvial

La Moselle canalisée supporte 97 % du trafic de commerce sur 155 km de voies d'eau, et ce trafic est en hausse de 7,5 % en 2000, avec plus de 10 millions de tonnes de chargement. De son côté, le trafic de petit gabarit enregistre aussi une forte progression de 26,7 %. L'avenir de ce mode de transport dépend en grande partie de l'essor du tourisme fluvial en Lorraine.

Après enquête auprès des usagers, de nouveaux services ont été mis en place, à titre expérimental, en 2000 : ouverture à la plaisance du réseau certains jours fériés, limitation des interruptions de trafic et surveillance de la navigation. Ces services ont reçu un accueil très favorable. D'autres adaptations sont prévues en fonction des besoins et des demandes.



Travaux de renforcement des berges sur les canaux

Des travaux de renforcement de berges ont été réalisés sur le canal de la Marne au Rhin pour 3,7 MF (0,56 M€) dont 3,3 MF (0,50 M€) dans le bief de partage des Vosges. Les travaux sur le plan incliné d'Arzwiller et son talus ont atteint 3,1 MF (0,47 M€). Sur le canal des Houillères de la Sarre et la Sarre Canalisée, la réfection des chemins de services et des berges a coûté 8,1 MF (1,23 M€).

Le "Grand projet de ville" de l'agglomération de Nancy

L'État a confirmé son engagement à retenir le projet présenté par la Communauté urbaine du Grand Nancy, en grand projet de Ville sur les sites de Vandoeuvre Nations (8 000 logements) et de la ville haute comprenant le Haut du Lièvre (2 800 logements). Ce projet ambitieux s'inscrit dans la démarche globale du contrat de ville et participera, à travers la mise en place d'actions durables, au développement social urbain des deux sites. Le montant des crédits mobilisés par ce projet au cours des prochaines années se situe entre 250 MF (38,11 M€) et 300 MF (45,73 M€), répartis à parité entre les deux sites.

Le Grand projet de ville de Metz-Borny

L'État et la Ville de Metz se sont engagés par convention dans un projet partenarial de renouvellement urbain sur le quartier de Metz-Borny (6000 logements). À l'issue du marché de définition une équipe pluridisciplinaire (architecte, urbaniste, paysagiste, sociologue) participera avec la ville de Metz et l'État à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une opération qui doit permettre de modifier en profondeur le quartier. D'ores et déjà, l'État a mobilisé une enveloppe de 70 MF (10,67 M€) en sus des crédits de droit commun pour les 6 années à venir. Dans ce cadre, un projet d'espaces de services publics regroupant plusieurs administrations est à l'étude.

► La lutte contre l'insécurité routière en Meuse

Dans la Meuse, la DDE a monté une opération de communication sur la sécurité routière dans le cadre d'un plan départemental des actions de sécurité routière. L'objectif était de sensibiliser le public, et plus particulièrement les jeunes conducteurs, aux risques de la route. Du 7 au 11 septembre 2000, à la foire "Verdun expo", une quarantaine d'agents se sont relayés sur le stand de la DDE pour accueillir les visiteurs (près de la moitié des 38 000 entrés) autour d'animations inédites implantées sur 700 m².



► Achèvement de la première tranche du contournement de Bar-le-Duc

D'une longueur de 1 340 m sur un total de 6 420 m, la première tranche du contournement de Bar-le-Duc a été achevée en avril 2000, ce qui a permis la mise en service du carrefour giratoire situé à l'intersection de cette voie nouvelle et de la RN Voie Sacrée. Les travaux d'un montant de 67 MF (10,21 M€) sur un total de 193 MF (29,42 M€) sont financés à 50% par l'État, 30 % par la région et 20% par le département de la Meuse. La voie nouvelle a été conçue en boulevard urbain réservé aux automobilistes, poids lourds et deux roues motorisés, les autres usagers bénéficiant soit de pistes piétons/cyclistes, soit de voies latérales de desserte.

► Modernisation du réseau routier dans les Vosges

Dans un territoire de montagnes où les voies de passage sont les vallées, la qualité du réseau routier est essentielle pour l'économie locale et le développement touristique. Les opérations inscrites au contrat de plan et au programme général donnent lieu à des travaux très importants, comme la mise en deux fois deux voies de la RN57, au sud de Remiremont.

► Lutter contre les affaissements de sols miniers

La difficile reconversion des bassins miniers du nord de la Lorraine a contribué à retenir toute l'attention des services de l'Équipement.

La directive territoriale d'aménagement sur ce périmètre a vu l'achèvement en 2000 du rapport des études préalables en matière d'urbanisme et de construction. L'enjeu principal est de prévoir les risques d'affaissement et d'en tirer les conséquences sur les territoires en termes de droit à construire et de développement sur les territoires situés au-dessus des galeries de mines. Les services routiers étudient en même temps les menaces de mouvements de terrain pour les infrastructures de transports terrestres.

► La fermeture du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines

La Lorraine et l'Alsace sont reliées à travers les Vosges par le long tunnel routier de Sainte-Marie-aux-Mines. Il est interdit à la circulation des poids lourds depuis le 1^{er} mars 2000 pour des raisons de sécurité. En concertation avec les représentants des professions de transport et les acteurs économiques locaux, un dispositif particulier a été mis en place, consistant à reporter au nord et au sud du massif le grand transit, et interdire la traversée nocturne des cols vosgiens pour tout trafic supérieur à 19 tonnes. La traversée du tunnel restant cependant possible en convoi en cas d'enneigement massif.

Ces actions sont menées en étroite partenariat avec la DRE Alsace et les DDE des Vosges et du Haut-Rhin, et font l'objet de contrôles routiers renforcés, ainsi que d'un suivi des reports de trafic.



Midi-Pyrénées

La région de l'aéronautique et de l'espace

Région de tradition agricole, Midi-Pyrénées a développé autour de Toulouse le premier complexe aéronautique et aérospatial européen. Le secteur des services a suivi ce développement dans les départements ruraux proches. Le réseau urbain est particulièrement dense autour de Toulouse qui absorbe dans son aire d'influence directe sa voisine Montauban.

Chiffres clés

| | |
|------------|----------------------------------------------------------|
| | 8 départements |
| Superficie | capitale Toulouse 45 348 km² |
| Population | 2 430 663 habitants |
| Densité | 43 hab./km² |

Sécurité routière

chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
431 tués (- 7,9 %)

► L'étude des liaisons entre la péninsule ibérique et l'Europe

Un observatoire des trafics au travers des Pyrénées a été mis en place par trois directions régionales de l'Équipement (Aquitaine, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées). Cet observatoire a permis de publier un document franco-espagnol permettant une connaissance précise des flux de voyageurs et de marchandise, dans la perspective d'un projet de traversée des Pyrénées par feroutage. De plus un programme européen INTERREG explore les besoins d'interconnexions régions du sud-ouest et l'optimisation des réseaux d'infrastructures dans une approche multimodale. Les régions Aquitaine, Limousin et Midi-Pyrénées sont associées à l'Aragon en Espagne et l'Alentejo au Portugal ; participent également les établissements ferroviaires des trois pays et les universités de Lisbonne, Saragosse et Toulouse.



► Sécurité routière dans le Lot

Des silhouettes noires, symbolisant les victimes d'accidents mortels, ont été implantées le long de la RN20 et de la RD 911 durant le quatrième trimestre 2000 pour inciter les conducteurs à la prudence.

► La réouverture du théâtre de Cahors

La ville de Cahors a été aidée dans cette lourde rénovation par la DDE, maître d'ouvrage. L'opération est financée par l'État, la région et le conseil général du Lot pour un montant de 13,97 MF (2,13 M€).



► Ouverture de la déviation d'Auch

La déviation d'Auch est ouverte depuis février 2000 sur 10 km et comporte vingt ouvrages d'art dont un passage supérieur ainsi que des dispositifs antibruit dans les zones urbaines sensibles. Coût : 219 MF (33,39 M€) répartis en 1/3 État, 1/3 région, 1/6 département et 1/6 ville d'Auch.

► La gestion de la rivière Dordogne

Ce programme de la vallée de la Dordogne comprend des interventions d'entretien sur le lit de la rivière, les berges, la gestion d'espaces naturels sensibles, de parcours de pêche et d'équipements nautiques, en complément d'équipements existants, pour la pratique de plus en plus répandue du canoë kayak.

► Désenclavement routier au sud du Tarn

La déviation de Soual sur la RN126 a été mise en service le 19 février 2000, et la section sud-est de la rocade de Castres sur la RN112 le 7 avril 2000.

► Trois plans de prévention des risques approuvés

Ils concernent l'effondrement des berges en amont du barrage de Rivières, les mouvements de terrain sur la commune de Giroussens et les inondations sur la commune de Castres.

► Réparation des dégâts et prévention sur le Tarn

Durant l'année 2000, près de cinquante aménagements ont été réalisés par la subdivision de Mazamet pour réparer les dégâts très importants des inondations de novembre 1999. Parallèlement, des opérations de prévention ont été conduites dans les zones sensibles pour protéger les biens et les personnes en cas de nouvelles crues.



► LA RN88, trait d'union entre Tarn et Aveyron

Déclarée Grande liaison d'aménagement du territoire, la RN88 entre Toulouse et Lyon est une des grandes infrastructures de communication du sud du Massif Central. Le tronçon du franchissement du Viar par un viaduc passant à 130 mètres au-dessus du cours d'eau a été mis en service en 2000.

► Le renouveau de la navigation sur le Lot

Grâce aux travaux entrepris depuis 1990 sur 65 km, le Lot est ouvert à la navigation autour de Cahors. Un budget annuel d'1,5 MF (0,228 M€) a été affecté à l'exploitation et l'entretien de la voie d'eau. D'autres travaux sur 121 km sont en prévision. Il restera à franchir les barrages de Cajarc et Luzech pour une continuité totale de navigation de l'Océan au bassin de Decazeville. Une soixantaine de bateaux de location sont proposés aux touristes et 5 000 plaisanciers ont parcouru en 2000 les 65 km de rivière navigable.

► Le tunnel de Foix : du projet à la réalisation

La RN20 constitue un grand axe routier européen puisqu'elle relie Paris à l'Espagne et permet l'accès à Andorre. Avec le tunnel du Puymorens, elle est la principale liaison "transpyrénéenne" non côtière. La déviation de Foix par un tunnel doit réduire les nuisances du transit à travers la ville. Le tracé évite au maximum les secteurs habités en passant en flanc de colline et tous les équipements de sécurité et de contrôle ont été prévus. Coût : 657 MF (100,16 M€) dont le financement est assuré par l'État (54 %), la région (19 %) et l'Union européenne (27 %).

► Lutte contre les nuisances sonores à Toulouse-Blagnac

L'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (Acnusa) a pris connaissance du dossier environnement de la plate-forme - enjeu majeur pour son avenir - et rencontré les acteurs concernés par la lutte contre le bruit. Cinq infractions aux restrictions d'utilisation de nuit ont été relevées. 10 MF (1,52 M€) d'aides ont été apportées à l'insonorisation de 152 logements situés en zone proche de l'aéroport.



Nord-Pas-de-Calais

Une population nombreuse et très attachée à sa région

Marquée par une tradition d'accueil, le Nord - Pas-de-Calais est depuis longue date une des régions françaises les plus peuplées. Vieille région industrielle frappée par la crise, elle n'en possède pas moins de solides atouts, notamment un potentiel humain attaché à son pays, et a entrepris de se reconvertir pour retrouver un nouvel élan, dépassant depuis longtemps son rôle de frontière stratégique. La région bénéficie d'une situation géographique privilégiée, avec une large façade maritime dotée de trois ports importants, au cœur de l'Europe à laquelle elle est reliée par un réseau autoroutier international très dense et un réseau TGV de haute qualité.

Chiffres clés

| | |
|------------|--------------------------|
| Superficie | 12 414 km ² |
| Population | 3 996 588 habitants |
| Densité | 322 hab./km ² |

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
Nombre de tués 355 (+ 4,1 %)

Voies de communication

| | |
|-------------------|----------|
| Routes nationales | 1 014 km |
| Autoroutes | 560 km |
| Voies navigables | 680 km |

Entreprises de transport

| | |
|----------------|--------|
| Établissements | 5 610 |
| Effectifs | 56 776 |

Habitat

| | |
|------------------------|-----------|
| Résidences principales | 1 491 693 |
| Logements sociaux | 302 262 |
| Taux d'HLM | 20,3 % |

Construction neuve

| | |
|---------------------|--------------------------|
| Logements autorisés | 17 584 |
| Locaux autorisés | 3 022 049 m ² |

Logement social

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| Prêts locatifs | 105,4 MF (16,07 M€) |
| dont | 8,2MF (1,25 M€) de PLA CD |
| Réhabilitation HLM | 93,8 MF (14,3 M€) |
| Réhabilitation parc privé | |
| PAH | 74,30 MF (11,33 M€) |
| ANAH | 210,5 MF (32,09 M€) |

Effectifs dans les entreprises de bâtiment et travaux publics

| | |
|-----------------|--------|
| Bâtiment | 33 456 |
| Travaux publics | 13 544 |

La requalification du boulevard périphérique est de Lille

La transformation de l'ancien boulevard périphérique a été décidée en juillet 1999 après une large concertation avec les partenaires locaux. Cet aménagement concernait l'extension de la ZAC Euralille au droit de la gare Lille-Europe et, en particulier, le futur site du conseil régional. La refonte du profil de l'ancien périphérique réserve une large place aux cheminements piétonniers et cyclistes ainsi qu'au stationnement. Il est bordé d'arbres, de haies et de larges bandes de gazon. Un éclairage d'ambiance met en valeur les arbres et les différentes placettes. Le savoir-faire de l'Équipement a été souligné lors de l'inauguration, le 8 septembre 2000, d'un projet qui complétait la création du nouveau boulevard, l'ensemble portant sur 1 200 MF (182,94 M€).



Les projets d'infrastructures routières

Les projets routiers ont représenté, en région, 700 MF (106,71 M€) de crédits de paiement en 2000. Dans le département du Pas-de-Calais, les mises en service ont porté sur la rocade ouest d'Arras (135 MF — 20,58 M€) et sur un échangeur de la RN42 à Saint-Martin-Boulogne (50 MF — 7,62 M€). Dans celui du Nord, plusieurs réalisations ont été inaugurées : une section du projet de mise aux normes autoroutières de la RN455 entre la rocade est de Douai et l'échangeur RD8/RD225 (élément d'une opération d'un montant de 750 MF (114,34 M€) ainsi que de la déviation de Saultain, à l'est de Valenciennes (63 MF — 9,60 M€), en relation avec l'implantation de l'usine Toyota.

Eurocontrôle-route

À l'initiative de la direction des Transports terrestres, et dans le cadre de l'accord européen Eurocontrôle-route, un contrôle routier de grande ampleur a été organisé le 7 juillet 2000, à Rekkem, sur l'autoroute A22 entre Lille et Courtrai : 740 poids lourds et autocars ont été contrôlés, 145 infractions aux conditions de travail et à la sécurité routière ont été relevées et 35 véhicules immobilisés. Cette opération a montré l'urgence de faire aboutir le "paquet social routier" en discussion au niveau européen : réduction du temps de travail, formation des conducteurs, lutte contre l'utilisation abusive de conducteurs de pays tiers, amélioration des contrôles et renforcement des sanctions.

► Un nouvel avenir pour le Bassin minier

Face aux séquelles de l'exploitation charbonnière du Bassin minier, les collectivités locales ont engagé, avec l'appui de l'État, une dynamique de reconquête urbaine, environnementale et économique. Les 174 cités minières, qui représentent 1,2 million d'habitants, voient progressivement leurs espaces publics rénovés, et leurs logements réhabilités. En support technique de cette politique, une mission d'aménagement et de développement du Bassin minier a été créée avec la participation des services de l'Équipement. Elle contribue à fédérer les démarches transversales (par exemple pour la réalisation d'une trame verte), soutenir les projets des agglomérations et animer les échanges entre communes, structures intercommunales, services de l'Équipement et organismes propriétaires des logements.

► L'axe fluvial Dunkerque-Paris-Le Havre

Avec la signature du nouveau contrat de plan État-région, l'année 2000 marque le lancement d'un programme de travaux ambitieux, pour renforcer la capacité du canal à grand gabarit reliant Dunkerque à l'Escaut et ses connexions avec les réseaux fluviaux de l'Europe du Nord. Ce programme comprend notamment l'élargissement à 3 000 tonnes des deux axes (bas-Escaut et Deûle-Lys) assurant les liaisons avec la Belgique, ainsi que le relèvement des ponts nécessaire au dégagement d'une hauteur libre minimale de 5,25 mètres. Les premières études visant à optimiser le niveau des plans d'eau ont été engagées. Les travaux, évalués à plus de 750 MF (114,34 M€), devraient être achevés en 2007 et s'inscrivent dans la réalisation de l'axe fluvial Dunkerque-Paris-Le Havre.

► La recherche de synergies entre Dunkerque, Calais et Boulogne

Le port de Dunkerque a connu, en 2000, une année historique battant tous les records établis avant les chocs pétroliers. Avec près de 45,3 millions de tonnes de fret, il détient la plus forte croissance des ports autonomes français (+ 18,3 %). Dynamisés par la relance du trafic roulier avec l'Angleterre et la forte croissance du trafic de conteneurs (près de 150 000 EVP, soit + 38,7 % après une hausse de 32,1 % en 1999), les flux de marchandises diverses y ont notamment progressé de plus de 54 %. Ces bons résultats ont été obtenus dans un contexte de vive concurrence avec les principaux ports de la mer du Nord, notamment belges et néerlandais. Cette concurrence impose d'assurer des complémentarités et des synergies accrues entre les trois ports régionaux de Dunkerque, Calais et Boulogne, à travers un rapprochement assurant un développement global profitable à tous. Une mission a été confiée, sur ce point, à l'ingénieur général Jacques Rousset.



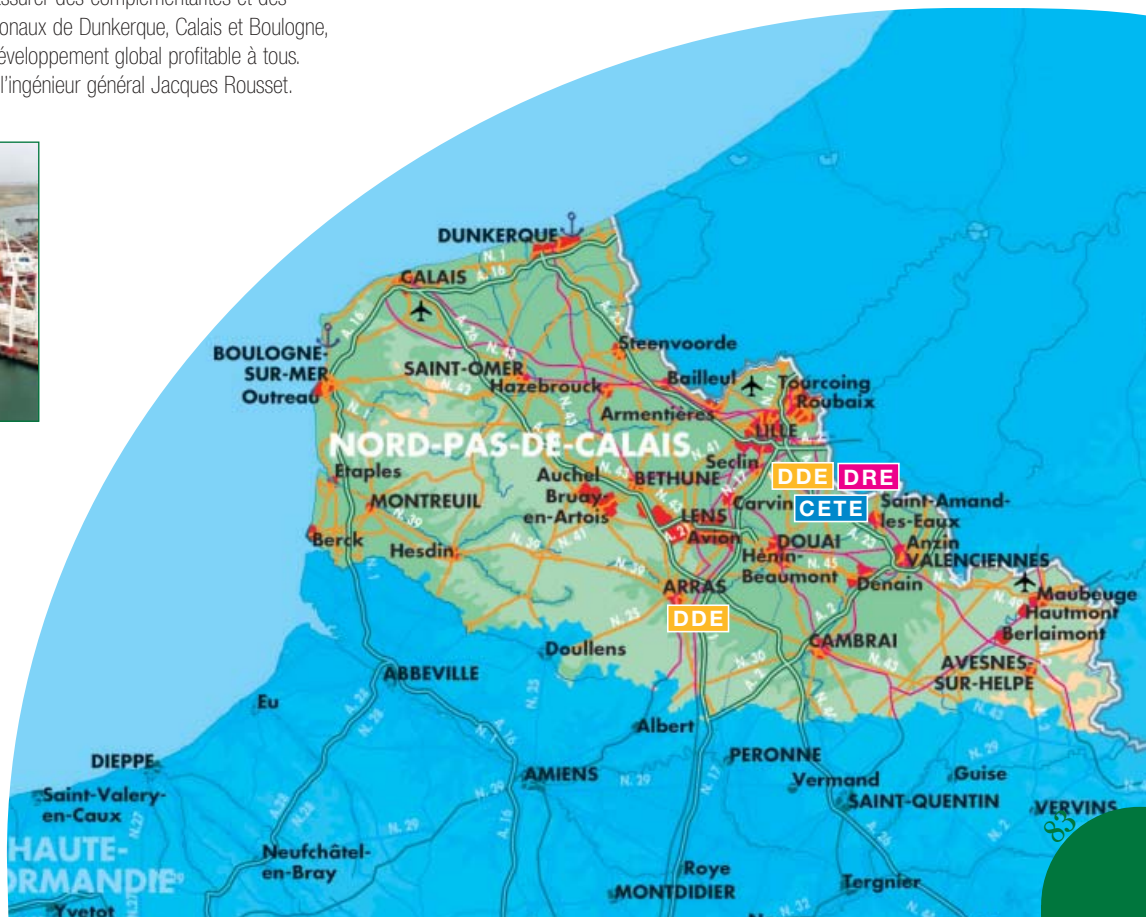
► Deux chantiers de transport combiné

Les deux opérations engagées au cours de l'année 2000 vont prochainement lever l'obstacle de la saturation du transport combiné en centre-ville :

► la première prévoit un chantier complémentaire à Lomme, en périphérie de Lille. Réseau ferré de France assure la maîtrise d'ouvrage, et la mise en service se fera en 2001 ;

► plus complexe, la plate-forme multimodale d'intérêt européen de Dourges, dénommée Delta3, est entrée en phase de réalisation. Aménagée sous la maîtrise d'ouvrage d'un syndicat mixte, et concédée à la SAEM Delta3, elle regroupera en 2003, sur plus de 300 hectares, à 20 km de Lille, un vaste chantier rail-route mais aussi un chantier fluvial, des aires de stockage et des zones logistiques embranchées.

Ces deux opérations ont bénéficié du concours financier de l'État à concurrence, respectivement, de 32,5 MF (4,95 M€) et 141 MF (21,50 M€).



Pays de la Loire

Une région en plein essor

Dotée d'une grande vitalité démographique, la région Pays de la Loire se partage entre des activités agricoles où dominent l'élevage, l'horticulture et la viticulture et des activités industrielles, diversifiées dans l'agroalimentaire, les chantiers navals et la haute technologie, ainsi qu'un tourisme très présent sur le littoral. Le réseau de villes s'articule autour des trois pôles urbains, Le Mans, Angers et Nantes - Saint-Nazaire. La qualité des infrastructures de transports terrestre et maritime contribue largement au dynamisme de la région.

Chiffres clés

Population **3 222 061** habitants
Densité **100 hab./km²**
Superficie **32 082 km²**
Côtes **368 km**

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
Nombre de tués **505** (- 1,1 %)

PIB régional

437 milliards de francs
(66,62 milliards d'euros)

Transport terrestre

Voies ferrées **1 054 km**
dont 600 électrifiées
Voies navigables **422 km**
Autoroutes **476 km**

Trafic de marchandises

Port autonome de Nantes - Saint-Nazaire **31,7** millions de tonnes
Fret ferroviaire **8,6** millions de tonnes

Trafic passagers

Aéroport de Nantes-Atlantique **2** millions de passagers
Trafic TER **9,561** millions de voyages

Habitat

Logement individuel **19 000** autorisations de construire
11 000 prêts à taux zéro
Construction neuve **25 749** logements autorisés
21 541 logements commencés
Parc HLM **18 500** logements
(14 % du parc de résidences principales)
2 100 PLUS/PLA financés
ANAH **6 250** logements subventionnés

Mobilisation générale après le naufrage de l'Erika

Le 12 décembre 1999, le pétrolier *Erika* faisait naufrage au large des côtes bretonnes avec 28 000 tonnes d'un pétrole lourd et visqueux. Ce sont 400 km de côtes en Loire-Atlantique et en Vendée qui ont été souillées ; 600 agents de l'Équipement ont été mobilisés pour appliquer le plan Polmar. Les DDE ont eu en charge la préparation des postes de commandement avancés (PCA), et d'organiser l'aide technique et logistique, la protection des zones sensibles, la fourniture des matériels des chantiers de ramassage et la passation des commandes.



Un dispositif innovant : la configuration des lieux rendant impossibles des contrôles par radar fixe, l'État et la Ville d'Angers ont financé, dans le cadre du contrat local de sécurité, un radar permanent automatisé. Ce dispositif, d'un coût proche de 1 MF — 152 449 €, (financés aux deux tiers par l'État, au tiers par la Ville) n'a pas pour objectif de verbaliser mais de faire baisser les vitesses. Une signalisation très complète en avertit les usagers dès l'entrée en ville. Les réactions de la presse à ces messages plus préventifs que répressifs ont été très positives.

Les nouveaux palais de Justice de Nantes et Laval

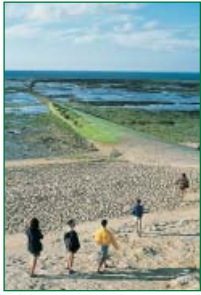
Le palais de Justice de Nantes, construit par Jean Nouvel, est ouvert au public le 13 juin 2000. Dès le départ de ce projet en 1993, la DDE a apporté au maître d'ouvrage, le ministère de la Justice, son assistance administrative, technique et financière. Le coût global de l'opération s'élève à 295 MF (45 M€). À Laval, le nouveau palais de Justice sera construit dans le centre historique, à proximité de l'ancien Palais classé monument historique. La DDE est également conductrice des travaux : début des travaux en 2003, pour un coût de 93,14 MF (14,2 M€).

Contrôle radar innovant sur la voie des berges d'Angers

Une traversée d'Angers difficile et dangereuse : la voie sur berges qui traverse Angers dans la continuité de l'A11, entre Paris et Nantes, incite à la vitesse. Elle supporte à la fois un trafic de transit de type autoroutier et un trafic local de type urbain. Cinq échangeurs la desservent sur ses 3 km. Enfin, l'absence de bandes d'arrêt d'urgence, et les trémies qui jalonnent la voie, rendent difficile l'acheminement de secours en cas d'accident. Malgré une vitesse limitée à 70 km/h, la grande majorité des automobilistes roulent à des vitesses supérieures.

Objectif atteint

Réduction des vitesses pratiquées : après deux mois d'exploitation, le nombre de véhicules en grand excès de vitesse a diminué de moitié, le nombre de véhicules roulant entre 90 km/h et 110 km/h a chuté des deux tiers pour s'établir à 4 %, et celui des véhicules roulant en dessous de la vitesse limite autorisée s'établit à 54 %, contre 37 % auparavant. Pour pérenniser ces bons résultats, l'ergonomie du système va être améliorée afin d'éviter des manipulations dangereuses. L'emploi d'une technologie numérique doit permettre la transmission directe des clichés au commissariat central. Une expérimentation du traitement automatisé des infractions pourra compléter cette évolution.



► Le plan "Loire grandeur nature"

La réalisation d'une étude de modélisation de l'estuaire de la Loire, décidée en 1995 en vue de développer des outils permettant d'étudier différentes options d'aménagement, a été animée par la DRE aux côtés de ses interlocuteurs régionaux.

L'étude a apporté une connaissance plus fine des problématiques et des "pathologies" de l'estuaire, une appréhension du champ des solutions possibles d'aménagement pour l'amont, ainsi que des pistes de travail sur les études nécessaires à l'aval concernant l'aspect sédimentaire, le fonctionnement du bouchon vaseux et les zones humides.

► L'autoroute A28 et le scarabée pique-prune

L'autoroute A28 relie Alençon, Le Mans et Tours. Une première section de 55 km est mise en service le 27 octobre 2000. La section d'Écommoy à Tours fait l'objet d'une étude environnementale détaillée qui pourrait démontrer que le tracé est conforme à la directive "habitat" concernant la protection du scarabée pique-prune.

► Le projet d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes à l'étude

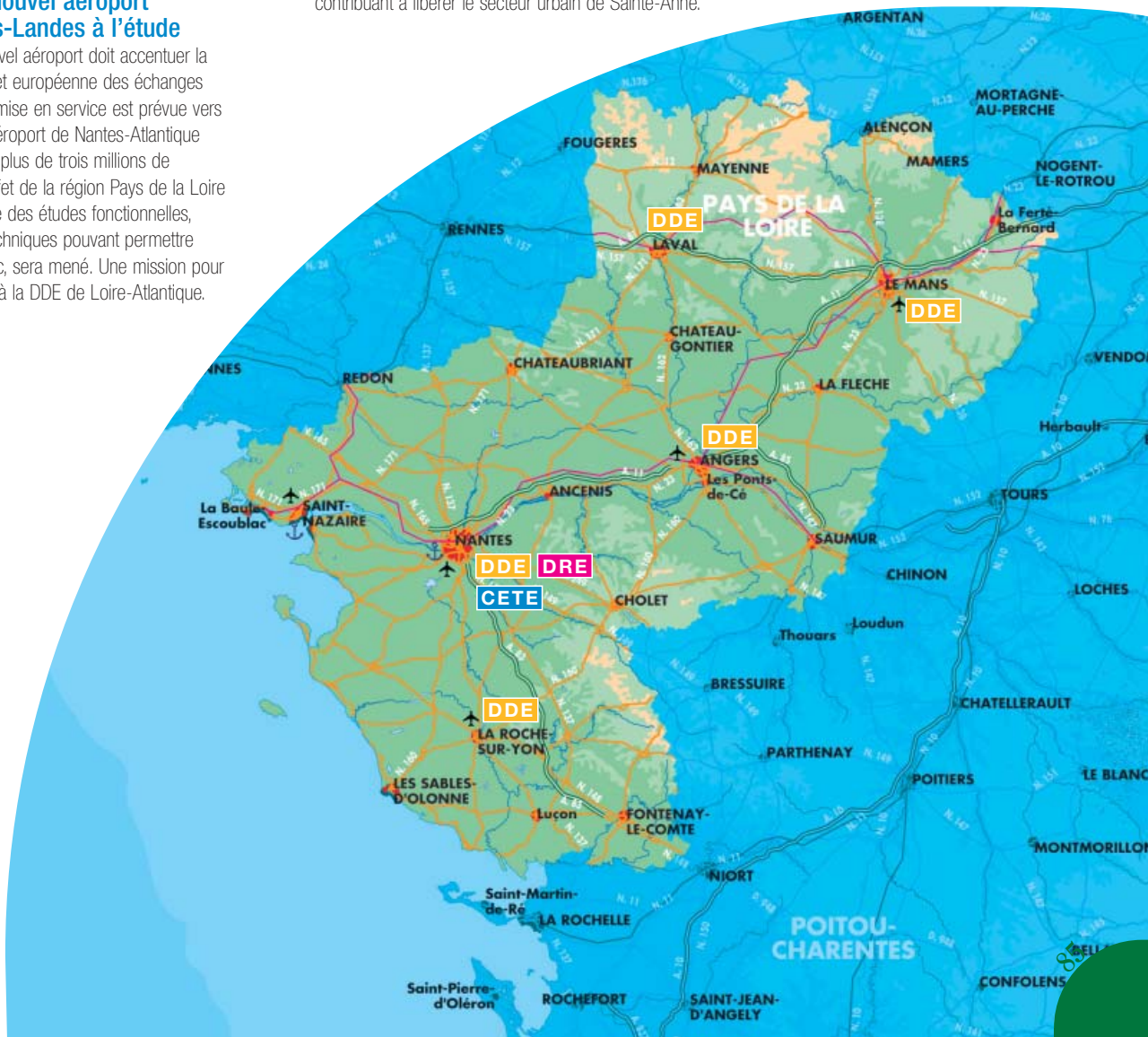
L'aménagement d'un nouvel aéroport doit accentuer la dimension internationale et européenne des échanges de l'Ouest atlantique. Sa mise en service est prévue vers 2015, au moment où l'aéroport de Nantes-Atlantique arrivera à saturation avec plus de trois millions de passagers par an. Le préfet de la région Pays de la Loire s'assurera que l'ensemble des études fonctionnelles, socio-économiques et techniques pouvant permettre d'engager un débat public, sera mené. Une mission pour suivre le projet est créée à la DDE de Loire-Atlantique.

► Le Port de Nantes - Saint-Nazaire

Avec un trafic annuel qui se situe autour de 30 millions de tonnes, le port de Nantes - Saint-Nazaire est le 4^e port français, le 1^{er} port agroalimentaire national et un pôle énergétique majeur au plan national. Les principaux enjeux d'avenir sont : assurer l'extension des installations portuaires sur Montoir et sur le site de Donges-Est en respectant les milieux naturels environnants, valoriser les plates-formes portuaires et gagner des parts de marchés en attirant de nouveaux flux, intégrer les évolutions du transport maritime et répondre aux évolutions techniques, commerciales et réglementaires en adoptant des solutions logistiques adaptées et en développant des prestations à forte valeur ajoutée.

Le programme d'actions pour le contrat État-région 2000-2006 s'articule autour de trois principaux sites portuaires :

- Montoir, avec le réaménagement du site (terminaux agroalimentaires et conteneurs) grâce à l'allongement des quais en aval puis en amont, d'un coût total de 70 MF (10,67 M€) ;
- le nouveau site de Donges-Est, dont la 1^{re} phase d'aménagement, d'un coût de 380 MF (57,93 M€), doit être réalisée d'ici 2006 et qui permettra à terme l'extension du port ;
- le site nantais, avec l'aménagement d'un 4^e poste à quai, à Cheviré, d'un coût de 65 MF (9,91 M€), contribuant à libérer le secteur urbain de Sainte-Anne.



Picardie

Une région de passage et d'histoire

L'agriculture et l'agroalimentaire sont des activités qui dominent en Picardie grâce aux surfaces agricoles étendues qui favorisent la productivité des cultures. Terre de passage chargée d'histoire, la capitale régionale, Amiens, est proche des champs de bataille des deux guerres mondiales. Elle est désormais desservie par un réseau dense de routes et d'autoroutes qui favorisent l'émergence de nouvelles activités de services avec la région parisienne et les régions voisines.

Chiffres clés

Superficie **19 399 km²**
 Population **1 857 481** habitants
 Densité **96 hab./km²**

Habitat

Résidences principales **700 971**
 Dont propriétaires **427 269**
 Locataires **246 510**
 Logés gratuitement **27 192**

Logement social

Parc HLM **127 071**
 Logements financés **1 403**
 Dont :
 PLUS **974**
26,8 MF (4,09 M€)
 PLUS-CD **35**
2,7 MF (0,41 M€)
 Plai **394**
10,8 MF (1,65 M€)
 Agréments CFF **40**
 PALULOS **3 665**
34,1 MF (5,20 M€)

Logements privés

Aides ANAH **2 470**
61,9 MF (9,44 M€)
 Aides PAH **3 361**
34 MF (5,18 M€)

Programmes européens

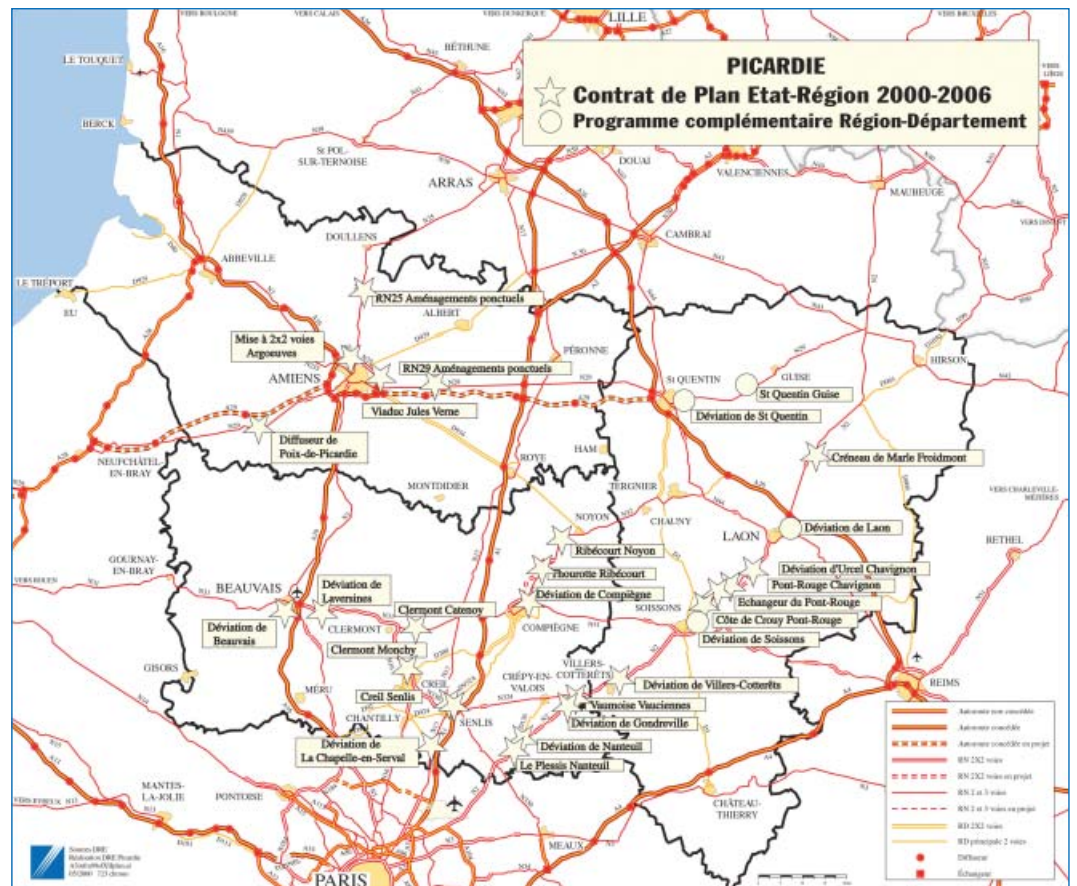
Friches et zones d'activités
 subvention FEDER **39,7 MF** (6,05 M€) sur
 un total de **132 MF** (20,12 M€) de travaux
 Aménagements urbains
 subvention FEDER **35,5 MF** (5,41 M€) sur
 un total de **118 MF** (17,99 M€) de travaux
 Infrastructures touristiques
 subvention FEDER **16,4 MF** (2,50 M€) sur
 un total de **55 MF** (8,38 M€) de travaux

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
 Nombre de tués **324** (- 4,6 %)

Les aménagements du contrat de plan

Le contrat de plan 2000-2006 signé en mars 2000 a inscrit à son programme un grand nombre d'aménagements sur le réseau des routes et des autoroutes de la région. Ils concernent notamment la mise à deux voies de la RN2 entre Laon et Le Plessis-Nanteuil, de la RN31 entre Clermont et Catenoey et de la RN16 entre Clermont et Monchy. Plusieurs déviations importantes sont programmées — Laon, Soissons, Saint-Quentin, Compiègne, La Chapelle-en-Serval, Beauvais — qui vont faciliter et sécuriser la circulation sur ces axes. Au total, un budget de 2,36 milliards de francs (359,77 M€) sera consacré pendant six ans à ces aménagements. Un programme complémentaire région/département de l'Aisne, de 355 MF (54,12 M€) viendra compléter les travaux prévus dans ce département.



Source DRE Picardie

► **Le “1 % paysage et développement” : tirer parti de l’A29 pour développer des activités économiques et touristiques**

Initiée par l’État, la politique du “1 % paysage et développement” poursuit un double objectif : valoriser le paysage et favoriser le développement économique des régions traversées par de nouvelles infrastructures routières. Plus précisément, pour la section Amiens/Saint-Quentin de l’A29, les objectifs de l’État ont été déclinés en cinq orientations principales, complétées par une charte d’itinéraire :

- l’implantation d’activités dans le souci du respect des paysages, notamment pour la ZAC Haute-Picardie, située à l’intersection de l’autoroute A1 et de la gare TGV qui constitue un enjeu stratégique ;
- la mise en scène des approches urbaines et de leur patrimoine de paysages ;
- la présentation de la filière alimentaire : il s’agit de révéler la modernité et la compétitivité de l’agriculture et de la filière agroalimentaire liée aux productions agricoles, notamment sucrières ;
- valoriser le thème de l’eau dans les vallées : les échangeurs sont des endroits propices pour inviter les touristes à faire des découvertes, par une signalisation adaptée mettant en valeur les activités touristiques et culturelles ;
- rappeler l’importance des cimetières militaires et des lieux de mémoire : la Première Guerre mondiale a malheureusement laissé de nombreux vestiges et sanctuaires entre Saint-Quentin et Amiens ; leur présence sera signalée le long de l’autoroute.



► **L’étude “villes et système urbain”**

Il s’agit d’une étude sur les grands thèmes de l’action publique en Picardie pour la période 2000-2005, en tenant compte des questions engendrées par la loi d’orientation sur l’aménagement du territoire et le développement durable, et de la loi sur l’intercommunalité, qui orientent la gestion de l’espace à partir des deux notions de *pays* et *d’agglomération*. L’objectif n’est pas d’analyser les villes au cas par cas, mais de les situer les unes par rapport aux autres, dans la hiérarchie des urgences en matière de politiques urbaines : c’est dans ces termes que se définit la notion de *système urbain*.



Poitou-Charentes

Tradition et innovation

La région s'étend sur quatre départements dont celui de la Charente-Maritime avec une façade maritime de 250 km sur l'Atlantique. Elle se situe sur l'axe qui relie Paris à l'Europe du Nord et à la péninsule Ibérique par la route, l'autoroute et les liaisons TGV desservant les quatre villes principales : Poitiers, Angoulême, Niort et La Rochelle. Première région d'élevage d'huîtres et de moules, berceau du cognac, la région poursuit ses activités traditionnelles mais se tourne de plus en plus vers les technologies de pointe.

Chiffres clés

Surface **25 908 km²**
Population **1 640 157** habitants

Transports terrestres

Routes nationales **1 067 km**
Routes départementales **19 164 km**
Autoroutes **267 km**
Voies ferrées **1 271 km**

Construction neuve

10 015 autorisations de construire (+ 3,9 %)
9 036 mises en chantier (- 4,9 %)

BTP

10 986 entreprises
45 189 personnes travaillant dans le secteur

Aides au logement

Logement locatif social **44,7 MF** (6,81 M€)
d'aide de l'État au financement
Logements à loyer moyen **608** nouveaux logements
Logements d'insertion **29** créés
Logements réhabilités **3 438** logements
du parc locatif social
Primes à l'amélioration de l'habitat (PAH)
46 MF (7,01 M€) pour **2 202** logements
du parc locatif privé et remise sur le
marché de **1 129** logements

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
Nombre de tués **286** (- 10,2 %)

Un grand projet en cours, la ligne à grande vitesse Sud-Europe - Atlantique

La nouvelle ligne TGV Aquitaine est stratégique pour l'économie régionale qu'elle engage dans un développement équilibré et durable des territoires. Les études menées pour déterminer le meilleur fuseau de passage de la ligne font appel à l'expertise technique de la DRE. Le ministre a retenu un fuseau au sud de Poitiers et conservé deux fuseaux au nord, demandant à RFF d'engager deux études complémentaires : l'une sur la faisabilité de l'aménagement de la ligne existante, l'autre sur une variante jumelée à l'autoroute A10.



Le contrat de plan État-région : un volet routier important

Avec un montant de 4 500 MF (686,02 M€), le volet routier du contrat de plan 2000-2006 a plus que doublé. La forte participation des collectivités locales et de la région, qui apporte 1 620 MF (246,97 M€), renforce la nécessité d'une programmation et d'un suivi d'exécution rigoureux. Dans une démarche très novatrice, l'élaboration concertée des projets est soumise à la validation de la Conférence des exécutifs (préfets, président de région, présidents des conseils généraux, maires des villes chefs-lieux), assortie d'un calendrier pluriannuel d'exécution de chaque opération du contrat.

Pour la route Centre-Europe - Atlantique, l'aménagement de la liaison Limoges-Angoulême-Saintes-Royan s'élève à 1 670 MF (254,59 M€).

Le montant consacré à l'aménagement de la liaison Nantes-Poitiers-Limoges par les RN149 et 147 est de 1 100 MF (167,69 M€). L'aménagement de la RN10 au sud de Poitiers en deux fois deux voies s'élève à 1 055 MF (160,83 M€).



► Le volet ferroviaire du contrat de plan

L'action phare est la modernisation de la ligne Poitiers-Niort-La Rochelle. Sont aussi prévus l'amélioration des infrastructures du port de La Rochelle et le rattachement de la capitale régionale à l'Est, par la ligne Poitiers-Limoges, ce qui représente un gain de temps de 20 minutes sur 2 h 10 de trajet. Le financement est de 30 MF (4,57 M€) pour l'État et 30 MF (4,57 M€) pour la région pour la partie de ligne située en Poitou-Charentes.



► La sécurité routière en actions

La DRE anime et assure le secrétariat de l'observatoire régional de sécurité routière qui rassemble et publie les chiffres dans ce domaine au niveau régional. Il en ressort, notamment, un taux de gravité supérieur au niveau national : 10 contre 6. Différentes actions ont été menées en partenariat avec d'autres acteurs :

- édition d'un document général d'orientation 1998-2002 ;
- plan régional de santé "accidents de la voie publique", (son but est de fixer des priorités propres à la région et de mobiliser des partenaires différents sur un programme commun dans un domaine précis ; le groupe de programmation, dont fait partie la DRE, a établi différents objectifs associés à des axes de travail ; actuellement les objectifs sont essentiellement tournés sur le volet comportemental ;
- participation aux colloques et manifestations organisées sur ce thème pour présenter les caractéristiques de l'accidentologie en Poitou-Charentes.

La DRE a préparé avec le concours de la DDE le programme régional d'aménagement de sécurité, à partir duquel un volume significatif d'aménagements de sécurité d'un montant de 120 MF (18,29 M€) sur les routes nationales, a été retenu dans le cadre du contrat de plan État-région.

► Contrat d'objectifs BTP

La DRE a participé, en partenariat avec la région, les services de l'État et les organisations professionnelles, à l'élaboration du contrat d'objectifs qui a été signé le 17 juillet 2000 en faveur de la branche BTP, pour le développement des ressources humaines, en retenant les actions suivantes :

- axe 1 : identifier les besoins en ressources humaines des entreprises et développer la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences des entreprises ;
- axe 2 : organiser la formation des jeunes, des demandeurs d'emplois et des salariés ;
- axe 3 : communiquer sur une "image juste" du secteur ;
- axe 4 : actions visant l'accompagnement des entreprises.

En 2001, la DRE doit organiser l'action "chantiers ouverts", et la Cellule économique régionale de la construction mènera une étude sur l'emploi et la formation dans le BTP.



Provence - Alpes -

La vitalité d'une région privilégiée

Bordée par la mer Méditerranée et les Alpes, la région Provence - Alpes - Côte d'Azur réunit une forte densité de population dans de beaux paysages de mer et de montagne sous un climat ensoleillé. L'agriculture domine dans les plaines — fruits, légumes, vignes —, l'industrie et les services prospèrent autour des grandes villes du littoral, Marseille, Toulon et Nice mais aussi à Aix-en-Provence et à Avignon, espaces privilégiés où se concentrent les principales routes, autoroutes et voies ferrées.

Chiffres clés

Superficie **31 400 km²**
Population **4 257 907** habitants
Densité **135 hab./km²**

Sécurité routière

Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999
Nombre de tués en 2000 **622** (- 6 %)

Investissements 2000

Routes et autoroutes **532 MF** (81,10 M€)
dont **222 MF** (33,84 M€)
pour l'entretien, l'exploitation et la sécurité
Voies ferrées **18,6 MF** (2,84 M€) (CPEP)
Ports maritimes **27,5 MF** (4,19 M€)
Logement social **240 MF** (36,59 M€)

Les progrès du logement social

Au niveau régional, la consommation de la dotation pour le logement locatif social a été particulièrement importante : 240 MF (36,59 M€) dont plus de 30 MF (4,57 M€) demandés en fin d'année et consommés en plus de la dotation initiale. Ce sont 3 137 logements sociaux qui ont pu être financés en



2000, témoignant d'une reprise de la production de plus de 40 % par rapport à 1999. Dans les Bouches-du-Rhône, 1 280 logements sociaux ont été financés en 2000. Dans les Alpes-de-Haute-Provence, le financement du logement social a doublé.

L'avancement des projets routiers

La traversée souterraine de Toulon : le creusement du tube nord, de la traversée souterraine de Toulon, a été achevé le 13 mars 2000. La mise en service de ce premier tube est prévue pour l'été 2002.

La liaison L2 à Marseille : les travaux ont repris sur la partie est de la liaison L2 (achèvement prévu en 2006), et la concertation sur le tracé de la partie nord a été lancée.

La nationale 202 bis dans les Alpes-Maritimes : l'arrêté préfectoral pris au titre de la loi sur l'eau a été signé le 20 mars 2000. Il s'agit du dernier acte de procédure avant le démarrage des travaux, prévu à l'été 2001.

La Liaison est-ouest (LEO) : les études d'avant-projet sommaire de la LEO ont fortement progressé en 2000, sous la conduite de la DDE du Vaucluse avec l'aide du CETE d'Aix-en-Provence. Il s'agit d'une infrastructure interurbaine à deux fois deux voies, à construire au sud d'Avignon, sur des communes du Gard, des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse, d'un coût d'environ 2 300 MF (350,63 M€).



Une attention toute particulière est apportée aux études d'environnement de cette voie. L'objectif de démarrage des travaux a été fixé par le ministre au 4^e trimestre 2003, la voie devant franchir le Rhône et la Durance (deux fois) et desservir la nouvelle gare d'Avignon-TGV.

Le contrat de plan État-région : avancées du rail et du transport combiné.

Le volet ferroviaire est bien avancé avec la mise en place du dispositif de "qui fait quoi" entre tous les partenaires.

Pour le transport combiné, les phases d'études techniques préalables ont été lancées pour les six opérations prévues au contrat. L'objectif est d'aider à la réalisation de chantiers rail-route, associés à des activités logistiques. Plusieurs projets sont en cours d'étude, notamment dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse. Dans le Vaucluse, le montant du volet routier a été multiplié par quatre par rapport au précédent contrat.

Aménagement

L'élaboration du schéma de cohérence du grand Avignon, visant à la mise en place d'une communauté d'agglomérations autour d'Avignon, a permis en 2000 la réunion de 8 communes sur les 36 concernées. Dans le Var, l'intercommunalité progresse, notamment dans l'agglomération toulonnaise.

Côte d'Azur

► Le développement des ports maritimes

Un débat public a été préparé en 2000, sur l'aménagement du port de Nice en 2001. Dans le port de Toulon, il est prévu, dans le contrat de plan, la création d'un deuxième poste à quai de traitement des marchandises du port de commerce dans le secteur de Brégaillon.

Pour le Port autonome de Marseille, l'État a investi 26,8 MF (4,09 M€) en 2000, avec les priorités suivantes : conforter la filière hydrocarbures et vracs chimiques, développer fortement le trafic de marchandises conteneurisées, élargir l'hinterland du port et particulièrement la zone industrielle de Fos, restructurer durablement les bassins de Marseille et soutenir de nouvelles niches de développement du trafic conventionnel.



► Extension et modernisation des aéroports

La réflexion sur la desserte aérienne en région PACA à dix ou quinze ans s'est poursuivie en cohérence avec les projets de schémas de services collectifs. Les dossiers sur l'évolution des procédures, à Nice et Marseille, ont été soumis à l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. À Nice, un système expérimental de mesure du bruit a été mis en service, et une charte de l'environnement a été mise en œuvre, associée à un code de bonne conduite.

► La prévention des risques naturels

La politique de prévention des risques naturels s'est intensifiée, notamment :

- dans le Vaucluse avec l'élaboration de plusieurs plans de prévention des risques (PPR) en matière d'inondations, dont le PPR-inondations de l'Éze ;
- dans les Alpes-de-Haute-Provence, avec la création à la DDE d'un bureau de prévention ;
- dans les Alpes-Maritimes, où les inondations de novembre 2000 ont amené l'État à renforcer le programme de mise en place des PPR (19 approuvés, 4 nouveaux en 2000).

► Modernisation de l'État

Les DDE et la DRE ont été très impliquées dans la définition des projets territoriaux de l'État. Dans le Var, la DDE a coordonné la réflexion interministérielle sur le cadre de vie et l'aménagement du territoire. Elle est également chef de projet des pôles de compétence "environnement urbain" et "milieux marins".

► Le site Internet régional PACA

Ouvert en janvier 2000, le site connaît un flux important de visiteurs : la fréquentation est de 7 000 personnes par mois environ. Les six départements de la région travaillent à l'élaboration d'un site fédérateur rendant un meilleur service à l'usager.

► Une convention avec l'Institut géographique national

Dans le cadre de la création d'un Centre régional d'information géographique (CRIG), la DRE a contribué à l'élaboration d'une convention avec l'Institut géographique national permettant la mise à disposition gratuite de cartes numériques à l'ensemble des acteurs publics. Les données produites par ces acteurs seront mises en ligne sur le site internet du CRIG.



Rhône-Alpes

Le dynamisme de la deuxième région de France

Lyon, Saint-Étienne et Grenoble sont les trois pôles urbains de Rhône-Alpes, région de montagnes traversée par la vallée du Rhône, voie de communication et d'échanges essentielle à l'essor de ses activités dans l'industrie et le secteur tertiaire. La région connaît le courant de trafic le plus important de France entre la mer du Nord et la Méditerranée, avec des jonctions vers l'Italie et la Suisse et un réseau dense de voies de communication entre les principales villes de la région et celles des pays voisins.

Chiffres clés

| | |
|------------|----------------------------|
| Superficie | 9 départements |
| Population | 43 698 km ² |
| Densité | 5 350 701 habitants |
| | 122 hab./km ² |

Investissements

| | |
|---------------------------|-------------------------|
| Contrat de plan 2000-2006 | |
| Volet transports | 5,6 MF (0,85 M€) |
| dont ferroviaire | 2,9 MF (0,44 M€) |
| dont routier | 3,5 MF (0,53 M€) |
| Volet Habitat | 2 MF (0,30 M€) |

Sécurité routière

| | |
|---------------------------------------------|----------------------|
| Chiffre 2000 comparé à la moyenne 1995-1999 | |
| Nombre de tués | 697 (- 6,3 %) |

► Démolition de la "Muraille de Chine"

La démolition de cet ensemble HLM de 500 logements à Saint-Étienne, réalisée le 27 mai 2000, s'inscrit dans la politique de renouvellement urbain du quartier qui a prévu la restructuration et l'aménagement de l'espace urbain, l'implantation de services publics nombreux ainsi que l'aide à l'insertion économique des jeunes. Le coût de la démolition a été de 10,3 MF (1,57 M€) et la subvention de l'État pour la reconstruction de 13,1 MF (2 M€).



► De nombreux plans de préventions des risques (PPR)

Les premiers PPR "inondations" de la rivière de l'Ain sont approuvés. Celui de Châtillon-la-Palud, le premier en date, prend en compte l'ensemble des risques — inondations, mouvements de terrain, ruissellements — liés à l'instabilité de la côte de l'Ain, et remet en cause un certain nombre de choix d'aménagement de la commune. Il faut souligner l'implication forte et constructive de la commune dans la conduite du dossier. En 2000, ont également abouti les PPR "mouvement de terrain" de Nantua et de Saint-Rambert-en-Bugey.



► La liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin

Le projet a pour objectif de relier les grands axes européens de circulation nord-sud (vallées du Rhône et du Pô) et les réseaux ferrés rapides français et italien. La liaison transalpine Lyon-Turin offrira aux voyageurs un gain de temps et de confort appréciable, et un avantage marquant de compétitivité et de fiabilité pour le transport des marchandises.

► L'essor du tourisme fluvial

VNF Rhône-Saône a mis au point un schéma de développement du tourisme fluvial sur le bassin Rhône-Saône-Doubs, qui vise à insérer plus largement le tourisme fluvial dans les stratégies de développement des collectivités locales. Le dynamisme de ce secteur est illustré par la multiplication des paquebots fluviaux, passés de 4 en 1997 à 11 en 2001, et des retombées économiques mesurables sur les territoires où ces navires font escale.

► Les ponts de la vallée de Gondanger : une première mondiale

Dans le cadre du volet routier du contrat de plan État-région, la DDE de la Drôme, responsable de la maîtrise d'œuvre de grandes infrastructures routières, a réalisé des travaux et des études d'un montant de 80 MF (12,20 M€) dont une partie pour la construction de deux ouvrages d'art dans la vallée de Gondanger. Ces ponts ont été réalisés dans le cadre de la charte "innovation" du ministère, et constituent une première mondiale avec l'utilisation d'un nouveau béton fibré six fois plus résistant que le béton traditionnel.

► Le désenclavement du Chablais

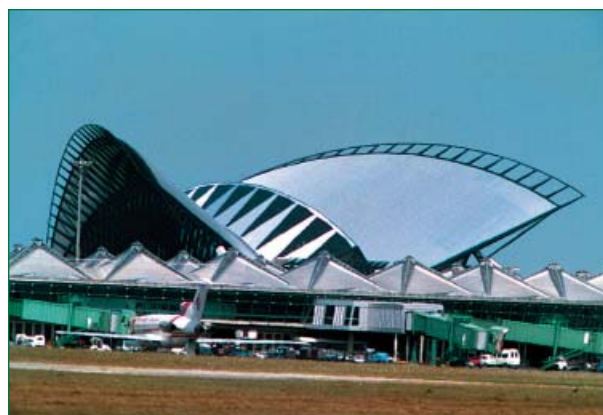
Le Chablais s'étend sur la partie française de la rive sud du lac Léman, qui comprend l'agglomération annemassienne. Le désenclavement de ce territoire a commencé par l'élaboration d'un schéma multimodal pour l'horizon 2020, qui a été approuvé en 1999. Les projets prévus au schéma ont obtenu en 2000 un premier financement de 1 423 MF (217 M€). Des études ont été lancées. Le volet le plus complexe est le développement de l'offre de transports collectifs ferroviaires et routiers, en raison de la multiplicité des interlocuteurs et des opérateurs sur les territoires entre Chablais et Genève.

► Le traitement des risques d'éboulement de la Séchillienne

Situé sur la rive droite de la Romanche, à 15 km de Grenoble, le site de la Séchillienne est connu pour ses chutes de blocs de rochers et le risque d'éboulement important. La route nationale qui le traverse est essentielle pour l'économie locale et régionale. Pour pallier ce risque, l'État a réalisé un tunnel de déviation de la rivière Romanche à travers la montagne. La DDE de l'Isère a assuré la maîtrise d'ouvrage déléguée de cette opération de 64 MF (9,76 M€), et la maîtrise d'œuvre des travaux.

► Concertation autour du développement de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry

Dans un contexte de croissance continue du trafic aérien, l'objectif est de préserver un équilibre acceptable entre l'activité aéroportuaire et la qualité de la vie dans les communes riveraines. Ainsi, en 2000, la DDE du Rhône a participé à l'élaboration d'une Charte de l'environnement en concertation avec les communes riveraines, les associations, les compagnies aériennes, l'exploitant de l'aéroport et les services de l'État. Cette Charte contient des engagements pour la réduction des nuisances sonores et la transparence de l'information relative à l'aéroport. Parallèlement, le plan d'exposition au bruit est révisé et s'accompagne de nouvelles contraintes d'urbanisme.



Guadeloupe



Chiffres clés

Superficie **1 780 km²**

Population **422 000** habitants

Densité de la population **248 hab./km²**

Département français depuis 1946,

Chef-lieu : Basse-Terre

Voies de communication

Routes nationales **338 km**

Routes départementales **608 km**

Voies communales **1 520 km**

Investissements gérés par la DDE

Politique de la ville **92,7 MF** (14,13 M€)

Subventions logement **402,5 MF** (61,36 M€)

Travaux pour les collectivités locales **59,4 MF** (9,06 M€)

Constructions publiques **47,4 MF** (7,25 M€)

Mer et bases aériennes **20,3 MF** (3,09 M€)

Routes **218,9 MF** (33,37 M€)

L'ensemble des financements prévus au document unique de programmation pour la période 2000-2006 s'élève à plus de **13 MF** (1,98 M€).

La DDE est responsable de 4 axes sur 10.

Aménager à l'échelle de l'archipel : l'adoption du schéma d'aménagement régional

Le schéma d'aménagement régional fixe les orientations fondamentales en matière de développement, de protection et de mise en valeur du territoire à l'échelle régionale, et vaut comme schéma de mise en valeur de la mer. Il a été approuvé en assemblée plénière du conseil régional le 29 février 2000, et par décret en Conseil d'État, le 5 janvier 2001.

5 axes stratégiques de développement-protection ont été définis :

- ▶ valoriser les espaces agricoles et ruraux ;
- ▶ rééquilibrer le territoire ;
- ▶ mailler équitablement le territoire ;
- ▶ mieux communiquer dans et hors de l'archipel ;
- ▶ revitaliser les centres-villes et centres-bourgs.

L'application du droit des sols

Sur 34 communes de l'archipel, 33 confient à la DDE l'instruction des permis de construire ou de lotir ; 8 435 autorisations ont été délivrées dont 5 044 permis de construire et 84 permis de lotir ; 66 MF (10,06 M€) de taxes d'urbanisme ont été émises : taxes locales d'équipement, taxes départementales pour les espaces naturels et sensibles et CAUE.

Le contentieux et le contrôle de légalité

Compte tenu des forts enjeux que représente la lutte contre les constructions illicites sur le territoire, l'État a choisi de faire passer un message fort. Au-delà des condamnations prononcées par les tribunaux, le préfet a décidé de procéder à l'exécution d'office d'une sanction de démolition ordonnée par le tribunal correctionnel de Pointe-à-Pitre. D'autres opérations seront menées en 2001.

Une politique d'habitat social offensive

La démarche "qualité" entreprise par la DDE pour un meilleur cadre de vie des Guadeloupéens s'affiche dans :

- ▶ le réinvestissement des centres-villes et des bourgs afin d'aménager le territoire de manière durable ; c'est une des orientations majeures du schéma d'aménagement régional ;
 - ▶ la recherche d'un équilibre harmonieux entre production, qualité urbaine et qualité d'usage au travers de plus petites opérations de logements.
- La ligne budgétaire unique enregistre une hausse de 12,5 MF (1,91 M€) ; 402,5 MF (61,36 M€) ont permis de financer plus de 4 700 logements.



Les indicateurs en matière d'habitat social

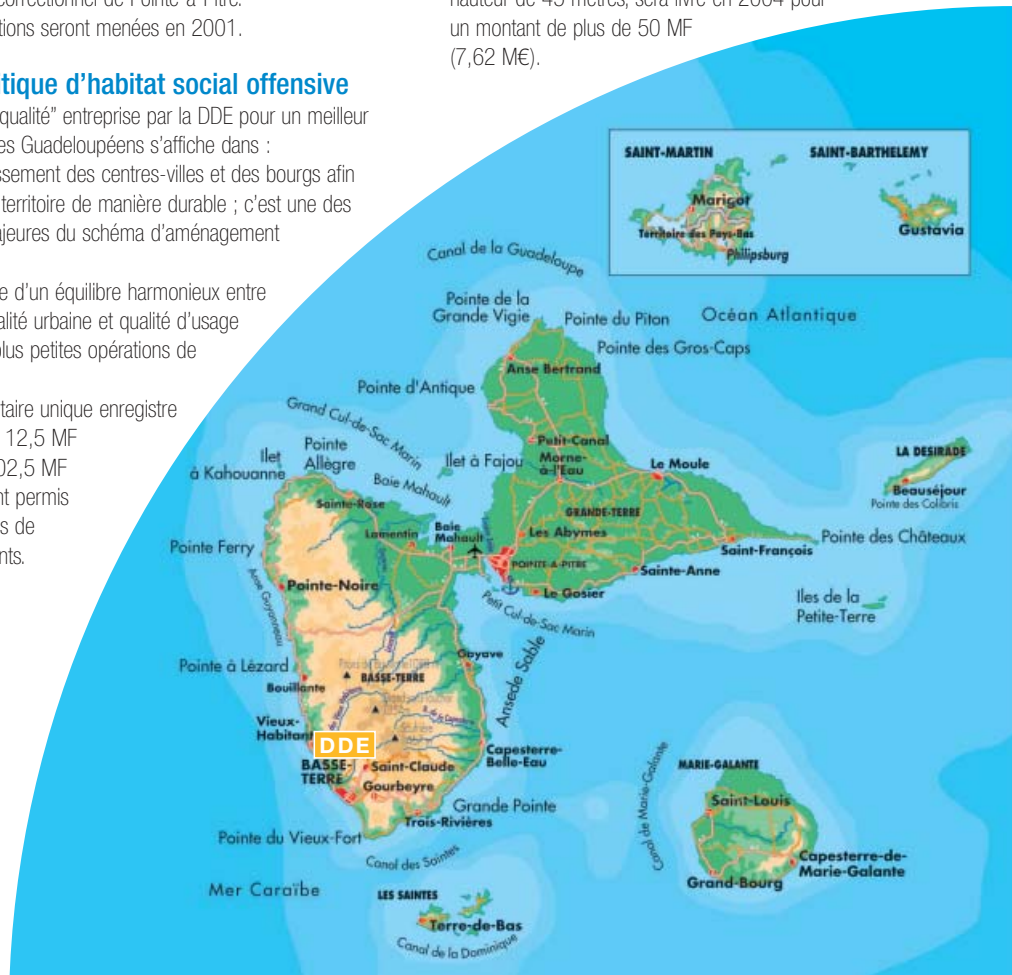
2 120 logements locatifs sociaux.
650 logements en accession sociale à la propriété.
485 logements en amélioration de l'habitat du secteur privé.
639 logements en réhabilitation lourde du parc social HLM existant.
837 logements en réhabilitation du parc HLM thématique.

Les grands projets routiers

Plusieurs projets routiers sont réalisés ou sont en chantier en 2000. Parmi eux, la rocade nord à deux fois deux voies, inaugurée après sept ans de travaux, la mise à deux fois trois voies de la section de la RN1 située entre La Jaille et Destrellan, et l'ouvrage d'art de l'échangeur de Versailles.

Une nouvelle tour de contrôle sur l'aéroport de Pointe-à-Pitre

La subdivision des Bases aériennes a assuré la conduite d'opération du concours d'architecture et d'ingénierie pour la construction d'une nouvelle tour de contrôle à Pointe-à-Pitre. Justifié par le vieillissement progressif des anciennes installations mises en service en 1952, le projet, d'une hauteur de 45 mètres, sera livré en 2004 pour un montant de plus de 50 MF (7,62 M€).



Martinique



► La modernisation du transport de personnes

C'est un axe stratégique du document unique de programmation 2000-2006, en partenariat avec les principaux acteurs locaux, qui prévoit notamment des transports collectifs en site propre, des tronçons entiers de routes réaménagés et une sécurité routière renforcée.

► 252 MF (38,42 M€) d'aides à la construction

Cette somme a permis de financer 2 836 logements :

- logements financés 249 prêts à taux zéro
256 logements locatifs très sociaux
229 logements évolutifs sociaux
552 logements locatifs sociaux
- logements améliorés 221 aides ANAH
1 219 aides à l'amélioration de l'habitat PAH
110 réhabilitations de logements sociaux collectifs

► 40 logements d'urgence

Ils ont été réalisés sur la commune du Prêcheur après le passage du cyclone Lenny pour reloger les familles sinistrées. L'opération a été menée dans des délais rapides grâce à un travail d'équipe avec l'ensemble des partenaires, pour un coût de 3,3 MF (0,50 M€) LBU et 3 MF (0,46 M€) FRAFU.

► Politique de la ville

Le grand projet de ville de Fort-de-France a été signé, et 4 nouveaux contrats de ville élaborés.

► La construction du pont de Basse-Pointe

Un effort a été entrepris pour la reconstruction et l'entretien d'ouvrages d'art pour lutter notamment contre les inondations après une campagne d'auscultation des 250 ouvrages du réseau routier national.

► Fort-de-France, la construction du palais de Justice

C'est un exemple de conduite d'opérations menée par le DDE pour le compte d'autres administrations, soit au total 400 MF (60,98 M€) de travaux et d'études.



► Un terminal à conteneurs à Fort-de-France

Il s'agit d'un total de 180 MF (27,44 M€) de travaux, sur le plus grand chantier portuaire français, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État, avec la DDE comme maître d'œuvre.

► Prévention des risques

Dans le cadre de la prévention des risques naturels majeurs, la DDE a été fortement mobilisée par l'élaboration des dossiers de plans de préventions des risques naturels. Elle a contribué à l'effort d'information et de sensibilisation des divers publics par la diffusion de brochures, de guides, et la formation des professionnels du bâtiment et des travaux publics sur le parasismique.

► Document unique de programmation des fonds européens

Dans le cadre du plan d'aménagement des routes nationales 2000-2006, la DDE a conduit des études sur des tronçons de grande envergure (RN1 et RN5). Des travaux neufs ont été réalisés sous maîtrise d'œuvre de la DDE pour un montant de 215 MF (32,78 M€).

► Sécurité routière

La DDE a initié des actions de sensibilisation à la sécurité routière lors de périodes critiques (Carnaval, Pâques...), participé à la semaine nationale de la sécurité routière et mis en place un observatoire régional.

Chiffres clés

| | |
|---------------------|--------------------------|
| Superficie | 1 128 km ² |
| Population | 381 427 |
| Densité | 338 hab./km ² |
| Chef-lieu | Fort-de-France |
| Trafic marchandises | 2,8 millions de tonnes |
| Conteneurs | 152 376 |

Investissements

| | |
|--------------------------|------------------------|
| Impact économique total | 1 407,5 MF (214,57 M€) |
| Direct | 641,5 MF (97,80 M€) |
| Fonctionnement | 147 MF (22,41 M€) |
| Logement, habitat, ville | 280,5 MF (42,76 M€) |
| Routes | 214 MF (32,62 M€) |
| Indirect | 766 MF (116,78 M€) |
| Ingénierie publique | 709 MF (108,09 M€) |
| CCIM | 57 MF (8,69 M€) |

Habitat

| | |
|------------------------|---------|
| Résidences principales | 131 012 |
| Logements sociaux | 19 530 |



Guyane

Un patrimoine naturel exceptionnel

Département français situé sur la côte nord-est de l'Amérique latine, la Guyane dont le chef-lieu est Cayenne, est une région mono-départementale. Elle dispose d'un riche sous-sol aurifère, d'une riche forêt tropicale et d'une activité de pêche spécialisée dans la crevette.

Chiffres clés

| | |
|------------------------|-----------------------------------------|
| Superficie | 33 917 km² |
| Population | 157 274 habitants |
| Communes | 22 |
| Routes nationales | 379 km |
| Routes départementales | 355 km |
| Logement | 114 MF (17,38 M€) LBU engagés |

Investissements

| | |
|-------------------------------------------------|--------------------------|
| Maîtrise d'œuvre pour les collectivités locales | 45 MF (6,86 M€) |
| Conduite d'opération | 18 MF (2,74 M€) |
| Conduite d'opération État | 11 MF (1,68 M€) |
| Routes nationales | 124 MF (18,90 M€) |
| Entretien RN | 13 MF (1,98 M€) |
| Entretien RD | 1,8 MF (0,27 M€) |
| Voies navigables | 0,2 MF (0,03 M€) |
| Maritime | 17 MF (2,59 M€) |
| Bases aériennes | 11 MF (1,68 M€) |

Urbanisme et habitat

De nombreuses études et opérations d'aménagement urbain ont été engagées dans les communes de Guyane. À Cayenne, les décisions concernent notamment le développement urbain et la revitalisation des quartiers existants. Durant l'année 2000, 500 nouveaux logements locatifs sociaux et 34 logements en accession sociale (RHI de Saint-Georges) sont livrés.



Amélioration des routes

L'année 2000 est marquée par les intempéries d'avril et de mai, la catastrophe de Cabassou et de multiples problèmes sur les RN1 et 2. Des travaux sont engagés pour y remédier. Ont été réalisés, pour améliorer les infrastructures, la déviation de Sinnamary et la mise en service d'un tronçon de RN1 après Iracoubo.

Édifices publics

Écoles, hôpitaux, bureaux : huit grands projets de construction publique sont livrés en 2000, plusieurs autres sont engagés.

Infrastructures portuaires et aéroportuaires

Le statut de l'apportement de Pariacabo, à Kourou, est en cours de régularisation. La modernisation du port de St-Laurent-du-Maroni a été engagée. Au port du Larivot, la réfection du quai Pideg s'accompagne d'une campagne de dépollution. À Rochambeau, les travaux d'assainissement de la bande d'envol ont été réalisés ainsi que les travaux d'environnement de l'aérogare.

Aménagement, économie et programmation

Le contrat de plan État-région 2000-2006 mis en œuvre est d'un montant de 2 683 MF (409,02 M€) (État-département-région) auxquels il faut ajouter 1 471 MF (224,25 M€) en provenance du FEDER. Les études des plans de prévention des risques — érosion du littoral, inondations et mouvements de terrain — sont engagées pour les trois communes de l'île de Cayenne. Un système de recueil et de traitement des statistiques de la construction, SITADEL, a été mis en place et adapté au contexte local de même qu'un système d'information géographique. L'observatoire de la commande publique poursuit le recensement trimestriel de l'ensemble des opérations financées par le secteur public (environ 1 milliard de francs par an).

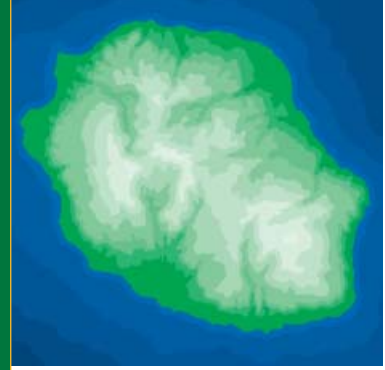


Réunion



Une île de contrastes

La Réunion est une région monodépartementale située dans l'archipel des Mascareignes, au cœur de l'océan Indien. Son relief volcanique très tourmenté laisse peu d'espace utilisable sur la bande côtière où la densité de population est très élevée. Les voies de communication y sont difficiles à tracer, et les espaces pour de nouveaux logements y sont restreints. Malgré ces handicaps, des projets de logements, de routes et d'équipements publics ont vu le jour en 2000, et d'autres sont en préparation pour les prochaines années. Enfin la Réunion a à relever le défi majeur de son accroissement démographique à venir : passer de 700 000 à 1 million d'habitants d'ici 2025.



Chiffres clés

| | |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------|
| Superficie | 2 504 km ² |
| Population | 706 300 habitants |
| Densité | 282 hab./km² |
| Taux de chômage | 36,5 % |
| Population active ayant un emploi | 233 622 |
| Foyers bénéficiant d'un RMI | 61 122 |
| Tourisme | 394 000 visiteurs par an |
| Entreprises | 23 920 |
| Trafic portuaire | 3, 291 millions de tonnes de marchandises |
| Passagers aériens | 1 436 823 |

Habitat

| | |
|------------------------|----------------|
| Résidences principales | 215 044 |
|------------------------|----------------|

Investissements 2000

| | |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Fonds d'investissement pour les routes et transports (FIRT) | 450 MF (68,6 M€) |
| Entretien routier | 23,09 MF (3,52 M€) |
| Entretien des ouvrages portuaires | 5,19 MF (0,79 M€) |
| Entretien des bases aériennes | 2,30 MF (0,35 M€) |
| Travaux et études | 46,23 MF (7,05 M€) |
| Ligne budgétaire unique | 695 MF (105,95 M€) |
| - Logement social | 583 MF (85,83 M€) |
| - RHI | 120 MF (18,29 M€) |
| - FSU-FIV | 6 MF (0,91 M€) |
| - Accompagnement des ménages (MOUS) | 6 MF (0,91 M€) |

Le plan de développement régional

Le plan de développement régional III (PDR), qui est pour les départements d'outre mer l'équivalent du document unique de programmation, mobilise sur la durée du contrat de plan 2000-2006 9,9 milliards de francs (1,51 milliard d'euros) de fonds européens correspondant à un investissement total de 25 milliards de francs (3,81 milliards d'euros). Sur cet investissement, la seule part concernant les transports est de l'ordre de 3,4 milliards de francs (518 M€), auxquels s'ajouteront les investissements financés par le FIRT (fonds d'investissement routier et transport) d'un montant de 4 milliards de francs (610 M€) environ.

Ces investissements représentent 450 MF (68,60 M€) pour l'année 2000, dont 300 MF (45,73 M€) en opérations neuves et 128 MF (19,51 M€) en opérations de sécurité et d'amélioration.

Grands projets : la route des Tamarins et la nouvelle route du littoral

La route des Tamarins est le dernier maillon de la liaison à deux fois deux voies entre Saint-Benoît et Saint-Pierre. Inscrite au schéma d'aménagement régional (SAR), elle est définie comme une première priorité. Pour la liaison Saint-Denis ouest, le contrat de plan État-région réserve une enveloppe de 600 MF (91,47 M€) pour achever les études et lancer les travaux.

Infrastructures routières : un développement soutenu

Après l'ouverture de trois sections sur le boulevard sud de Saint-Denis, deux nouvelles sections sont mises en travaux. L'ouvrage de franchissement de la rivière des Galets est achevé sur l'axe mixte Saint-Paul - Le Port. Les travaux de la déviation de Sainte-Marie se poursuivent pour une mise en service en 2002. La déviation de Bras-Panon s'achève.

L'aménagement du front de mer de Saint-Denis est complété par nombre d'opérations de sécurité et d'amélioration d'itinéraires.

Logement et urbanisme

En 2000, ce sont 4 610 logements sociaux qui ont été financés. Les prévisions pour 2001 sont de 5 400 logements environ, dont 2 000 logements locatifs. Dix nouvelles opérations de résorption de l'habitat insalubre ont été menées en 2000.

Transports en commun modernisés à Saint-Denis

À Saint-Denis, 110 MF (16,77 M€) de subventions de l'État et de l'Europe ont permis de financer la mise en service complète d'une ligne de bus en site propre entre l'hôtel de ville et Le Chaudron. La ligne de tramway entre Saint-Paul et Saint-Benoît est à l'étude, pour un coût total estimé à 9 milliards de francs (1,37 milliard d'euros).

L'aménagement des ports et le développement aéroportuaire

Près de 10 MF de travaux ont été réalisés en 2000 pour le compte de Port-Réunion, et un programme d'aménagements futurs doit accompagner la croissance du trafic maritime. Sur l'aéroport Roland-Garros, les travaux de construction d'une nouvelle aérogare de fret, d'un coût de 100 MF (15,24 M€), ont commencé. L'extension de l'aérogare "passagers" se poursuit, et la réfection de la piste d'envol est à l'étude. Sur l'aérogare de Pierrefonds, la longueur de la piste a été portée à 1 850 mètres pour l'accueil d'avions en pleine charge et l'élargissement de la vocation régionale de l'aéroport.



Saint-Pierre-et-Miquelon

La seule présence française sur le continent nord-américain

L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, situé dans l'océan Atlantique à l'entrée du golfe du Saint-Laurent, à 4 270 km de Paris et à une heure et demie par mer de Terre-Neuve, est la seule présence française sur le continent nord américain. L'archipel se caractérise par un climat froid sous l'influence dominante de la mer, par la présence de nombreux brouillards en été, les fameux "bancs de brume" et des vents souvent forts. Le secteur du bâtiment et des travaux publics est le principal employeur privé de l'archipel depuis la crise de la pêche ; il se caractérise par sa saisonnalité : la rigueur de l'hiver paralyse l'activité pendant plus de la moitié de l'année.

Chiffres Clés

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Population | 6 316 habitants |
| | 174 agents de l'Équipement |
| | 135 km de routes revêtues à 60 % |
| | 2 ports d'intérêt national |
| 24 établissements de signalisation maritime dont 3 phares et 7 bouées lumineuses | |
| ADS | 202 dossiers pour l'année 2000 |

Les investissements en 2000

| | |
|--------------------------------|--------------------------|
| Logement et habitat | 9,6 MF (1,46 M€) |
| Constructions publiques | 14,5 MF (2,21 M€) |
| Eau et assainissement | 35,2 MF (5,37 M€) |
| Électrification | 2,7 MF (0,41 M€) |
| Routes | 23,1 MF (3,52 M€) |
| Ouvrages d'art | 2 MF (0,30 M€) |
| Infrastructures portuaires | 9,7 MF (1,48 M€) |
| Protection du littoral | 5,6 MF (0,85 M€) |
| Infrastructures aéroportuaires | 1,7 MF (0,26 M€) |

N.B.
Les informations concernant Mayotte n'étaient pas disponibles à la date de bouclage du rapport 2000.

Le statut particulier de Saint-Pierre-et-Miquelon

La loi statutaire a transformé le territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon en collectivité territoriale de la République, dotée d'un conseil général, d'un comité économique et social, formée de deux communes — celle de Saint-Pierre et celle de Miquelon —, ainsi que d'une chambre de commerce, d'industrie et des métiers.

La collectivité territoriale bénéficie de compétences élargies, notamment sur le plan fiscal, en matière d'urbanisme et d'habitat. De plus, elle est consultée sur les avant-projets de loi et projets de décret qui contiennent des dispositions spécifiques pour l'archipel.

L'État est représenté par le préfet, chef des administrations. Il a la charge des intérêts nationaux, de l'ordre public et du contrôle de légalité des actes administratifs pris sur l'archipel.

Les missions de l'Équipement

La direction de l'Équipement de Saint-Pierre-et-Miquelon est atypique d'un point de vue institutionnel. Service déconcentré de l'État, elle est placée sous l'autorité du préfet et globalement mise à la disposition de la collectivité territoriale. Elle apporte en outre aux communes de Saint-Pierre et de Miquelon un concours permanent d'aide technique à la gestion des communes.

Elle apporte sa contribution à la politique de diversification de l'économie locale en assurant des missions de maîtrise d'œuvre, de conduite d'opérations ou d'assistance à maître d'ouvrage pour la plupart des grands projets de l'archipel. Elle participe à la définition des politiques publiques locales dans les domaines du logement, de l'urbanisme, de l'environnement. Elle applique ou fait appliquer la réglementation dans son domaine d'intervention. Toutefois, service de l'État particulièrement présent sur l'archipel et reconnu pour ses compétences très variées, elle assure certaines activités habituellement exercées par d'autres services publics en métropole. Il s'agit tout particulièrement :

- ▶ du service des mines qui assure, pour le compte du ministère de l'Industrie, le contrôle des véhicules ;
- ▶ du seul laboratoire de bâtiment et de travaux publics de l'archipel ;
- ▶ de la gestion directe de l'aéroport de Miquelon ;
- ▶ de la fonction d'inspecteur du permis de conduire ;
- ▶ de l'exploitation de la cale de halage ;
- ▶ de la gestion du dépôt d'explosifs ;
- ▶ de la tenue du bureau de la main-d'œuvre portuaire ;
- ▶ de la gestion en régie du port ;
- ▶ de la gestion de l'équipe de plongeurs.

Un grand chantier d'urbanisme à Saint-Pierre

La libération de l'emprise foncière de l'ancien aéroport, appelée "le quartier des Graves", constitue un espace unique de 40 ha d'un seul tenant, mitoyen avec la ville, sur lequel un Projet de ville complémentaire est engagé. La direction de l'Équipement est pilote des études confiées à l'agence parisienne Gestin-Rousseau. La collectivité territoriale prévoit la diversité et la mixité d'occupation des espaces publics et des équipements liés, pour l'essentiel, aux besoins locaux, ainsi que l'incitation à l'installation d'activités nouvelles pour l'archipel.





► L'eau et l'assainissement

Dans le cadre de travaux de voiries et de réseaux divers, le chantier Eau et assainissement à Saint-Pierre-et-Miquelon se poursuit en 2000. Il représente, après le nouvel aéroport, l'opération la plus importante commencée en 1997.

Il se déroule sur plusieurs années pour un montant total de 274 MF (41,77 M€) environ.

► Le port de Saint-Pierre

En 2000, les décideurs locaux ont souhaité lancer les travaux d'aménagement du port de Saint-Pierre dans le cadre du développement des activités pétrolières et gazières au large de l'archipel. La réalisation d'un terre-plein destiné à stocker le matériel nécessaire aux plates-formes pétrolières est alors devenue prioritaire. Un site en eau profonde a été retenu. Le financement mis en place en 2000 pour cette opération a été de 7,9 MF (1,20 M€), dont 4,7 MF (0,72 M€) de l'État et 3,2 MF (0,49 M€) de la collectivité sous forme de fonds de concours. Ce financement a permis le lancement d'une première phase de travaux portant sur la réalisation d'un terre-plein d'environ 4 500 m².



La modernisation du

Les principales évolutions

La réalisation du Programme de modernisation

Le Programme triennal de modernisation a été élaboré en 1998, en réponse à la commande du Premier ministre, pour guider l'évolution du ministère de 1999 à 2001.

Il prend en compte les principales mutations de l'environnement du ministère au titre desquelles peuvent être cités :

- l'évolution du cadre européen ;
- les nouvelles exigences des citoyens et des usagers ;
- les changements technologiques et les exigences de sécurité.

Adopté début 1999, il a notamment conduit le ministère à développer des démarches stratégiques, dont la publication de la directive nationale d'orientation, en février 2001, constitue une avancée significative.

Le champ est ainsi ouvert au développement, dans le ministère, d'une logique d'obligation de résultats pour les enjeux prioritaires. Cette évolution rend nécessaire de nouvelles méthodes, tant pour la mesure des effets des

actions que pour le pilotage des services.

Le déploiement du réseau interne de communication informatique (plusieurs dizaines de milliers d'agents reliés par messagerie) a permis d'accroître la circulation de l'information et de faire d'Internet un outil opérationnel à la disposition des citoyens.

La plupart des formulaires administratifs sont en ligne, plusieurs téléprocédures sont en cours de développement, et des applications comme Sytadin facilitent la vie quotidienne de celles et ceux qui ont à se déplacer.

La modernisation de l'ingénierie publique oriente les prestations effectuées au service des collectivités vers les projets qui relèvent d'enjeux prioritaires comme le développement durable.

Elle s'est faite en créant le cadre juridique stable permettant de respecter les règles générales de la concurrence.

Organisé en 4 axes, 9 programmes et 34 actions, le Programme de modernisation affirme deux ambitions indissociables :

- réactivité et souplesse face aux évolutions de la société, et mise en évidence de l'importance de nos interventions dans le champ urbain, et de celle de l'aménagement, avec la lutte contre l'exclusion, le développement des transports collectifs, le soutien à l'emploi, l'exigence de développement durable, les enjeux internationaux ;
- mobilisation, valorisation, et reconnaissance des personnels.

L'amélioration de l'organisation et des méthodes de travail, ainsi que la perspective d'aménagement de la réduction du temps de travail dans la fonction publique, constituent le cœur de cette démarche, fondée sur une véritable négociation avec les représentants des organisations syndicales.

► Bilan des principales actions conduites

► La réorientation stratégique de l'action du ministère

Le programme de modernisation a défini plusieurs axes stratégiques de réorientation de l'action du ministère.

Au cours de l'année 2000, ces axes ont été précisés dans une directive nationale d'orientation, signée par le ministre le 15 février 2001, définissant des priorités d'action qui seront dotées d'indicateurs de suivi.

Le réseau scientifique et technique

La deuxième étape de la démarche stratégique est engagée : orientation et programmation, collaboration avec les autres services déconcentrés, gestion de la connaissance.

La démarche est en cours de transposition pour les établissements de recherche nationaux.



ministère qui ont marqué l'année 2000

L'inscription des services dans les projets territoriaux de l'État.

Ces projets sont élaborés et mis en œuvre localement sous l'égide des préfets avec un fort engagement des services déconcentrés ; cela permet la prise en compte des priorités ministérielles et, au plus proche des réalités de terrain, la prise en compte des attentes des usagers et des citoyens. La direction du Personnel et des Services participe au comité interministériel qui pilote l'ensemble de la démarche.

L'entretien et l'exploitation des infrastructures

Les orientations de la conférence nationale sont mises en œuvre :

- groupe de travail "voies navigables" ;
- circulaire sur l'exploitation du réseau routier national ;
- circulaire sur la viabilité hivernale ;
- évolution des métiers de l'exploitation ;
- évolution du métier de contrôleur.



L'organisation du travail de l'exploitation, et son incidence sur la santé et la sécurité, ont été abordées dans la réflexion relative à l'aménagement et la réduction du temps de travail.

L'ingénierie publique

Le plan de modernisation est mis en œuvre dans ses différents aspects : juridique, activités sur le marché concurrentiel, suivi de l'activité, organisation des services, analyse et développement des compétences.

Un chantier complémentaire est ouvert sur l'ingénierie pour le compte de l'État.

La qualité

- Élaboration de la charte Qualité du ministère.
- Renforcement de la fonction d'animation des relations avec les usagers.
- Élaboration de référentiels Qualité.

L'évaluation

Le comité ministériel d'évaluation a été mis en place par le ministre le 17 novembre 2000.

Cinq programmes ont été retenus :

- exercice des missions Application du droit des sols (ADS) pour le compte des collectivités locales ;
- organisation des déplacements et transports urbains ;
- mise en œuvre de la politique de sécurité routière par les directions départementales de l'Équipement ;
- politique du tourisme social ;
- transport aérien et aménagement du territoire.

L'évaluation relative à la sécurité routière est achevée, et les travaux relatifs aux autres programmes se poursuivent.



L'administration électronique ou les nouvelles technologies de l'information et de la communication

Un schéma directeur Internet a été réalisé. Il est en cours de mise en œuvre :

- 16 sites locaux départementaux et 5 sites locaux régionaux sont maintenant ouverts ;
- 15 sites supplémentaires seront ouverts d'ici fin 2001 ;
- un kit de développement et un didacticiel ont été diffusés pour faciliter la création de sites locaux ;
- 126 formulaires sur les 141 identifiés sont en ligne fin 2000 ; 50 d'entre eux peuvent être renseignés en ligne.

Évolution du fonctionnement et des structures

Le pilotage des services

La méthodologie plan-objectifs-moyens est en cours de révision.

Le rapport de Danièle Bénadon servira de base aux actions à engager pour améliorer l'exercice de la tutelle des établissements publics.

La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

Les chantiers expérimentaux concernant la loi Solidarité et renouvellement urbains et la modernisation de l'ingénierie publique peuvent être cités à titre d'exemple.

Ils permettent de dégager des propositions d'orientation pour anticiper les besoins de compétences des services : identification des métiers à enjeux, gestion personnalisée des carrières, politique de recrutement et de formation, organisation du travail en niveau de compétence.

La modernisation du

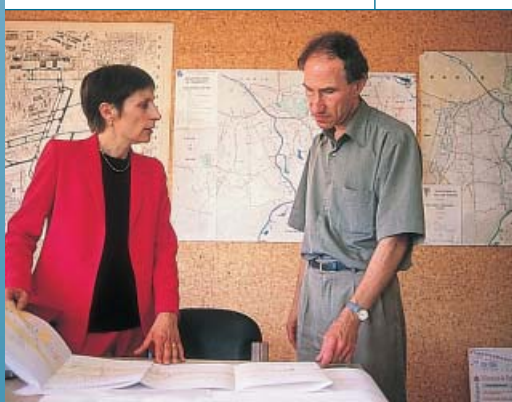
Les principales évolutions



La parité homme/femme

Le rapport de M^{me} Simon-Rovetto a fourni un état des lieux qui met en évidence les disparités. Le plan d'action ministériel a été adopté ainsi que le plan d'action spécifique pour un accès plus large des femmes aux responsabilités d'encadrement supérieur.

Des dispositions spécifiques ont été adoptées dans l'instruction ministérielle sur la réduction du temps de travail et son application pour favoriser l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.



L'organisation du travail

Cette action a été abordée de manière concrète par la réflexion sur l'aménagement et la réduction du temps de travail, conduite en concertation avec les organisations syndicales.

Un pôle de compétence a été mis en place à la direction du Personnel et des Services.

La compétence juridique

Une sous-direction a été créée à la direction des Affaires financières et de l'Administration générale. Elle assure l'appui aux services et l'animation des réseaux professionnels dans ce domaine.

La compétence économique

Deux chefs de projet ont été nommés en mars 2000 : MM. Pellegrin et Schwartz.

La gestion partagée des ressources humaines

Le rapport de cadrage de MM. Janin et Raulin sur l'étude relative à la gestion partagée des ressources humaines entre la direction du Personnel et des Services et les services déconcentrés a été remis. Il s'agit de rapprocher des services déconcentrés et des agents la préparation des actions de gestion et le conseil à l'évolution des carrières, en prenant acte de la réalité des aspirations géographiques exprimées dans les demandes de mutation.

► Les technologies de l'information et de la communication

L'action du ministère s'inscrit dans le cadre du plan gouvernemental pour la Société de l'Information.

L'infrastructure

Un réseau privé, au standard Internet, a été mis en place. Il relie la totalité des services centraux et les sièges des services déconcentrés du ministère, y compris les départements d'outre-mer. Ce réseau est raccordé au réseau interministériel ADER.

Une messagerie électronique a été déployée fin 2000 : 36 000 agents disposent d'une boîte aux lettres électronique individuelle, leur permettant de communiquer avec l'ensemble des administrations, et avec l'extérieur via Internet ; 6 700 boîtes d'unité permettent la communication institutionnelle.

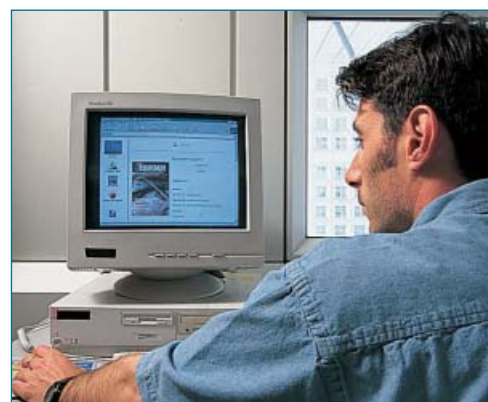
Tous les services ont mis en place un dispositif permettant d'ouvrir l'accès à Internet dans des conditions définies par le chef de service.

L'Intranet

Environ 25 % des services déconcentrés disposent d'un site Intranet, construit sur la base d'un site type élaboré dès la fin 1998. Un portail national permet la navigation entre ces sites. L'Intranet a été notamment utilisé pour diffuser, auprès de l'ensemble des agents et des responsables, l'information sur l'aménagement et la réduction du temps de travail.

Les informations sur les postes vacants et les résultats des cycles de mutation sont également consultables sur l'Intranet, ainsi que sur l'extranet, accessible aux agents depuis l'extérieur.

La mise en ligne sur Intranet de la documentation technique routière française constitue le premier exemple de large diffusion du savoir-faire "métier" propre au ministère, s'appuyant sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication.



Internet

Le site Internet ministériel est ouvert depuis 1997. Il a fait l'objet d'une importante refonte en mars 1999. Début 2001, 15 % des services déconcentrés départementaux et régionaux ont ouvert un site Internet en utilisant un site type proposé par le service de l'information et de la communication. Un schéma directeur Internet a fixé la politique de développement de ces sites.

La plupart des formulaires relevant du champ de compétence du ministère sont en ligne, téléchargeables sur Internet.

ministère qui ont marqué l'année 2000

Outre les informations nationales et locales, plusieurs services ont été ouverts :

- information routière en temps réel (site Bison futé - information routière nationale diffusée par le Centre national de l'information routière) ;
- information sur la circulation sur le réseau autoroutier d'Île-de-France (Sytaadin) ;
- information sur le logement ;
- information sur le calendrier et le résultat des concours ;
- délivrance d'un numéro unique de demandeur de logement social.



Formation et accompagnement

Un programme de formation a été mis en œuvre : formation des chefs de projet, des webmasters, des informaticiens de l'ensemble des services, ainsi que de formateurs appelés à relayer la formation des agents concernant l'utilisation de la messagerie électronique et la navigation sur l'internet.

Des règles d'usage de la messagerie ont été publiées en février 2000.

Après concertation, l'accès des organisations syndicales aux technologies de l'information et de la communication, essentiellement la messagerie électronique et l'Intranet, a fait, en 2000, l'objet de la préparation d'une circulaire actualisant les conditions d'exercice des droits syndicaux. Des conventions avec les organisations syndicales représentatives sont, dans ce cadre, en cours de signature au plan national comme au plan local.

Chiffres d'illustration

BAL Mélanie (fin 2000)

32 000 boîtes individuelles, 260 boîtes de service et 6 228 boîtes d'unité

| | |
|------|--------------------------|
| 1997 | 45 000 micro-ordinateurs |
| 1998 | 48 000 micro-ordinateurs |
| 1999 | 51 000 micro-ordinateurs |
| 2000 | 55 000 micro-ordinateurs |

► Les réformes d'organisation

Déconcentration, dans les directions départementales de l'Équipement, du service des examens du permis de conduire (actuellement géré, au niveau central, par la direction de la Sécurité et de la Circulation routières)

Cette réforme a été expérimentée à partir du 1^{er} octobre 2000 dans 15 départements pilotes. Les discussions engagées sur les suites à donner à cette expérimentation ont conduit à prévoir, pour une année supplémentaire, une deuxième phase consacrée à la mise en place généralisée de l'autorité fonctionnelle du directeur départemental de l'Équipement, tout en conservant l'autorité hiérarchique de la direction de la Sécurité et de la Circulation routières.

La réforme de l'organisation du service du permis de conduire, visant à améliorer la qualité de l'examen et, de façon plus générale, la formation du conducteur, s'inscrit dans la réforme de l'État par la déconcentration de la gestion des personnels et une meilleure coordination de l'action de l'État au niveau local.

Élargissement des compétences de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH)

Prévu par la loi Solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000, cet élargissement étendra, aux propriétaires occupants, l'action de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat. Un décret du 20 avril 2001 en précise les conditions.

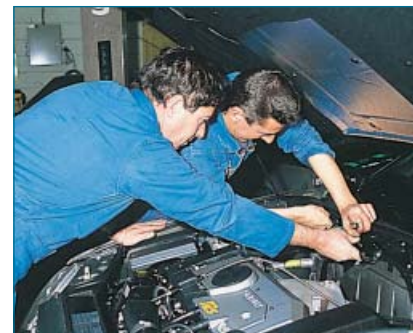
► Évolution des politiques et de leur impact

► La réforme juridique de l'ingénierie publique

Le Comité interministériel pour la réforme de l'État, réuni le 13 juillet 1999, a rappelé que l'ingénierie publique constitue une action importante des services de l'État, dans les domaines de l'aménagement, de l'équipement et de l'environnement, et a décidé de moderniser cette activité.

Sur la base de la circulaire du 15 avril 1998, un plan de modernisation a été élaboré de façon concertée. Il précise les orientations majeures de cette activité et détaille les mesures d'accompagnement qui seront mises en œuvre dans les années à venir.

Les actions principales de cette modernisation portent sur : la réforme du cadre juridique d'intervention des services de l'État pour leur permettre de participer à des appels à la concurrence ; la budgétisation des rémunérations accessoires, au 1^{er} janvier 2000 ; la fixation d'objectifs de qualité ; la production de recommandations déontologiques ; la création d'un dispositif de pilotage conjoint à l'offre d'ingénierie



La modernisation du

Les principales évolutions



entre services de l'Équipement et de l'Agriculture ; enfin, la mise en place d'une instance nationale interministérielle pour le suivi de l'ensemble de ces actions.

Ces éléments ont été intégrés dans les plans pluriannuels de modernisation des ministères de l'Agriculture et de l'Équipement. À la suite de la circulaire conjointe Équipement-Agriculture du 23 décembre 1999, concernant l'élaboration des stratégies locales en harmonie avec le projet territorial de l'État, la budgétisation des rémunérations accessoires, engagée depuis 1998, a été mise en œuvre dans le cadre de la loi de finances 2000. Cette action se poursuivra, en 2001, avec la réforme du Code des marchés publics, applicable le 10 septembre 2001, qui fera entrer une partie de l'ingénierie exercée par les services, dans le champ concurrentiel. Ce changement s'accompagnera de la mise en place d'une comptabilité analytique dans les services assurant une transparence des coûts de cette activité.

► Les contrats de plan 2000-2006 et les schémas de services

La mise en œuvre du contrat de plan s'est accompagnée d'une implication nouvelle des services dans le suivi des différents volets des contrats de plan État-régions, concernant les transports terrestres :

- suivi financier et suivi de l'avancement physique de tous les projets d'infrastructures routières, ferroviaires et de voies navigables, inscrites au contrat par les directions régionales de l'Équipement sous l'autorité des préfets de région ;
- implication des directions départementales de l'Équipement dans les projets de transports urbains collectifs, en particulier dans tous les dossiers en amont de la définition des projets.



Les moyens des services ont été augmentés sur le champ des grands travaux de plus de 40 emplois, par rapport au précédent contrat de plan.

La mise en œuvre du contrat de plan a donné lieu, sous l'autorité des préfets responsables de l'organisation des services déconcentrés, à la création d'unités de grands travaux à vocation interdépartementale :

- pour que des projets de grandes infrastructures traversant plusieurs départements soient conduits de manière cohérente, sur tout un linéaire (cas de la RN19 en Haute-Saône, Territoire de Belfort et Haute-Marne) ;
- pour organiser, entre plusieurs directions départementales de l'Équipement, une mise en commun de leurs moyens permettant de constituer des équipes de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie plus compétentes et plus structurées (cas de la Somme, de l'Aisne et de l'Oise).

► Le renforcement du rôle régional

Le renforcement du rôle des directions régionales de l'Équipement a été inscrit dans le programme de modernisation du ministère, pour prendre en compte le caractère de plus en plus intersectoriel des politiques publiques et la nécessité d'en assurer la cohérence interne au ministère, dans la perspective du travail interministériel local.

En 2000, François Bouchard a remis son rapport sur l'évolution des missions des directions régionales dans la mise en œuvre des politiques publiques. La circulaire du 31 janvier 2001 affirme les directions régionales de l'Équipement comme échelon de pilotage général et de synthèse des politiques publiques du ministère.

Un document d'orientations stratégiques en région (mise en œuvre expérimentale en 2001 avant généralisation) viendra définir ce qui constitue le projet de l'Équipement au niveau régional.

La circulaire de la direction du Personnel et des Services et de la direction de la Recherche et des Affaires scientifiques et techniques du 3 mai 2000, relative à l'amélioration des relations entre les centres d'études techniques de l'Équipement et les services déconcentrés territoriaux, a également pour objectif d'améliorer le travail en réseau des services déconcentrés du ministère de l'Équipement et de renforcer les interventions des centres d'études techniques de l'Équipement au bénéfice des services du ministère.

Le niveau régional a été désigné comme le niveau d'échanges, tant pour la définition des enjeux stratégiques des compétences à moyen terme, que pour la définition des programmes annuels d'études par le biais, pour le premier point, de comités d'orientations stratégiques régionaux et, pour le second, de comités de programmations qui ont été créés.

► Les voies navigables et le développement du trafic fluvial

L'objectif de développement du trafic sur la voie d'eau a conduit à engager un plan de modernisation de l'exploitation des voies navigables.

L'élaboration d'un schéma directeur des voies navigables a été confiée à la direction des Transports terrestres et à la direction du Personnel et des Services. Il conduira à faire évoluer l'organisation des services vers une plus grande harmonisation du niveau des services rendus à l'usager et une priorité donnée à ces niveaux de services en fonction des besoins des usagers.

L'objectif d'encouragement et de développement du trafic sur la voie d'eau conduira à renforcer nos interventions au bénéfice des voies à grand gabarit.

ministère qui ont marqué l'année 2000

Les ressources humaines

► Les effectifs

► Les réformes statutaires

En matière statutaire, l'année 2000 confirme les orientations de la période 1997-2001 : l'achèvement de la transposition du protocole d'accord du 9 février 1990 sur la rénovation de la grille de la fonction publique, dit "protocole Durafour, la publication de textes importants concernant la titularisation des personnels contractuels ou l'intégration, sous statut de droit public, de différents personnels ; l'aboutissement de réformes statutaires portant sur différents corps et emplois, ainsi que l'adoption de mesures au bénéfice des fonctionnaires de la catégorie C.

La fusion des corps des services déconcentrés des Affaires maritimes en deux corps, de catégorie B (contrôleurs des Affaires maritimes — décret du 8 juin 2000) et de catégorie C (syndics des Gens de mer — décret du 26 juin 2000), a ouvert des perspectives pour des fonctionnaires qui se trouvaient dans des corps à effectifs réduits offrant, de ce fait, peu de possibilités de promotion ou de mobilité. Le bénéfice d'un droit à partir de la retraite dès 55 ans a pu être maintenu au profit des agents de ces deux nouveaux corps qui assurent les tâches les plus pénibles.

Un examen professionnel pour l'accès au corps des secrétaires administratifs des services déconcentrés a pu être mis en place, et sera reconduit en 2001, dans l'attente d'un dispositif

interministériel, pour l'amélioration de la promotion interne, qui est à l'étude au ministère de la fonction publique.

Des dispositifs de recrutements exceptionnels sur titres ont été prévus afin de répondre aux besoins du ministère en matière de spécialistes dans les corps techniques. Des ingénieurs des travaux publics de l'État ont ainsi pu être recrutés dans des domaines touchant à l'environnement.

Pour poursuivre cet effort, des recrutements exceptionnels, afin de remplacer des départs en retraite de spécialistes dans le réseau scientifique et technique, seront organisés pendant trois ans à partir de 2001 dans les corps d'ingénieurs des travaux publics de l'État et des techniciens supérieurs de l'équipement.

► L'évolution des effectifs autorisés

Parmi les objectifs prioritaires du ministère, figurent notamment la sécurité routière et le contrôle des transports terrestres.

À ce titre, des efforts importants ont été réalisés en terme d'effectifs affectés à ces missions.

Ainsi, 63 emplois ont été créés dans le corps des contrôleurs des transports terrestres, 65 dans ceux de l'Inspection du travail des transports (inspecteurs du travail et contrôleurs du travail) et 107 dans les corps relevant du service des examens du permis de conduire.

- Les mesures de progrès induites par les accords Durafour ont été généralisées. La réduction systématique à grande échelle des emplois publics, alors que les missions nouvelles se sont multipliées et que les missions traditionnelles se complexifient, a pris fin.

- Évolution des métiers. La conférence nationale sur l'entretien et l'exploitation des infrastructures a permis de redonner toute sa place à la filière "exploitation" tout en arrêtant un ambitieux programme d'actualisation et de modernisation de ses missions.

- Évolution des relations sociales.

La réflexion préalable à la mise en œuvre de l'aménagement et à la réduction du temps de travail a permis de faire évoluer la pratique du dialogue social vers la négociation.



La modernisation du Les principales évolutions



Le conseil général des Ponts et Chaussées

Le conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) réunit les ingénieurs généraux et les inspecteurs généraux du ministère sous la présidence du ministre chargé de l'Équipement.

Son vice-président est Georges Mercadal.

Des missions d'inspection générale et d'expertise

Sa première responsabilité est l'inspection générale des services déconcentrés et des établissements relevant du ministère. Il apporte aussi son concours aux inspections générales des ministères de l'environnement et de la culture.

Il exerce également des missions d'expertise, de réflexion et d'étude dans les domaines de l'équipement, de l'environnement, des transports, de l'urbanisme, du logement et de l'ingénierie publique sur tout le territoire.

En 2000, le conseil général des Ponts et Chaussées a réalisé environ 200 inspections de services :

directions départementales de l'Équipement, directions régionales de l'Équipement, services de Navigation, centres d'études techniques de l'Équipement, centres interrégionaux de Formation professionnelle, services départementaux de l'Architecture et du Patrimoine, directions régionales de l'Environnement, dont certaines conjointement avec les inspections générales d'autres ministères.

Il a également réalisé environ 120 études, expertises, évaluations et avis collectifs

dans les domaines de l'équipement, des transports, de l'environnement, de l'urbanisme et du logement, des routes et de la sécurité routière, de l'Europe, de la modernisation des services.

Ses travaux concernent les sujets les plus actuels, notamment la sécurité dans les transports, la prévention des risques naturels et le développement durable.



Une politique volontariste de redéploiements a notamment permis de renforcer les effectifs des directions régionales de l'Équipement pour prendre en compte le renforcement du niveau régional (+ 100 emplois).

Par ailleurs, 600 emplois ont été redéployés entre les directions départementales de l'Équipement afin de résorber les inégalités existantes, notamment pour assurer au mieux la viabilité hivernale sur les routes nationales.

La formation

Au ministère de l'Équipement, la politique de formation est depuis longtemps utilisée comme un instrument au service de la modernisation des services, prenant en compte les améliorations attendues du service public et les aspirations des agents quant aux possibilités de développement personnel.

Les actions de formation de l'année 2000 se sont inscrites dans la suite des orientations définies par l'accord-cadre 1997-1999. Celles qui ont été décidées au niveau local résultent des plans de formation élaborés dans les services, notamment au regard de leurs plans-objectifs-moyens.

Afin de permettre aux différentes administrations centrales d'améliorer la traduction de leurs orientations prioritaires en objectifs de formation, des actions de "formation-action" se sont poursuivies en 2000.

Ces démarches ont abouti à l'élaboration de référentiels génériques de missions, d'activités et de compétences dont les services doivent s'inspirer pour bâtir leurs propres référentiels "métiers et fiches" de poste.

La diffusion d'une nouvelle version du logiciel de gestion de la formation (Savoirs +) a été réalisée dans tous les services déconcentrés, les administrations et les services centraux du ministère. Une adaptation à l'euro et à la nouvelle nomenclature budgétaire a été mise en œuvre, ainsi qu'une mise à jour de la version initiale et une mise au point de la version Oracle.

Les thèmes de la préparation à la mise en œuvre de l'aménagement et de la réduction du temps de travail dans l'ensemble du ministère (expérimentation dans certains services), de la qualité, de la médiation, de la prise en compte des questions environnementales liées au développement durable, ont représenté des temps forts de l'année 2000.



Chiffres de la formation (services communs)

| | |
|----------------------------------------------------|------|
| Formation initiale | |
| Nombre de jours de formation par agent en fonction | 2,11 |
| Formation continue | |
| Nombre de jours de formation par agent en fonction | 3,84 |
| Total | |
| Nombre de jours de formation par agent en fonction | 5,95 |
| Congé de formation | |
| Nombre d'agents en congé de formation en 2000 | 163 |
| Nombre de demandes en 2000 | 113 |

ministère qui ont marqué l'année 2000

► Prévention en matière de santé et de sécurité du travail

À la suite de la conférence nationale sur l'entretien et l'exploitation des infrastructures en 1998, il avait été décidé de confier au Comité central d'hygiène et de sécurité du ministère la conduite de réflexions sur différents sujets dont l'importance, pour la sécurité au travail et pour la préservation de la santé des agents, avait été soulignée :

- le travail de nuit ;
- les interventions isolées ;
- les maladies professionnelles ;
- la sécurité dans les services de navigation ;
- les phares et balises ;
- le travail à la marée.

Les travaux du comité ont notamment permis d'améliorer la connaissance des problématiques relatives à la santé et à la sécurité des agents affectés au service de la viabilité hivernale du réseau routier, et des agents affectés aux ouvrages de la navigation intérieure.

En 2000, une circulaire relative à l'organisation du travail et à la sécurité en viabilité hivernale a été adressée aux services : elle a servi de cadre à de réelles améliorations des conditions de travail, lors de la campagne hivernale 2000-2001.



L'ORGANISATION DE LA VIABILITÉ HIVERNALE

À la suite de la conférence nationale sur l'entretien et l'exploitation des infrastructures en 1998, deux groupes de travail ont été établis, pendant l'année 1999 — en s'appuyant sur la direction du Personnel et des Services, la direction des Routes et la direction de la Sécurité et de la circulation routières — des constats et des propositions sur l'organisation de la viabilité hivernale du point de vue des conditions de travail et des impacts de ces dernières sur la sécurité et la santé des agents concernés (agents d'exploitation, chefs d'équipe, contrôleurs et contrôleurs principaux, ouvriers de parcs et d'ateliers).

Le Comité central d'hygiène et de sécurité a reçu du ministre la mission de contribuer à l'élaboration d'un projet de circulaire sur l'organisation du travail en viabilité hivernale afin que le Comité technique paritaire ministériel puisse donner son avis au plus tard en juin 2000 en vue d'une mise en œuvre pour la campagne hivernale 2000-2001.

La circulaire du 21 juillet 2000 donne à l'organisation de la viabilité hivernale un cadre compatible avec la directive européenne de 1993 relative à l'organisation du temps de travail.

Sa mise en œuvre a montré la capacité des chefs de service et des agents des services déconcentrés de l'Équipement à faire évoluer de manière concertée les organisations locales tout en

garantissant un niveau de service public adapté aux exigences des usagers et à la réalité des conditions climatiques locales. La nécessité de mieux prendre en compte les incidences, sur la santé et la sécurité, du travail posté pratiqué dans certains services de navigation et dans quelques subdivisions autoroutières et centres de gestion du trafic routier, a conduit le ministre à demander au Comité central d'hygiène et de sécurité de mettre en place un groupe de travail.

Dans la même période, un dispositif de formation à la prévention des risques professionnels est progressivement mis en place tant pour la hiérarchie que pour les acteurs spécifiques que sont les animateurs de sécurité-prévention et les inspecteurs d'hygiène-sécurité. Des résultats sont d'ores et déjà obtenus dans la prise en compte de la prévention des risques professionnels dans les organisations des tâches.

Enfin, en ce qui concerne la médecine de prévention, des formations ont été mises en place, dans un cadre interministériel, pour les médecins généralistes recrutés comme vacataires pour assurer la médecine de prévention. Au ministère de l'Équipement, 50 médecins sur 57 ayant suivi la formation ont satisfait à la validation finale.

Tableau des effectifs du ministère (Loi de finances 2000)

| Les emplois au ministère en 2000 | | | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|---------------|------------|----------------|
| | Titulaires | Contractuels | Ouvriers | Autres* | Totaux |
| Services communs | 84 542 | 4 147 | 9 250 | 7 | 97 946 |
| Aviation civile | 9 574 | 240 | 964 | — | 10 778 |
| Mer | 1 765 | 57 | — | 587 | 2 409 |
| Tourisme | 155 | 166 | — | — | 321 |
| Totaux | 96 036 | 4 610 | 10 214 | 594 | 111 454 |

* Militaires sous contrat et de carrière, appelés du service national.



Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
Service de l'Information et de la Communication - Bureau Identité, Édition, Audiovisuel - Arche Sud – 92055 La Défense CEDEX
Tél. : 01 40 81 21 22

Coordination éditoriale : Isabelle Merle
Recherche iconographique : Pierre Viallefont - Fabrication et diffusion : Nicole Debillot - Site Internet : Sylvie Wasner

Comité de rédaction : Isabelle Antoine (DAFAG), Christine Cot (DSCR), Murielle Gignoux (DAMGM), Jacques Girerd (DGAC), Claude Hossard (DAEI), Jérôme Hurtrel (DGUIHC),
Pascale Joinville (DGUIHC), Claire Lafarge (DRAST), Alain Laurenceau (DSCR), Michèle Lecomte (DTMPL), Michèle Légise (DAFAG), Carole Lebrun-Nolen (DT),
Martine Magnon-Lucet (DPS), Claire de Mazancourt (DR), Mireille Oustiant (DTT), Jacqueline Pasquier (DTT), Sylvie Pau (DR), Michel Puyrazat (DPS),
Delphin Rivière (DRE Midi-Pyrénées), Catherine Ropert (DTT), Monique Rostain (DRAST), Mireille Segrétain-Morel (CGPC), Nicole Zeisser (DAEI).

Recueil des informations et iconographie des pages Régions : correspondants et cellules communication des directions régionales de l'Équipement

Rédaction et conception graphique : Agence Sdij McCann Corporate
Imprimeur : Imprimerie Service "Caractère"

Crédits photos :

Couverture : METL/Bernard Suard, Gérard Crossay, Dominique Lorieux – Maison de la France. **2** : Météo France. **3** : Météo France – DGAC/Véronique Paul – Airbus – METL/Bernard Suard, Gérard Crossay, Albert Bérenguier – DDE 95. **8** : DGAC/Véronique Paul – METL/Fabrice Roger – DDE 67 – DDE 95 – DDE 44. **9** : DRE Midi-Pyrénées – METL/Bernard Suard, Patricia Marais – DDE 54. **10** : SNCF – Airbus – METL/Fabrice Roger. **11** : SNCF – Maison de la France – METL/Fabrice Roger. **12** : METL/Gérard Crossay – DSCR. **13** : Direction du Tourisme – METL/Bernard Suard – DSCR. **14** : METL/Dominique Lorieux, Gérard Crossay. **15** : SNCF – METL/Gérard Crossay, Bernard Suard. **16** : DGAC/Véronique Paul. **20** : **Terre** : METL/Albert Bérenguier, Éric Bénard. **21** : METL/Gérard Crossay – Bernard Suard. **22** : METL/Gérard Crossay. **23** : SNCF. **24** : METL/Gérard Crossay. **25** : METL/Albert Bérenguier, Gérard Crossay. **27** : DSCR. **28** : **Ciel** : Airbus. **29** : Airbus. **30** : DGAC/Véronique Paul. **31** : DGAC/Véronique Paul. **32** : **Mer** : Maison de la France – METL/Olivier Aubert, Fabrice Roger. **33** : METL/Olivier Aubert, Fabrice Roger. **34** : METL/Bernard Suard. **35** : METL/Bernard Suard. **36** : **Villes et Territoires** : METL/Gérard Crossay. **37** : METL/Gérard Crossay. **38** : METL/Gérard Crossay. **39** : METL/Gérard Crossay, Dominique Lorieux. **40** : **France** : Maison de la France – METL/Gérard Crossay. **41** : Maison de la France – METL/Bernard Suard. **42** : Maison de la France. **44** : **Monde** : METL/Gérard Crossay. **45** : METL/Gérard Crossay. **48** : **Contrats de Plans** : SNCF – Maison de la France – DRE Midi-Pyrénées. **49** : METL/Gérard Crossay – Maison de la France. **50-51** : Alsace : DDE 67 – DDE 68 – Maison de la France. **52-53** : Aquitaine : DDE 33/Jean-Pierre Verduzier – DDE 47 – METL/Gérard Crossay – Maison de la France. **54-55** : Auvergne : DRE Auvergne – Conseil Régional Auvergne – Maison de la France. **56-57** : Basse-Normandie : DRE Basse-Normandie – METL/Gérard Crossay – Maison de la France. **58-59** : Bourgogne : DRE Bourgogne – DDE 58 – SNCF – Maison de la France. **60-61** : Bretagne : METL/Gérard Crossay, Patricia Marais, Bernard Suard. **62-63** : Centre : DRE Centre – Maison de la France. **64-65** : Champagne-Ardenne : DRE Champagne-Ardenne – Maison de la France. **66-67** : Corse : DDE 2A – Maison de la France. **68-69** : Franche-Comté : DRE Franche-Comté – SNRS – Voies navigables de France/Lydie Gagnon – Maison de la France. **70-71** : Haute-Normandie : Maison de la France – DDE 76. **72-73** : Île-de-France : DRE Île-de-France – METL/Gérard Crossay. **74-75** : Languedoc-Roussillon : DRE Languedoc-Roussillon – Maison de la France. **76-77** : Limousin : DRE Limousin – Maison de la France. **78-79** : Lorraine : DRE Lorraine – Service de Navigation du Nord-est – Maison de la France. **80-81** : Midi-Pyrénées : DRE Midi-Pyrénées – Maison de la France. **82-83** : Nord-Pas-de-Calais : DDE 59/R. Vandeveld – Maison de la France. **84-85** : Pays de la Loire : DDE 44/Jean-Luc Martin – METL/Gérard Crossay. **86-87** : Picardie : DRE Picardie – Maison de la France. **88-89** : Poitou-Charentes : SNCF – METL/Gérard Crossay, Bernard Suard – Maison de la France. **90-91** : Provence - Alpes - Côte d'Azur : Maison de la France – DRE Provence - Alpes - Côte d'Azur. **92-93** : Rhône-Alpes : DDE 69 – Maison de la France. **94** : Guadeloupe : DDE 971. **95** : Martinique : DDE 972. **96** : Guyane : DDE 973. **97** : Réunion : METL/IPR. **98-99** : Saint-Pierre-et-Miquelon : DE 975. **100-101** : **Modernisation du ministère** : METL/F.J. Urquijo, Bernard Suard. **102-103** : METL/F.J. Urquijo, Bernard Suard, Gérard Crossay, Fabrice Roger. **104-105** : METL/F.J. Urquijo, IPR. **106-107** : METL/Isabelle Thabard, Bernard Suard, Éric Bénard, Gérard Crossay. Cartes réalisées d'après geoatlant.com