

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

Rapport d'activité 2001

Mai 2002

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT*

SECRETARIAT
D'ÉTAT AU
LOGEMENT

SECRETARIAT
D'ÉTAT AU
TOURISME

*à compter du
7 mai 2002 :
ministère
de l'Équipement,
des Transports,
du Logement,
du Tourisme
et de la Mer.

ADMINISTRATION CENTRALE

CONSEIL GÉNÉRAL
DES PONTS ET CHAUSSÉES

INSPECTIONS

HAUT-FONCTIONNAIRE
DE DÉFENSE

DIRECTIONS & SERVICES TERRITORIAUX

DPSM
direction du Personnel,
des Services
et de la Modernisation

DAFAG
direction des Affaires
financières
et de l'Administration
générale

DAEI
direction des Affaires
économiques
et Internationales

DRAST
direction
de la Recherche
et des Affaires
scientifiques
et techniques

SIC
service
de l'Information
et de la
Communication

LES SERVICES TECHNIQUES CENTRAUX ET LES SERVICES À COMPÉTENCE NATIONALE

- **CERTU** centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
- **SETRA** service d'Études techniques des routes et autoroutes
- **CETU** centre d'Études des tunnels
- **STRMTG** service technique des Remontées mécaniques et des Transports guidés
- **SCTA** service du Contrôle du trafic aérien
- **STNA** service technique de la Navigation aérienne
- **STBA** service technique des Bases aériennes
- **CENA** centre d'Études de la navigation aérienne
- **CETMEF** centre d'Études techniques maritimes et fluviales
- **SEATM** service d'Étude et d'Aménagement touristique de la montagne
- **CNPS** centre national des Ponts de secours
- **SCTA** service du contrôle du Trafic aérien

LES ÉCOLES

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

| TERRE | CIEL | MER | VILLES & TERRITOIRES | FRANCE |
|--|---|--|---|---|
| <p>DTT direction des Transports terrestres</p> <p>DR direction des Routes</p> <p>DSCR direction de la Sécurité et de la Circulation routières</p> | <p>DGAC direction générale de l'Aviation civile</p> <p>▶ DNA direction de la Navigation aérienne</p> <p>▶ DTA direction des Transports aériens</p> <p>▶ DPAC direction des Programmes aéronautiques civils</p> <p>▶ SFACT service de la Formation aéronautique et du Contrôle technique</p> <p>▶ SBA service des Bases aériennes</p> <p>▶ SRH service des Ressources humaines</p> <p>▶ SAF service des Affaires financières</p> | <p>DAMGM direction des Affaires maritimes et des Gens de mer</p> <p>DENIM direction de l'Établissement public des invalides de la marine</p> <p>DTMPL direction du Transport maritime, des Ports et du Littoral</p> | <p>DGUHC direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction</p> | <p>direction du Tourisme et organismes partenaires</p> |

22 DRE
directions régionales de l'Équipement

99 DDE
directions départementales de l'Équipement

2 DE
directions de l'Équipement

7 CÉTÉ
centres d'études techniques de l'Équipement

10 CIFP
centres interrégionaux de Formation professionnelle

7 DAC
directions de l'Aviation civile

5 CRNA
centres en route de la Navigation aérienne

5 SAC
services de l'Aviation civile outre-mer

3 SSBA
services spéciaux des Bases aériennes

9 centres de Formation aéronautique

14 DRAM
directions régionales des Affaires maritimes

25 DDAM/DIDAM
directions départementales et interdépartementales des Affaires maritimes

13 SN/SM/SMN
services de la Navigation et/ou Maritimes

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

1 COSRU
centre opérationnel pour le sauvetage à la Réunion

15 CSN
centres de Sécurité des navires

27 DRT
délégations régionales au Tourisme

ORGANIGRAMME

AVANT-PROPOS

- Le rapport d'activité du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, aujourd'hui ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, est ouvert à tous. Cette démarche d'information marque la volonté du ministère de mieux rendre compte de l'effet des décisions publiques qui concernent la vie quotidienne des Français.
- Face aux profondes mutations des modes de vie, de la façon de produire, de travailler, de se déplacer et d'échanger, notre ministère s'ouvre plus largement à l'écoute des besoins du public. Ses décisions et ses actions s'inscrivent dans une société qui aspire au développement durable, humain et solidaire de nos territoires.
- Le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement peut être parfois un ministère de l'urgence lorsque le drame nous interpelle : accidents de la route, inondations sans précédent, naufrages et risques écologiques. Devant ces détresses, il faut faire face et agir, puis, après le croisement des expériences, prévenir et maîtriser de nouveaux risques. L'exigence de sécurité implique l'intervention croissante des services de l'Équipement sur tout le territoire, et la présence permanente d'hommes et de femmes qui ne ménagent pas leur peine.
- La sécurité a été en 2001, dans le prolongement des années précédentes, une priorité de tous les instants et l'objet d'une vigilance accrue. Cette recherche constante d'un plus grand niveau de sécurité dans le cadre d'un développement durable et solidaire a conduit à peser fortement sur les décisions prises dans le cadre européen. La Directive européenne pour le temps de travail des chauffeurs routiers, adoptée fin 2001, contribue tout à la fois au progrès social, à la sécurité des déplacements et à une meilleure vérité des prix du transport routier.
- 2001, ce fut aussi la poursuite du rééquilibrage rail-route et d'une politique des transports utilisant chaque mode là où il est le plus efficace. La régionalisation du transport ferroviaire est désormais une réalité. Elle complète l'effort fait pour l'équipement des régions, traduit dans les contrats de plan 2000 - 2006. Ainsi les moyens alloués pour la construction d'infrastructures ferroviaires nouvelles sont multipliés par dix, ceux pour améliorer les voies d'eau, par huit, ceux pour le développement des ports maritimes, par quatre. Ils nous rapprochent d'un réseau multimodal des transports.
- Au plan européen, les acquis de la Présidence française viennent conforter ce développement de la plurimodalité. L'accord franco-italien de janvier 2001 sur la liaison Lyon-Turin s'ajoute aux espoirs de développement du trafic international de marchandises sur le Réseau trans-européen de fret ferroviaire. ►

AVANT-PROPOS

- ▶ Des décisions ont aussi été prises en matière de sécurité maritime et de contrôle des navires transportant des matières dangereuses et polluantes. Il s'agit là d'acquis marquant une évolution des transports vers plus de qualité, d'efficacité, de sécurité pour tous et de protection de notre littoral.
- Pour le secteur aérien, si l'on a pu se réjouir de la remise en exploitation du Concorde et des succès d'Airbus, l'année 2001 a été terriblement endeuillée par les attentats terroristes du 11 septembre. Les compagnies aériennes et les entreprises de tourisme ont été les premières touchées. Grâce aux mesures de soutien décidées par le Gouvernement pour les aider à affronter la crise, les compagnies aériennes, et tout particulièrement Air France ont pu surmonter l'épreuve. Ce ralentissement d'activité nous incite à améliorer la qualité de l'offre touristique. Toujours dans le domaine aérien, le lancement commercial de l'Airbus A 380 est un vrai motif de fierté et de confiance dans l'avenir des industries aéronautiques servies par une coopération européenne.
- La solidarité fut aussi au rendez-vous de 2001, notamment dans les relations avec les collectivités locales. Cette année fut celle de la mise en œuvre de la loi Solidarité et renouvellement urbains. Le plan de relance de l'habitat social a permis de construire 56 000 logements. Et l'éradication de l'habitat indigne, au démarrage du XXI^e siècle, est un défi essentiel à relever.
- Enfin la réflexion en profondeur menée sur l'avenir des missions de service public du ministère pour les prochaines années porte ses fruits. L'année 2001 a vu l'entrée en vigueur de la Directive nationale d'orientation qui fixe les priorités des services. Cette démarche stratégique vers plus de cohérence et d'efficacité du service public s'imposait.
- Dans les pages qui suivent, l'activité que ce ministère a conduite tout au long de l'année 2001 se dévoile dans toute sa diversité et sa complexité. Que toutes les femmes et les hommes qui servent, avec fierté, ce ministère, y trouvent la justification de leurs efforts quotidiens, et que tous ceux que sert le service public y voient la certitude d'être entendus, et leurs aspirations prises en compte.

Mai 2002

SOMMAIRE

| | | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--|---------------------|
| ORGANIGRAMME | | | | | | volet de couverture |
| AVANT-PROPOS | | | | | | p. 01 |
| SOMMAIRE | | | | | | p. 03 |
| JOURNAL DE L'ANNÉE 2001 | | | | | | p. 04 |
| BUDGET DE L'ANNÉE 2001 | | | | | | p. 05 |
| TERRE | ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS TERRESTRES | | | | | p. 06 |
| CIEL | ÉQUIPEMENT ET TRANSPORT AÉRIEN | | | | | p. 16 |
| MER | ÉQUIPEMENT ET TRANSPORT MARITIME | | | | | p. 22 |
| VILLES & TERRITOIRES | URBANISME ET LOGEMENT | | | | | p. 28 |
| FRANCE | TOURISME | | | | | p. 34 |
| MONDE | RECHERCHE ET EXPORTATION | | | | | p. 38 |
| RÉGIONS | | | | | | p. 43 |
| | 44 Alsace | 60 Franche-Comté | 74 Basse-Normandie | 88 Guadeloupe | | |
| | 46 Aquitaine | 62 Île-de-France | 76 Haute-Normandie | 89 Martinique | | |
| | 48 Auvergne | 64 Languedoc-Roussillon | 78 Pays de la Loire | 90 Guyane | | |
| | 50 Bourgogne | 66 Limousin | 80 Picardie | 91 Réunion | | |
| | 52 Bretagne | 68 Lorraine | 82 Poitou-Charentes | 92 Mayotte | | |
| | 54 Centre | 70 Midi-Pyrénées | 84 Provence-Alpes-Côte d'Azur | 93 Saint-Pierre-et-Miquelon | | |
| | 56 Champagne-Ardenne | 72 Nord-Pas-de-Calais | 86 Rhône-Alpes | | | |
| | 58 Corse | | | | | |
| ORIENTATIONS STRATÉGIQUES | | | | | | p. 94 |
| MODERNISATION & RESSOURCES HUMAINES | | | | | | p. 97 |

Retrouvez ce document sur internet à l'adresse www.equipement.gouv.fr/ministere/ram2001

JANVIER 18/01 Annonce de l'engagement de la première étape du projet de liaison rapide Normandie-Vallée de Seine
 18/01 Lancement d'une campagne sur le tourisme social et associatif 29/01 Décision franco-italienne d'engagement
 d'une liaison ferroviaire entre Lyon et Turin **FÉVRIER** 5/02 Conseil national de la montagne 22/02 Bilan de la sécurité
 maritime, un an après l'adoption de la charte maritime 27/02 Mise en concession du viaduc de Millau **MARS** 7/03 Plan
 gouvernemental de relance du logement social 21/03 Présentation en Conseil des ministres du projet de loi sur la sécurité
 des infrastructures et systèmes de transport 28/03 Réforme des concessions autoroutières **AVRIL** 5/04 Conseil
 des ministres européens des Transports à Luxembourg 18/04 Campagne "Tourisme de pays : la France côté cœur"
 27/04 Proposition de loi sur le plafonnement du bruit émis par les avions la nuit **MAI** 10/05 Premier bilan sur le relogement
 de familles sinistrées de la Somme 15/05 Rencontres parlementaires sur les ports 31/05 Colloque sur la croissance du
 transport aérien en Europe **JUIN** 1/06 Mise en place d'un numéro unique départemental d'enregistrement des demandes
 de logements locatifs sociaux 5/06 Mobilisation des agents de l'Équipement pour la remise en état des espaces publics
 et des infrastructures dans la Somme 7/06 Inauguration du TGV Méditerranée 14/06 Plan de réquisition d'immeubles
 vides pour reloger des familles démunies 14/06 Clôture du 2^e PREDIT, programme de recherche et d'innovation dans les
 transports terrestres 18/06 Rencontre des ministres européens des Transports au salon du Bourget sur le développement
 d'Airbus et la coopération internationale 21/06 Réforme de la formation initiale en milieu fluvial 26/06 Lancement
 de la campagne de sensibilisation de la Sécurité routière pour l'été 28/06 Lancement de la campagne "sécurité des loisirs
 nautiques" 29/06 Nouvelle circulaire sur les plans de déplacements urbains et les aides de
 l'État aux transports collectifs **JUILLET** 6/07 Accord France-Espagne de construction d'une
 nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Perpignan et Figueras 9/07 Publication des
 projets de schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de
 Lancement de l'appel à projet "Mieux vivre
 habitants de logements sociaux 20/07 Appel
 favoriser la mixité sociale des logements
 24/07 Approbation du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin par la Commission intergouvernementale 26/07 Instruction
 cadre sur l'aménagement et la réduction du temps de travail au ministère **SEPTEMBRE** 5/09 Concorde retrouve son
 certificat de navigabilité 14/09 Conseil européen des Transports à Bruxelles sur la sûreté aérienne 19/09 Présentation
 du budget 2002 pour un développement équilibré, pour la sécurité et la solidarité au quotidien 19/09 Campagne radio
 "Avec vous tous les jours" valorisant les métiers et les missions du ministère 27/09 Coordination renforcée entre le
 Gouvernement et les professionnels du bâtiment pour aider les sinistrés de Toulouse **OCTOBRE** 2/10 Table ronde de Lyon
 sur la nouvelle politique de transport des marchandises dans les Alpes du nord et les conditions de réouverture du
 tunnel du Mont-Blanc 11/10 Sommet franco-espagnol sur l'avenir des traversées pyrénéennes 15/10 Plan pour l'éradication
 de l'habitat indigne 16/10 Conseil européen des ministres des Transports sur la sûreté aérienne 20/10 Semaine de la
 sécurité sur la route et nouvelle campagne télévisée 24/10 Le président de la commission nationale du Débat public
 remet au ministre son rapport sur la nouvelle plate-forme aéroportuaire du Bassin parisien. 31/10 Mise en place des
 mesures de soutien aux professionnels du tourisme 31/10 Vote de la nouvelle loi sur l'insécurité routière **NOVEMBRE**
 13/11 Nouvelles mesures d'aides en faveur des sinistrés de Toulouse 15/11 Décision du Gouvernement d'implanter une
 plate-forme aéroportuaire à Chaulnes et de consacrer 5 milliards de francs au développement des 10 grands aéroports
 régionaux 22/11 Deuxième édition des états généraux du fret ferroviaire à Bruxelles 22/11 Réforme de l'Agence nationale
 pour l'amélioration de l'habitat. 27/11 Sommet franco-italien sur les liaisons ferroviaires et routières transalpines
 27/11 Décret relatif au transfert aux régions des compétences pour l'organisation et le financement des services
 ferroviaires d'intérêt régional 30/11 Réunion à Zurich des ministres des Transports des pays de l'arc alpin **DÉCEMBRE**
 1/12 Présentation du rapport sur l'évolution de l'accessibilité des personnes handicapées à l'occasion de la journée
 européenne des handicapés 7/12 Conseil des ministres européens des Transports 10/12 Réorganisation des couloirs
 aériens en Ile-de-France 11/12 Signature de la convention permettant de financer le renouvellement urbain grâce au
 1% logement 11/12 Plan gouvernemental pour la sécurité des marins-pêcheurs 12/12 Aménagement du temps de travail
 dans les transports routiers européens 19/12 Vote par le Parlement de la loi sur la sécurité dans les infrastructures de
 transport 19/12 Approbation en Conseil des ministres de deux projets de décrets relatifs aux établissements publics fonciers
 en région PACA et sur la métropole lorraine 27/12 Extension des aides personnelles au logement applicables au 1^{er} janvier 2002

JOURNAL DE L'ANNÉE 2001

MOYENS DE PAIEMENT DÉPENSÉS PAR SECTEURS

DÉPENSES ORDINAIRES + CRÉDITS DE PAIEMENT ⁽²⁾

EN 2001⁽¹⁾

| SECTEURS | EN MILLIONS D'EUROS | | EN MILLIONS DE FRANCS | |
|---|---------------------|-----------|-----------------------|-----------|
| | | | | |
| DÉPENSES DE PERSONNELS ET DE FONCTIONNEMENT DE L'ADMINISTRATION | 3 188 | M€ | 20 915 | MF |
| TRANSPORTS | 9 903 | M€ | 64 960 | MF |
| dont transports terrestres ⁽³⁾ | 7 471 | M€ | 49 004 | MF |
| dont routes | 2 140 | M€ | 14 038 | MF |
| dont sécurité routière | 108 | M€ | 710 | MF |
| dont météorologie | 184 | M€ | 1 208 | MF |
| AVIATION CIVILE ET AÉRONAUTIQUE | 1 883 | M€ | 12 354 | MF |
| dont programmes aéronautiques | 163 | M€ | 1 068 | MF |
| dont budget annexe de l'aviation civile | 1 721 | M€ | 11 286 | MF |
| MER | 991 | M€ | 6 498 | MF |
| SOUS-TOTAL ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS | 15 966 | M€ | 104 727 | MF |
| URBANISME ET LOGEMENT | 6 852 | M€ | 44 943 | MF |
| TOURISME | 53 | M€ | 346 | MF |
| TOTAL MINISTÈRE | 22 870 | M€ | 150 016 | MF |

(1) exécution au 8 mars 2002

(2) budget général (y compris crédits Recherche), comptes d'affectation spéciale et budget annexe de l'Aviation civile

(3) non compris la dotation en capital à RFF de 12 milliards de francs (soit 1,83 milliard d'euros)



Balisage pour travaux

TERRE ÉQUIPEMENT & TRANSPORTS TERRESTRES

La route 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 ferroviaire dans le cadre européen. La direction des Routes (DR) veille à la cohérence du réseau routier et autoroutier, anime et coordonne l'action des services territoriaux, élabore et met en œuvre la politique de modernisation et d'entretien du réseau national 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, qu'il s'agisse des conducteurs, des véhicules ou des infrastructures. 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).



Bordeaux, piste cyclable

CHIFFRES CLÉS

Évolution de l'activité des transports terrestres

1999/2000 | 2000/2001

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

Voyageurs SNCF (en voyageurs/km)

| | | |
|---------------------------------------|---------|---------|
| Ensemble du trafic | + 5,0 % | + 2,1 % |
| Réseau principal | + 5,3 % | + 2,3 % |
| ▸ dont TGV | + 7,4 % | + 7,8 % |
| ▸ dont TRN (trains rapides nationaux) | + 0,2 % | - 9,4 % |
| ▸ dont TER | + 6,3 % | + 3,5 % |

| | | |
|------------|---------|---------|
| Transilien | + 6,6 % | + 1,6 % |
|------------|---------|---------|

Voyageurs route (en voyageurs/km)

| | | |
|------------------------|---------|---------|
| Voitures particulières | + 0 % | + 2,9 % |
| Bus et cars | + 5,6 % | - 1,0 % |

Voyageurs RATP (en voyageurs)

| | | |
|--------------------|----------|---------|
| Métro +RER | + 5,1 % | + 1,5 % |
| Bus (Ratp) | + 4,1 % | + 0,3 % |
| TCSP Ile de France | + 10,3 % | + 1,8 % |

TCSP* de province (en voyageurs)

| | | |
|--------------------|---------|---------|
| Principaux réseaux | + 3,4 % | - 0,6 % |
|--------------------|---------|---------|

*transports en commun sur site propre

Marchandises (en tonnes/km)

| | | |
|---------------------|---------|---------|
| Routes* | + 2,4 % | + 2,1 % |
| Ferroviaire | + 6,3 % | - 9,0 % |
| Fluvial | + 7,4 % | - 7,5 % |
| Combiné ferroviaire | + 3,5 % | - 9,4 % |

*entreprises françaises et étrangères
sur le territoire national

LA SÉCURITÉ POUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Les drames récents, qu'il s'agisse des accidents des tunnels du Mont-Blanc ou du Gothard, des naufrages de l'Erika ou du Levoli Sun, de l'accident du Concorde ou encore de l'explosion de l'usine AZF à Toulouse, ont renforcé la détermination du ministère à aller le plus loin possible dans l'adoption de mesures législatives et réglementaires préventives. Le projet de loi relatif à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport et aux enquêtes techniques après accident ou incident en mer ou de transports terrestres, dont le ministère avait étudié les dispositions, a été adopté par le Parlement en décembre 2001. Désormais, tout ouvrage doit faire l'objet de la part de ses gestionnaires publics ou privés d'une démarche systématique de prévention des risques, de la conception à la mise en service et pendant toute la durée de son utilisation.



UNE RÉFORME DÉCISIVE : LA RÉGIONALISATION DES TER

La loi du 13 décembre 2000 Solidarité et renouvellement urbains (SRU) a prévu le transfert aux régions de l'organisation et du financement des services d'intérêt régional à partir de 2002. Les régions participaient déjà aux décisions et aux coûts d'infrastructures dans le cadre de contrats de plan passés avec l'État. Avec la régionalisation des TER, il ne s'agit plus de décisions d'infrastructures mais d'exploitation : horaires, qualité du service, dessertes, choix du matériel roulant sont désormais de compétence régionale. Cette novation a été engagée dès 1997 dans sept régions tests volontaires et bien accueillies, elle va être généralisée en 2002. Les régions gèrent désormais les services d'intérêt régional TER après signature d'une convention de cinq ans minimum avec la SNCF fixant leurs engagements réciproques. L'État consacrera en 2002 à ce transfert de compétence aux régions 1,5 milliard d'€ de compensation, soit 30% de plus que la somme allouée en 2001 pour les TER, dont 206 millions d'€ pour l'achat du matériel. L'Île-de-France bénéficie d'un système particulier de conventions entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et les différents exploitants : SNCF, RATP, transporteurs routiers, pour organiser la cohérence des services de transport et leurs financements.

1 • Un nouveau modèle de TER en Normandie

2 • La station de métro Valmy à Lyon

3 • Les plans de déplacements urbains : un nouveau partage de la voirie

4 • Une nouvelle offre de transport urbain : le tramway, ici à Strasbourg



LE NOUVEAU VISAGE DES TRANSPORTS URBAINS

L'aide de l'État aux collectivités pour la mise en œuvre de leurs Plans de déplacements urbains (PDU) et la modernisation de leurs transports collectifs est précisée en juillet 2001. L'octroi des subventions de l'État est désormais conditionné à l'existence d'un PDU approuvé pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou d'une réflexion stratégique générale pour les autres agglomérations. La subvention de l'État est de

20%, 35% ou 50% de la dépense subventionnable totale selon les opérations envisagées. Autre innovation majeure, ces aides s'appliquent également aux investissements d'insertion des infrastructures dans leur environnement urbain. L'enjeu est un meilleur partage de la voirie pour qu'automobiles, transports en commun, vélos et piétons cohabitent mieux. Enfin, les collectivités locales sont incitées à renforcer l'offre

de transports en commun dans les zones d'habitat les moins bien desservies dans le cadre des Grands projets de ville. Il est aussi prévu de favoriser l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite et de renforcer leur sécurité grâce à des subventions de 50% du coût des équipements de sécurité. Pour 2001, ces crédits d'investissement ont progressé de plus de 60% pour avoisiner 3 M€.

Mises en service de lignes de transport sur site propre en 2001

| | | |
|-----------------|------------------------------------|----------------|
| Lyon | Tramway, lignes 1 et 2, phase 1 | 19 km |
| Nancy | TVR, phases 1 et 2 | 11,1 km |
| Grenoble | Extension lignes A et B de tramway | 4,9 km |
| Rouen | TEOR, site propre de bus | 24,5 km |
| Rennes | VAL ligne 1 | 8,6 km |
| Rennes | Site propre de bus | 4,5 km |

L'EXIGENCE DE SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS URBAINS

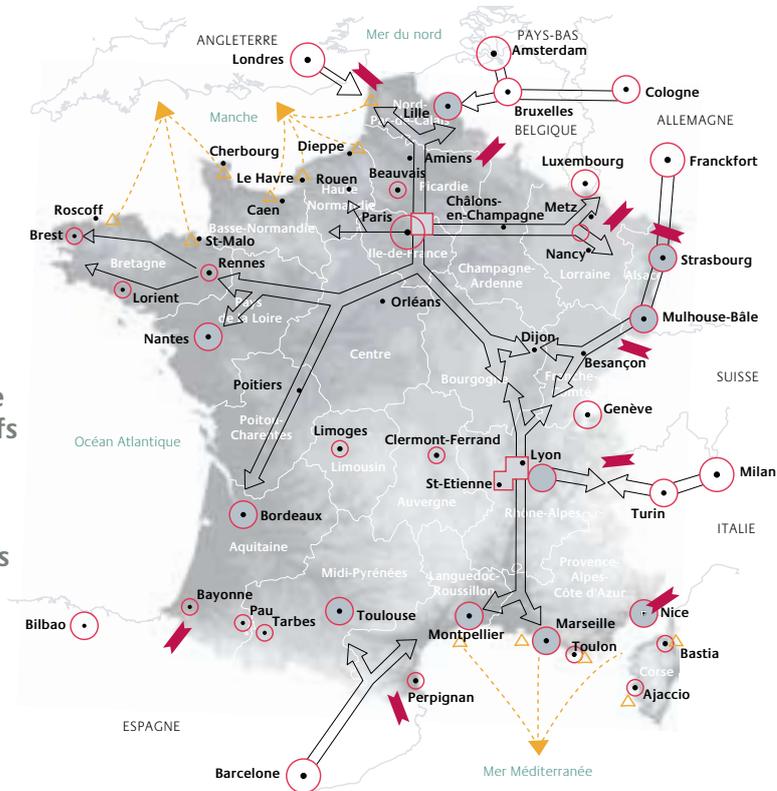
Le contrat local de sécurité (CLS) vient renforcer les mesures prises depuis 1997 pour lutter contre l'insécurité dans les transports collectifs urbains. Il s'agit d'un outil de partenariat conçu et développé sur le terrain, dans le respect des prérogatives de chacun. Il permet de fédérer les moyens et les compétences en accord avec les services de police. Sept cent cinquante quatre

contrats locaux de sécurité ont été signés en 2001, les deux tiers comportant un volet transport. Les chartes signées dans quatre grandes villes, Lille, Marseille, Toulouse et Rennes, représentent à elles seules un engagement de l'État de 16 millions d'euros pour 2001. Des réflexions sont par ailleurs conduites pour intégrer un volet "sécurité routière" dans les contrats locaux de sécurité.

LA PRIORITÉ D'AVENIR : L'INTERMODALITÉ

Dans le cadre de la politique de développement équilibré des transports menée par le ministère, le budget présenté en 2001 pour 2002, poursuit résolument le rééquilibrage intermodal qui a conduit à doubler l'enveloppe de crédits d'investissement ferroviaires sur cinq ans. Cet effort budgétaire sans précédent a pour objectif de développer, notamment dans les agglomérations, des modes de transport alternatifs à la route, de créer des liaisons nationales et internationales modernes de transport de voyageurs et de marchandises tout en renforçant la qualité du réseau routier et autoroutier. Ces priorités sont inscrites dans les «Schémas de services collectifs» conçus en concertation avec les acteurs régionaux concernés. Ces schémas fixent pour l'avenir, les principes, les objectifs et le cadre dans lequel seront conduits les processus d'élaboration et d'instruction des grands projets d'infrastructure des transports.

Schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises



Le développement de liaisons internationales de voyageurs

- Le trafic intercontinental** est d'abord concentré sur un nombre limité d'aéroports de dimension mondiale tels que Londres, Paris, Amsterdam, Francfort...
- Le trafic moyen courrier** (notamment intra européen) se développe principalement sur les pôles aéroportuaires desservant les grandes aires urbaines, avec leur réseau d'acheminement terrestre routier et ferroviaire.

Les services ferroviaires à grande vitesse offrent des solutions alternatives au transport aérien pour des liaisons internationales avec les pôles européens tels que Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne, Francfort, Zurich, Milan, Barcelone, et pour le pré et post-acheminement des passages aériens via les gares d'intermodalité des aéroports de Lyon-Saint Exupéry et surtout de Roissy-Charles de Gaulle.

La continuité des grands itinéraires routiers internationaux est assurée, pour l'essentiel, par les liaisons autoroutières et routières existantes, (passages frontaliers) et par les principales liaisons maritimes internationales de voyageurs.

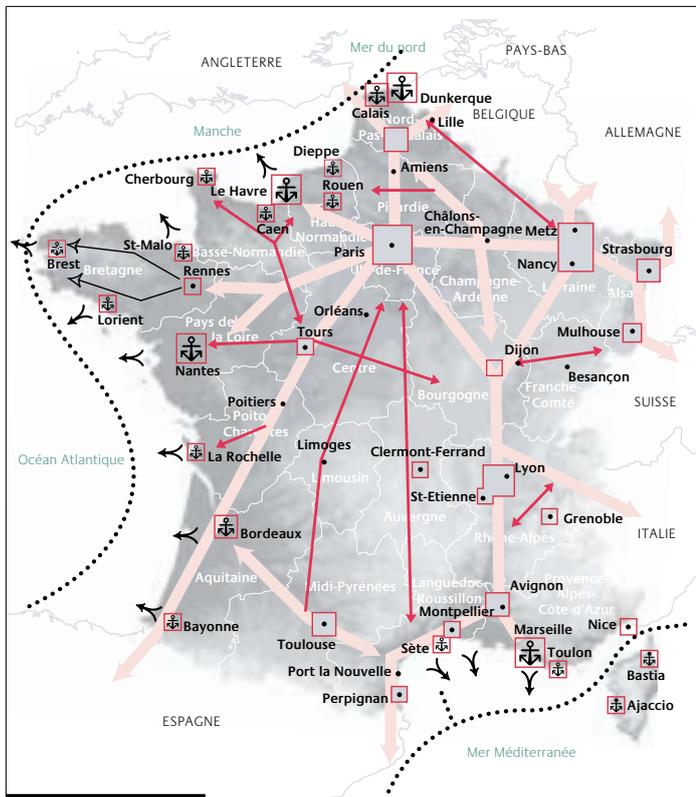


LE RENOUVEAU DU TRANSPORT FLUVIAL

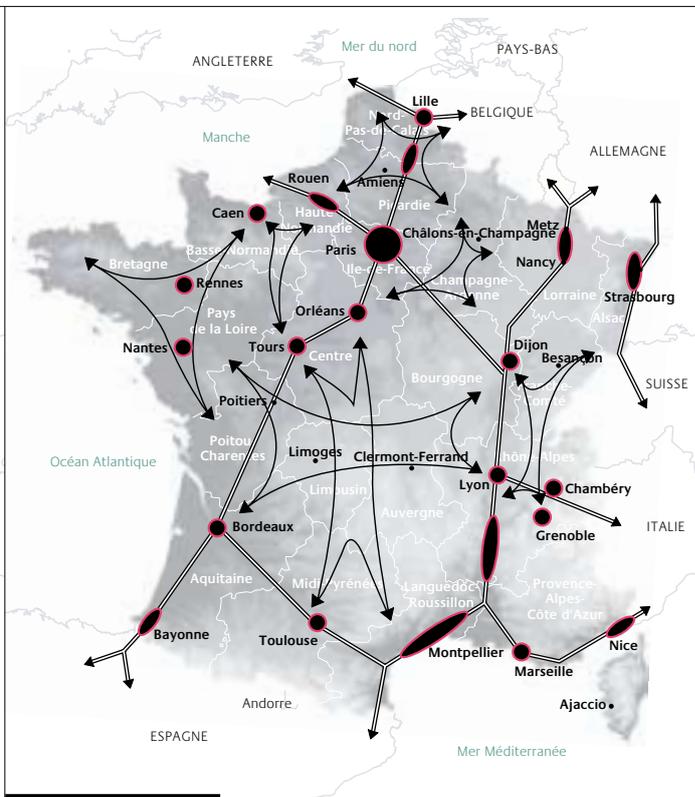
Le transport fluvial de marchandises connaît la croissance la plus forte des modes de transport puisqu'en trois ans, il progresse de 28%. La création de Voies navigables de France (VNF) en 1991 a beaucoup activé le réveil de la voie d'eau en permettant d'afficher une politique volontariste de développement et un programme de modernisation ambitieux associé à un financement suffisant. La modernisation des professions, notamment la suppression du tour de rôle, a aussi redonné confiance aux chargeurs et les transporteurs ont su s'adapter rapidement à la nouvelle dynamique. L'objectif de l'État est de doubler le trafic fluvial d'ici dix ans. Le programme d'investissement de VNF atteint près de 183 M€ en 2001. L'effort financier sera poursuivi et intensifié dans le cadre

du contrat de plan sur la période 2000-2006 grâce à la participation des régions concernées par la restauration et l'aménagement du réseau existant de voies navigables, un programme de plus de 686 M€. La voie d'eau a des réserves de capacité largement sous-employées. Écologique, ponctuelle et économique, elle a l'avantage de pénétrer jusqu'au cœur des agglomérations. De nombreux nouveaux chantiers sont lancés en 2001 : la modernisation de la Seine à l'aval de Paris et de l'Oise en sept ans, la restauration des canaux les plus touristiques en dix à quatorze ans. La mise au gabarit 1000 tonnes de la Seine entre Bray et Nogent, l'approfondissement du canal de l'Aisne à la Marne et la poursuite de l'aménagement de la Moselle seront réalisés d'ici sept ans. Le projet le plus ambitieux est celui de la liaison grand gabarit Seine-Nord.

- 1 = Convoi à grand gabarit sur l'Escaut
- 2 = Barges de transport de matériaux à l'écluse de Suresnes



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



Le bon fonctionnement des grands axes terrestres interrégionaux et internationaux

ÉQUIPEMENT & TRANSPORTS TERRESTRES

TERRE

➔ **Les trafics terrestres** sont concentrés sur des grands axes multimodaux (fer + route) ou (fer + fluvial + route) sur lesquels doivent être améliorées en priorité les performances des services ferroviaires et fluviaux.

⋮ ➔ **Des itinéraires alternatifs ou transversaux**, principalement ferroviaires, seront aménagés pour le fret, ainsi que le développement du cabotage maritime.

□ **Les principaux points d'échanges intermodaux** sont appelés à se développer et s'adapter, notamment les ports maritimes et leur desserte terrestre.

➔ **Les trafics à longue distance** sont concentrés sur les principaux axes de transport terrestres, essentiellement Nord-Sud, sur lesquels seront développées les mesures d'exploitation.

⋮ ➔ **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 les tangentes évitant la traversée de l'Île-de-France.

● **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.



3



4

UNE MEILLEURE FORMATION INITIALE EN MILIEU FLUVIAL

La **politique de renouveau** de la voie fluviale conduit le ministère à agir pour renouveler l'attractivité des métiers du fleuve et plus particulièrement celui de transporteur par voie navigable. Une formation supérieure de niveau bac + 2 sur le transport fluvial sera délivrée à partir de 2002 par l'Institut supérieur de la navigation intérieure d'Elbeuf (ISNI) à des promotions de vingt-cinq élèves. La formation est ouverte à la fois aux bacheliers, aux jeunes en requalification, aux étudiants et, sous conditions, aux élèves titulaires de la mention complémentaire au CAP

dotés d'un minimum d'expérience professionnelle. Un stage d'application de dix mois à bord d'un bateau-école navigant sur le réseau européen est également prévu. Parallèlement, le Centre de formation des apprentis de la navigation intérieure du Tremblay-sur-Mauldre (78) accorde une mention complémentaire diplômante pour l'obtention en filière courte de l'attestation de capacité professionnelle. Ces projets ont bénéficié du soutien actif de la ville d'Elbeuf et de la région Haute-Normandie.

3 • Écluse à grand gabarit à Seurre en Côte-d'Or

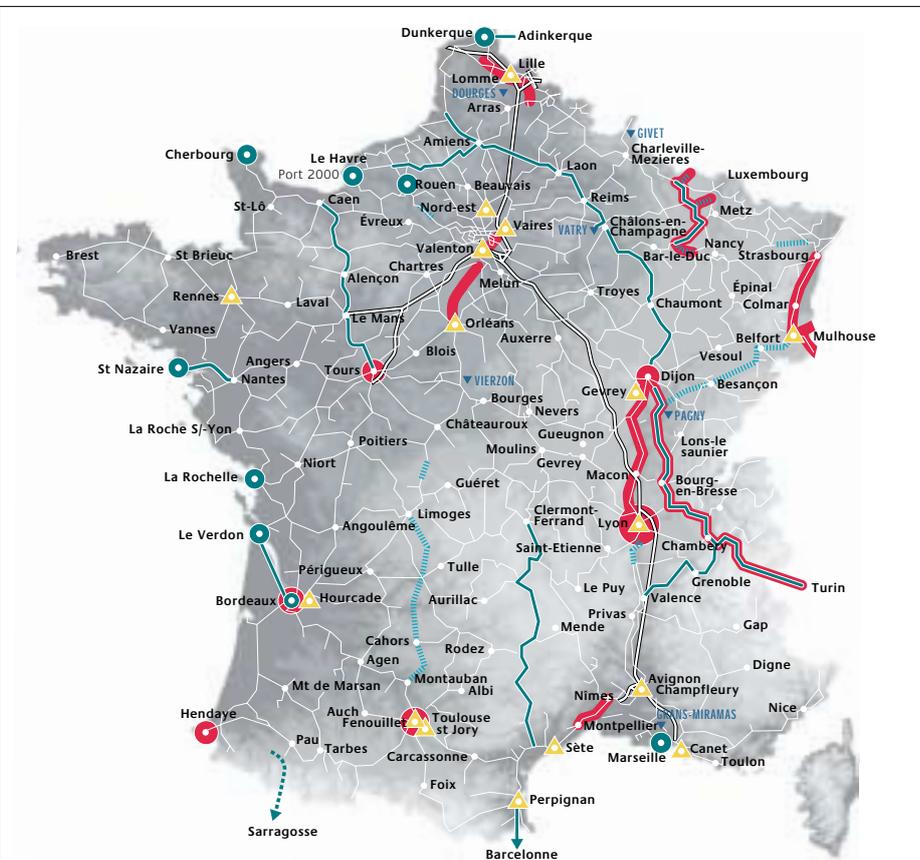
4 • Chargement de conteneurs sur une péniche dans le port de Lille



LESSOR DU TRANSPORT COMBINÉ

Le ministère participe au développement du transport combiné rail-route et fluvial par l'octroi d'aides à l'exploitation et à l'investissement. Ses services travaillent avec l'ensemble des acteurs du transport combiné à la mise au point d'un dispositif d'aide à l'exploitation compatible avec les règles européennes. L'effet recherché est de pérenniser l'effort public en faveur du transport combiné tout en améliorant son efficacité. C'est ainsi que le ministère a participé au financement de terminaux de transport combiné, notamment dans le cadre des contrats de plan État-régions. En 2001, quatre nouveaux terminaux sont mis en service : Paris-Bonneuil, Lille-Lomme, Bayonne-Mouguerre, Bordeaux-Hourcade. Le terminal de Bayonne, exploité par une société qui associe cinq opérateurs européens, ouvre la porte à des liaisons vers le nord de la France, la Belgique et l'Allemagne, sur un axe particulièrement chargé au pied des Pyrénées où une véritable stratégie de passage entre la France et l'Espagne est en train de se mettre en place.

SOURCE RFF



Principaux projets de développement du fret ferroviaire 2001/2010

- Désaturation d'axes ou de nœuds ferroviaires
- Amélioration de la desserte ferroviaire des ports
- Amélioration des axes ferroviaires
- ▨ Dégagement du gabarit
- ▲ Chantier de transport combiné
- ▼ Plates-formes
- = Ligne à grande vitesse
- Autre ligne



1 & 2 • La plateforme de transport combiné de Valenton-Bonneuil

3 • Modulohr : prototype français de chargement de camion sur rail



LES ENJEUX D'AVENIR DU FRET FERROVIAIRE

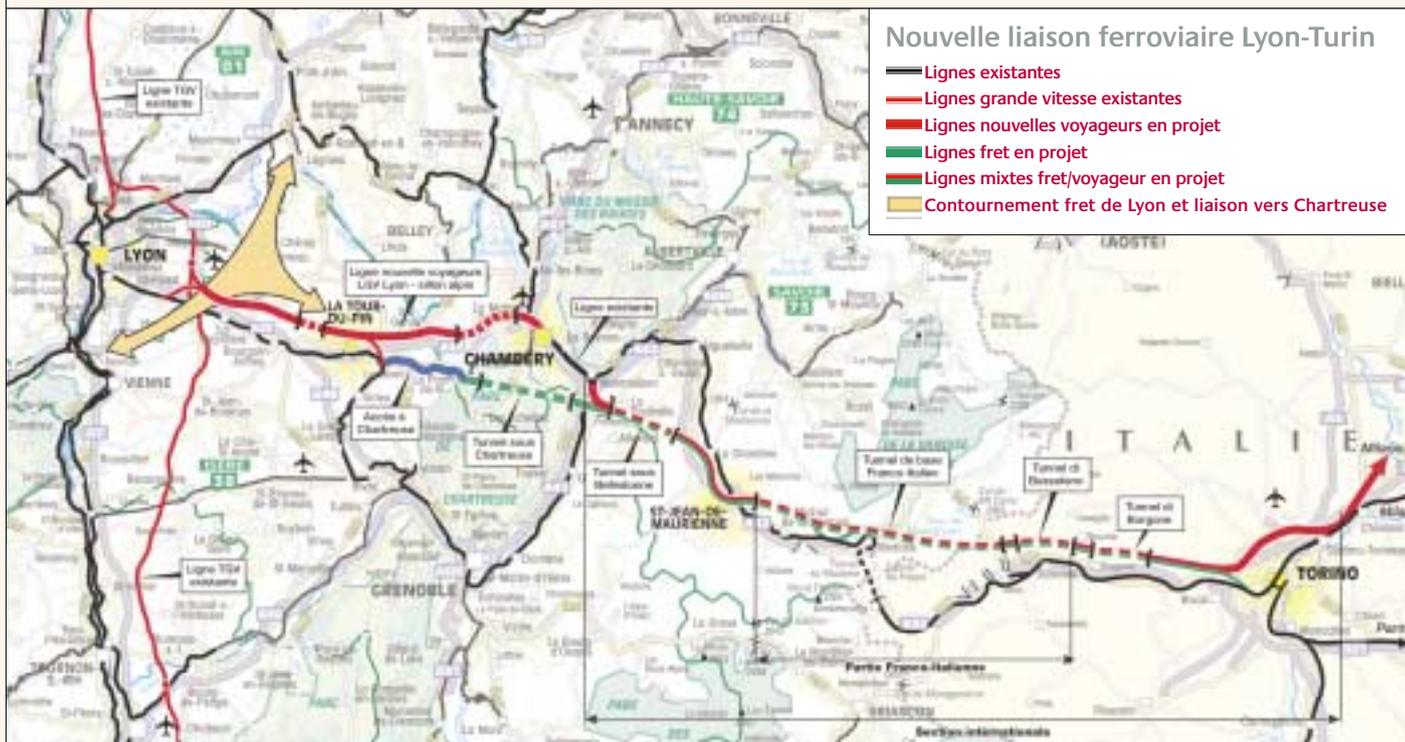
L'accident du tunnel du Mont-Blanc, puis celui du tunnel du Saint-Gothard ont mis en lumière les difficultés et les contradictions actuelles des transports à l'échelle européenne, particulièrement dans les zones sensibles de montagne. La libre circulation des biens et des personnes à travers l'Europe ne peut se faire au détriment d'impératifs de qualité de vie, de sécurité et de préservation de l'environnement. La prédominance du transport routier, le manque d'harmonisation tarifaire, le non-respect des règles sociales et de sécurité, les performances insuffisantes du fret ferroviaire sont au centre du débat. C'est pourquoi le ministère a inscrit au cœur de sa politique l'objectif de doublement du fret

ferroviaire en dix ans. L'intervention des instances communautaires en appui des États membres permet de mieux cadrer les projets et faciliter la réalisation d'infrastructures compatibles entre elles. Ainsi s'est ouvert, début 1998, le corridor de fret entre Anvers, Lyon, Marseille et le sud de l'Italie, une initiative de référence en la matière. En 2001, les pays alpins et pyrénéens, entraînés par la France, ont pris dans le cadre du sommet de Turin du 29 janvier et du sommet de Perpignan du 11 octobre, des orientations décisives : la création de la nouvelle liaison rapide de voyageurs et de marchandises entre Lyon et Turin, de la liaison mixte entre Perpignan et Figueras et de l'étude de la

future liaison grande vitesse et grande capacité à travers les Pyrénées. Un groupe de travail franco-espagnol a été désigné pour étudier une stratégie d'ensemble du fret ferroviaire et du ferroutage à travers les Pyrénées, compatible avec l'évolution du trafic voyageurs et pour examiner les perspectives d'un nouveau corridor de fret à grande capacité dont la forte croissance des flux est prévisible. Un rapport d'étape sera remis avant la fin 2002. Un second groupe de travail va étudier les perspectives du cabotage maritime entre France et Espagne, qui reste un mode de transport alternatif et durable entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Union européenne.

ÉVÈNEMENT 2001

DÉCISION DE CRÉATION D'UNE LIGNE MIXTE DE TRANSPORT FERROVIAIRE ENTRE LYON ET TURIN



Le projet de ligne à grande vitesse transalpine entre Lyon et Turin, dont la décision a été confirmée au sommet franco-italien du 29 janvier 2001, a été approuvé lors de la conférence intergouvernementale du 24 juillet. D'un commun accord entre la France et l'Italie, les procédures de réalisation seront accélérées avec l'objectif d'une mise en service en 2012. Les travaux, qui comportent un tunnel transfrontalier de 52 km de long, doivent commencer début 2002. En attendant la réalisation de ce grand projet, les travaux se poursuivent sur la ligne existante pour permettre l'exploitation d'une autoroute ferro-

viaire et doubler sa capacité d'acheminement d'ici 2010. Les premières navettes de feroutage circuleront à titre expérimental dès 2003. Sur la partie française, le tracé de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Lyon et le sillon alpin vers Turin, franchit en tunnel le massif de la Chartreuse afin de soulager le trafic du nœud de Chambéry. Les excédents autoroutiers alpins financeront les subventions nécessaires aux investissements ferroviaires. D'ici 2004, une contribution supplémentaire de l'État sera financée par les excédents autoroutiers de l'ensemble du territoire.

SOURCE METI/IDTT

DE NOUVELLES LIAISONS RAPIDES DE VOYAGEURS

Ligne à grande vitesse : — en service en construction en projet



SOURCE METI/IDTT

L'ouverture en juin 2001 de la ligne TGV Méditerranée reliant Paris à Marseille en trois heures et l'accueil unanime des voyageurs français et étrangers (voir chapitre Tourisme) confortent la politique de création de lignes à grande vitesse menée depuis plusieurs années. Les travaux sur la ligne TGV Est Paris-Strasbourg ont commencé pour une mise en service en 2006, le projet de TGV Bretagne est à l'étude, les travaux de TGV pendulaire entre Paris et Tou-

louse se poursuivent pour une mise en service fin 2004. Un maillon clé du réseau européen à grande vitesse est le projet de TGV Rhin-Rhône en réponse à la croissance du trafic des voyageurs sur cet axe vital. Le projet comprend la réalisation de trois branches autour de Dijon. La branche Est, entre Mulhouse et Dijon, va renforcer un maillon ferroviaire faible entre les vallées de la Saône et du Rhin. La branche Ouest va relier la Région parisienne et

la branche sud devrait pallier les insuffisances de liaisons voyageurs et fret vers le sud de l'Alsace et la Suisse allemande. Le long de la vallée de Seine, un projet de liaison plus rapide entre la Normandie et Paris est aussi à l'étude. Son originalité serait d'utiliser le tunnel parisien du RER E vers Roissy pour rejoindre le réseau interconnecté de TGV. La première étape est engagée en 2001 pour une mise en service progressive à partir de 2006.



1 ▲



▲ 3



2 ▲

Réseau autoroutier au 1^{er} Janvier 2002

Autoroutes en service :

- Autoroutes concédées
- Autoroutes non concédées

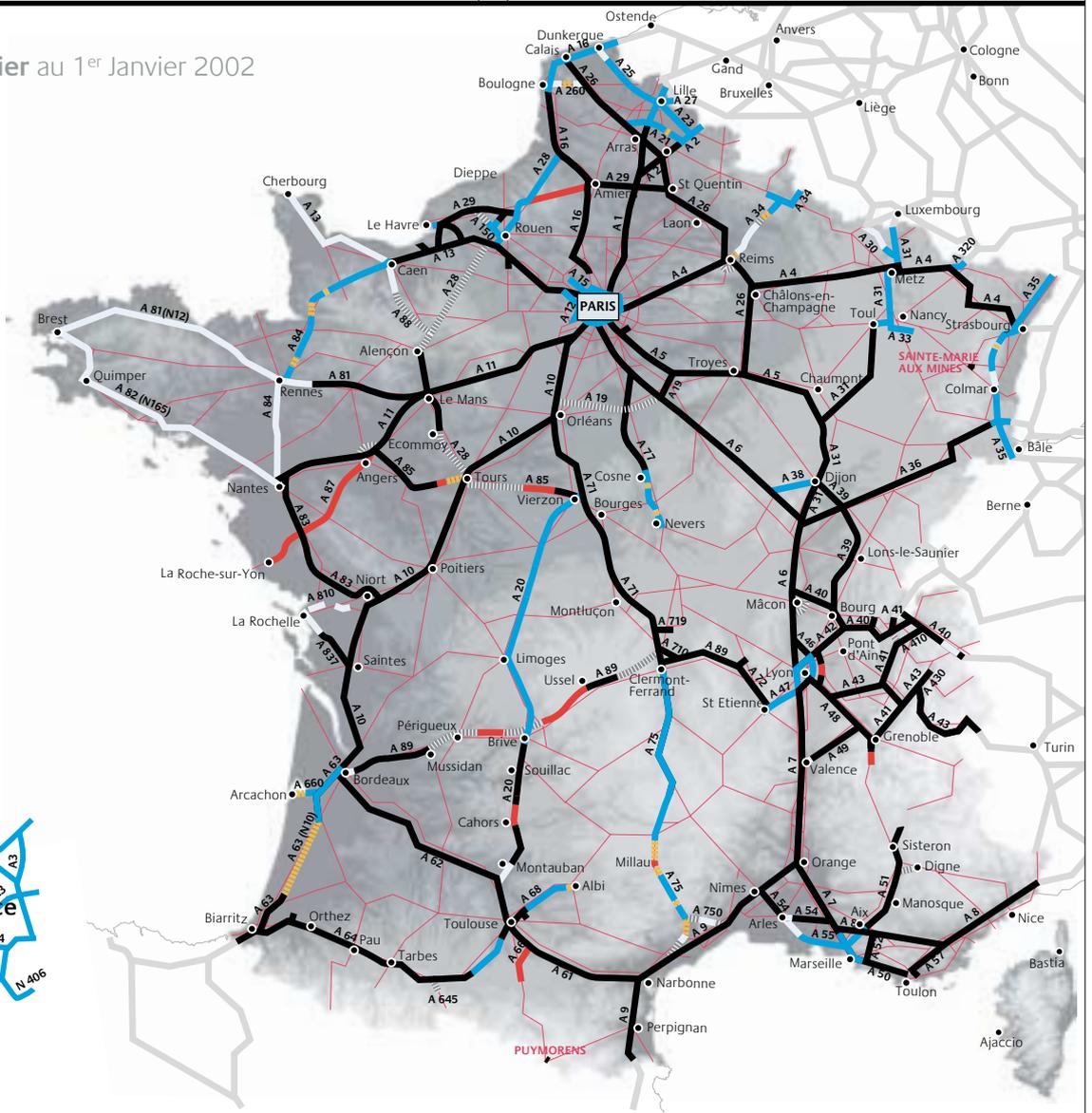
Liaisons appelées à devenir des autoroutes

Autoroutes en travaux :

- Autoroutes concédées
- Autoroutes non concédées

Autres autoroutes D.U.P. ou faisant l'objet d'un contrat de concession

Autres routes nationales



SOURCE METL/DR



1 • Entretien routier : fauchage mécanisé à l'île de la Réunion

2 • Chantier de marquage manuel en Seine-et-Marne

3 • La gare de péage des Éprunes sur l'autoroute A 5

4 • A 75, montée de Banassac en Lozère

5 • Épandage de chaux sur le chantier de l'A 66 près de Toulouse

6 • Viaduc de Millau : les travaux ont commencé en décembre 2001 pour une ouverture en 2005

6 • Chantier de l'A 66



PRIORITÉ À L'ENTRETIEN ET À L'EXPLOITATION DU RÉSEAU

Depuis plusieurs années, l'effort de progression du budget d'entretien des routes se poursuit. Le budget 2002 accentue cette tendance avec une augmentation de la dotation d'entretien courant de 3,2%, celle d'entretien préventif des chaussées de 6,8% et celle de réhabilitation des ouvrages d'art de 7,1%. L'orientation est d'avoir à terme une vision globale de la route, de son entretien et de son exploitation, en particulier en développant une approche par itinéraires. L'objectif est de faciliter la programmation pluriannuelle et la coordination entre les différents programmes d'ouvrages d'art, de chaussées et d'aménagements de sécurité. Une part toujours importante reste consacrée à la viabilité hivernale, avec la nécessité d'intégrer les évolutions de l'organisation entraînées par la réduction du temps de travail et la nécessaire alternance travail-repos des opérateurs. En matière d'exploitation, la mise en place d'équipements performants sur le réseau routier national progresse, conjugué à de nouvelles organisations des DDE et le développement, en partenariat avec les collectivités territoriales, de nouveaux systèmes de gestion du trafic dans les grandes agglomérations.

LA RÉFORME AUTOROUTIÈRE

La réforme du régime d'exploitation des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) a été mise en œuvre en 2001, avec la publication de l'ordonnance n° 2001-273 du 28 mars 2001. Celle-ci transpose 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 réforme le régime d'exploitation de certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cette ordonnance a été ratifiée par la loi n° 2001-1011 du 5 novembre 2001.

Conformément au droit national et communautaire, les concessions des nouvelles sections autoroutières sont mises en concurrence. Cette mise en concurrence a déjà été utilisée en 2001 pour l'attribution de la section Rouen-Alençon de l'autoroute A 28 et du viaduc de Millau. À l'issue de la réforme, les conditions de gestion des sociétés d'économie mixte sont rapprochées de celles des sociétés de droit commun : elles dégagent un résultat, sont soumises à l'impôt sur les sociétés et versent des dividendes à leurs actionnaires. Ces dividendes seront utilisés par l'État pour conduire une politique des transports équilibrée et multimodale.

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 services du réseau routier national en 2001

| Autoroutes concédées | | | société | date de mise en service | Autoroutes non concédées et routes nationales | | | date de mise en service |
|----------------------|------------------------------------|---------|-----------|-------------------------|---|--|--------|-------------------------|
| A 83 | Oulmes A 10 | 32,5 km | ASF | 21/06/01 | RN 7 | déviations de Pougues-les-Eaux | 8,8 km | 12/02/01 |
| A 28 | Maresche – Arconnay | 24,3 km | COFIROUTE | 22/06/01 | RN 79 | route à 2X2 voies Digoin – Paray | 6 km | 06/04/01 |
| A 28 | Arconnay – Cerise | 6,9 km | COFIROUTE | 22/06/01 | A 84 | Liffré – Saint-Aubin | 8,9 km | 02/05/01 |
| A 29 | Amiens – Saint-Quentin | 62,8 km | SANEF | 28/06/01 | RN 14 | déviations de Saint-Clair-sur-Epte | 3,6 km | 01/12/01 |
| A 20 | Souillac – Cahors Nord | 45,9 km | ASF | 13/07/01 | RN 12 | déviations de Jouars-Pontchartrain | 8 km | 15/02/01 |
| A 89 | Arveyres – Coutras | 25,8 km | ASF | 13/07/01 | RN 145 | liaison dév. Guéret/dév. Pont à la Dauge | 6,9 km | 30/12/01 |
| A 89 | Coutras – Montpon | 20,4 km | ASF | 13/07/01 | RN 20 | déviations de Foix | 5,6 km | 01/02/01 |
| A 89 | Montpon – Mussidan | 26,6 km | ASF | 13/07/01 | RN 10 | déviations de Pouillac | 3,8 km | 22/02/01 |
| A 85 | Theillay (A71) – Villefranche/Cher | 21,5 km | COFIROUTE | 31/10/01 | | | | |



1

1 - Campagne de sécurité routière contre l'usage du portable au volant



2

2 - Le nouveau Code de la route clarifie les droits des piétons

BILAN 2001 : DES RÉSULTATS EN DEMI-TEINTE

En 2001, selon un bilan encore provisoire, 7616 personnes ont perdu la vie et 158 132 personnes ont été blessées dans le cadre d'un déplacement routier ou urbain. Plus de 800 vies ont néanmoins été sauvées par rapport à 1998. Ce résultat est loin d'être satisfaisant, et on ne peut s'en contenter, même si l'avancée significative de l'an 2000 a été maintenue. Cette année encore, de nombreux moyens ont été déployés par l'État, les associations et différents acteurs de la société, fédérés autour de cette grande cause de santé publique.

Des mesures importantes, telles que le retrait immédiat du permis en cas de grands excès de vitesse, des décrets sur le respect des interdistances, ont été adoptées. Le dépistage systématique des stupéfiants en cas d'accident mortel est mis en œuvre depuis le 1^{er} octobre. Ces mesures ont été accompagnées par des actions de communication ciblées.

Des temps forts comme la deuxième édition de la semaine de la Sécurité sur la route en octobre ou les nouvelles campagnes de sensibilisation sur le port de la ceinture de sécurité à l'arrière comme à l'avant, le danger du portable au volant, le partage de la rue et les risques de l'alcool au volant ont été bien relayés par l'ensemble des médias nationaux et locaux, permettant ainsi de sensibiliser le plus large public sur le respect de la règle et son fondement scientifique.

De multiples partenariats ont pu voir le jour pour sensibiliser les enfants ("Roulez Jeunesse" avec France 5), les jeunes (soirées "conducteurs désignés" avec des associations d'étudiants), et l'ensemble des usagers, à travers des actions communes de communication avec des professionnels de l'automobile

De nombreuses expérimentations dans le domaine des contrôles automatisés (respect de la vitesse ou des feux tricolores) dans les zones accidentogènes ont été développées avec des collectivités territoriales pour améliorer la sécurité des usagers.

3

3 - Le tunnel du Mont-Blanc : la circulation est désormais très réglementée dans les tunnels routiers



SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES TUNNELS

Une dotation de 26,7 M€ a été mise en place pour la poursuite de la sécurisation des tunnels non concédés engagée à la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. Les travaux de conformité sont déjà engagés dans seize tunnels et le seront dans sept autres en 2002.

Le tunnel du Mont-Blanc
Après l'accident de mars 1999 et la fin des travaux de réhabilitation, la réouverture du tunnel du Mont-Blanc est restée conditionnée aux conclusions des essais de sécurité sur le site, à réaliser selon un plan détaillé d'intervention et de secours validé par les autorités françaises et italiennes. Des limitations de

gabarit sont prévues et des distances de 100 mètres à l'arrêt et de 150 mètres en marche entre véhicules sont désormais obligatoires, accompagnées par des dispositifs innovants d'exploitation permettant de vérifier le respect de ces règles. De plus, est prévue une limitation du nombre de poids lourds à 220 véhicules par heure et par sens de circulation ou à 240 véhicules par heure pour les deux sens de circulation. Suite aux résultats concluants de essais de sécurité menés par la France et l'Italie, la réouverture aux véhicules légers a été effective le 8 mars 2002, et devrait être suivie de la réouverture progressive aux poids lourds

LA REFONTE DU CODE DE LA ROUTE

Le Code de la route, dont la rédaction remonte à 1958, avait subi au fil des ans de multiples ajouts et modifications. Afin de simplifier le texte et d'en faciliter la compréhension, une réécriture complète des textes, à droit constant, a été réalisée. Elle apporte par exemple une clarification sur les droits des piétons, affichant ainsi des règles claires pour leur assurer une meilleure protection. Ce nouveau Code est applicable depuis le 1^{er} juin 2001.

4 & 5 « États de choc »
une pièce de théâtre sur la sensibilisation à la sécurité routière présentée à Nîmes et à Mende par la Compagnie internationale Alligator

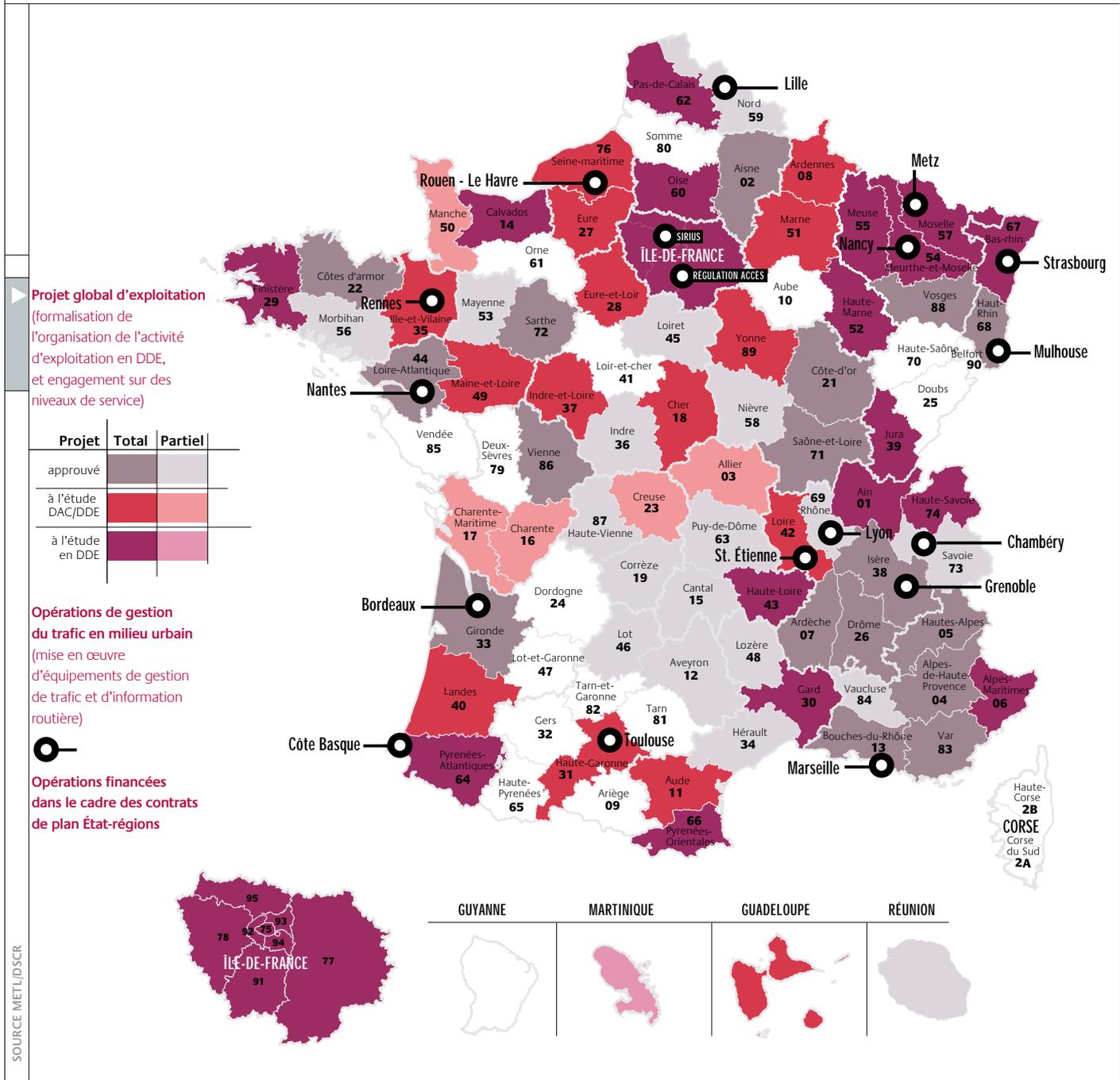


UN NOUVEL ACTEUR DE LA SÉCURITÉ,

LE CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Cet organisme indépendant, doté d'un comité scientifique et composé de représentants des pouvoirs publics, d'entreprises et d'associations, a été installé pendant la semaine de la Sécurité sur la route du 20 au 28 octobre 2001. Ses missions sont de formuler des propositions, de commander des études et des évaluations des actions menées en matière de sécurité routière. Sa vocation est de devenir le lieu de débat entre tous les acteurs de la sécurité routière, permettant à chacun, en toute transparence, d'évaluer les mesures mises en œuvre et d'en proposer de nouvelles. Il est doté d'un budget annuel de 2,28 M€.

SCHEMA DIRECTEUR D'EXPLOITATION DE LA ROUTE AU 1^{ER} JANVIER 2002



ÉQUIPEMENT & TRANSPORTS TERRESTRES

TERRE



Airbus A340

CIEL ÉQUIPEMENT & TRANSPORT AÉRIEN

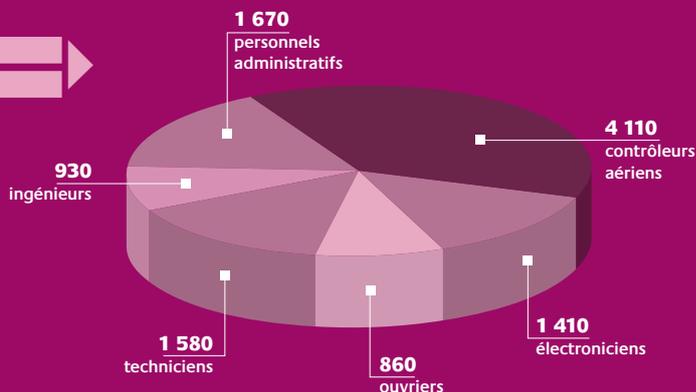
L'organisation de l'Aviation civile

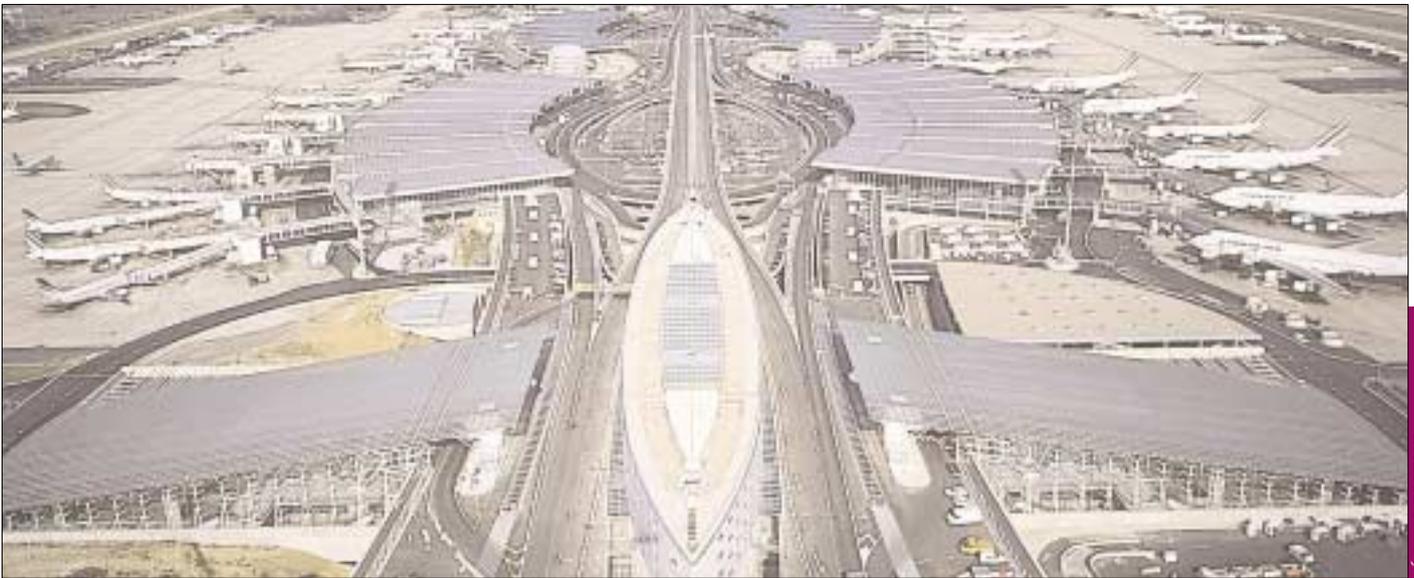
Les activités de l'aéronautique civile relèvent de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Sa mission est d'assurer le plus haut niveau de sécurité du transport aérien avec la responsabilité d'organiser le contrôle aérien, l'activité des compagnies aériennes, la politique aéroportuaire, le suivi de la recherche et de la construction aéronautique, le contrôle technique des avions et la formation des personnels spécialisés.

CHIFFRES CLÉS

| |
|--|
| Budget 2001 |
| 1682 M€ dont 1271 M€ |
| issus, pour l'essentiel de redevances de navigation et taxes perçues sur les compagnies aériennes. |
| 504,22 M€ d'investissements |
| 7 directions régionales métropolitaines |
| 5 en outre-mer |
| 5 centres en route de navigation aérienne |
| 560 aérodromes |
| dont 15 grands aéroports accueillant plus d'un million de passagers |

Effectifs :
plus de **11 869** agents





LA CRISE MONDIALE DU TRANSPORT AÉRIEN

Le transport aérien, déjà fragilisé par le ralentissement de la croissance aux Etats-Unis au début de l'année, a été durement touché par les attentats tragiques du 11 septembre. Selon des experts, les pertes pour les compagnies mondiales au dernier trimestre 2001 devaient atteindre entre 12 M\$ et 15 M\$, soit 13,48 M€ et 16,85 M€. Le phénomène s'est amplifié après l'accident de l'Airbus d'American Airlines le 12 novembre, à son décollage de l'aéroport de Newark (New York).

1 • Roissy-Charles-de-Gaulle
aérogare 2 :
vue aérienne
des satellites

2 •
Photomontage
du futur Airbus
A380

▲ 1

SITUATION CRITIQUE AUX USA

Les répercussions économiques des attentats du 11 septembre sont particulièrement sévères outre-Atlantique. Avec une baisse moyenne du trafic passagers estimée à 32 %, les compagnies américaines ont annoncé la suppression de plus de 100 000 emplois. La plupart, déjà sous perfusion, doivent leur salut à l'aide du gouvernement américain (15 milliards de dollars). Quant au constructeur Boeing, il a supprimé près de 30 000 emplois et réduit fortement sa cadence de production.



◀ 2

ÉVÉNEMENT

AIRBUS EN VEDETTE AU SALON DU BOURGET

Le 44^e Salon du Bourget du 17 au 24 juin a été celui de tous les records : record d'affluence avec plus de 500 000 visiteurs, record de présence avec plus de 1 856 exposants de 43 pays, record technique avec 221 avions exposés dont 22 nouveaux avions, record des commandes avec un total dépassant 46 milliards d'euros (300 milliards de francs). Airbus Industrie a remporté plus de commandes que Boeing grâce à sa famille de gros porteurs. Son dernier modèle, l'A380, devrait effectuer son premier vol en novembre 2004 et entrer en service en mars 2006. Fin 2001, 100 commandes et engagements d'achat pour l'A380 étaient enregistrés. Les perspectives 2002 sont cependant moins sereines depuis le ralentissement mondial du trafic aérien et Airbus Industrie a dû réorganiser sa production pour éviter les licenciements.

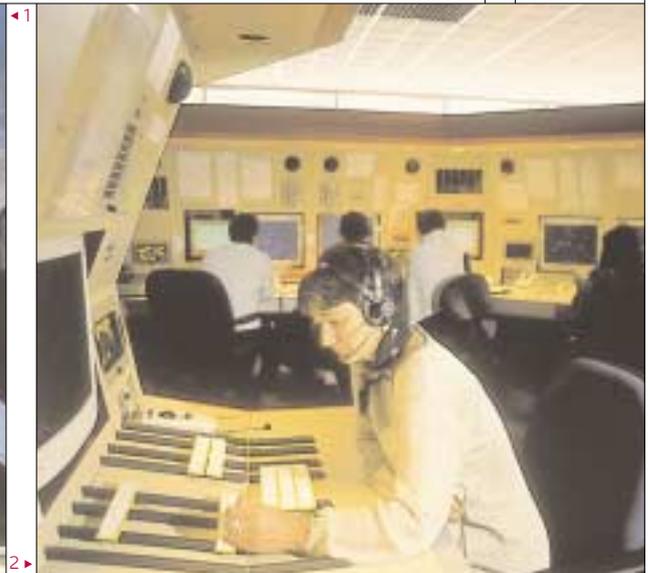
RECU EN EUROPE MAIS BONNE TENUE DU CIEL FRANÇAIS

Les perspectives sont à peine plus encourageantes en Europe. Plusieurs compagnies et non des moindres, ont disparu. Swissair a fait faillite et n'a été que très partiellement reprise par son ancienne filiale Crossair. Sabena est en difficulté. Quant aux filiales françaises de Swissair, Air Liberté et AOM, elles ont déposé leur bilan durant l'été. Air Lib, qui leur a succédé, reste fragile malgré sa reprise des liaisons aériennes entre la France et l'Algérie. British Airways a fait état début novembre d'une chute de 73 % de son résultat trimestriel. Seules Lufthansa, dont les résultats sont

supérieurs aux attentes, et Air France, semblent mieux préparées à résister à la baisse générale de trafic, notamment en raison de leur moindre exposition au marché américain. Dans ce contexte, les compagnies à bas coûts, dotées de structures légères, comme l'Irlandaise Ryanair ou les Britanniques Easy Jet, Go et Buzz, tirent leur épingle du jeu. Devant cette situation préoccupante, l'Europe a adopté certaines mesures limitées d'aides aux compagnies pour compenser les préjudices subis depuis la tragédie du 11 septembre.

LES AIDES DU GOUVERNEMENT AU TRANSPORT AÉRIEN

Pour pallier la forte baisse d'activité du secteur aérien à la suite des attentats aux États-Unis, des mesures d'allègement de charges sociales et fiscales ont été octroyées à toutes les entreprises du secteur, y compris touristiques. Dans le souci de préserver l'emploi et les compétences, les compagnies aériennes, les entreprises sous-traitantes et les professions du tourisme peuvent désormais recourir au chômage partiel pour leurs employés.



L'OACI RELÈVE LE DÉFI

La 33^e assemblée de l'OACI, qui réunit tous les trois ans les organismes de l'aviation civile internationale, a pris en octobre 2001 des résolutions décisives en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement.

Sûreté

Verrouillage des portes à partir du poste de pilotage, normes plus strictes pour les vols intérieurs - identiques à celles des vols internationaux -, contrôles renforcés dans les aéroports. L'OACI doit auditer l'ensemble des États sur la mise en œuvre des mesures de sûreté, opération d'envergure et de longue durée financée par les contributions volontaires des pays membres, dotée d'un plan de financement à long terme mis au point par le Conseil de l'organisation.

Sécurité

L'audit des États sur la mise en œuvre de la politique de sécurité - appareils, maintenance et personnels navigants - sera élargie aux aéroports et aux services de navigation aérienne. Un fonds spécial financé par des contributions volontaires doit aider les pays les moins riches à remédier à leurs carences en matière de sûreté.



Environnement

Les avions les plus bruyants - dits du chapitre 2 - vont être progressivement éliminés de la circulation aérienne européenne. À partir d'avril 2002, ces avions n'auront plus accès aux aéroports des pays de l'Union européenne. Les avions les plus bruyants du chapitre 3 vont également faire l'objet de dispositions particulières. Un compromis sur la réduction des sources de gêne sonore a été trouvé pour les pays prêts à éliminer d'autres avions avec une clause d'exemption pour les pays en développement.

1 • Contrôleurs aériens au travail dans la tour de contrôle de Lyon-Saint-Exupéry

2 • Salle de contrôle aérien

3 • Mouvement de passagers à Orly

4 • Les aires de stationnement des avions à Roissy 2

5 & 6 • La tour de contrôle de Lyon-Saint-Exupéry

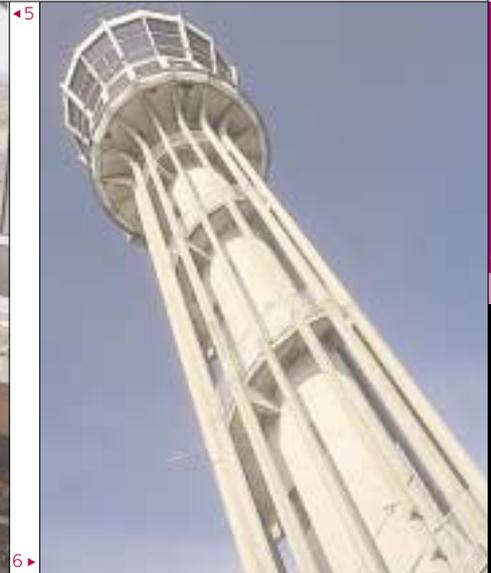
VOLS DE NUIT RÉDUITS À ROISSY

Le bruit nocturne des vols autour de Roissy-CDG est en forte baisse depuis octobre 2001. L'aéroport a imposé des restrictions de vols sur les appareils les plus bruyants du chapitre 3, progressivement interdits entre 23 h 15 et 6 heures. Toute infraction est sanctionnée par une amende allant jusqu'à 12 200 euros. Cet aéroport international concentre à lui seul la moitié des mouvements des aéroports français, deux tiers des passagers, trois quarts du fret et plus de la moitié du fret postal. Des projets de restriction identiques sont prévus à Nice, Lyon, Marseille et Toulouse ainsi qu'à Bâle-Mulhouse. Pour achever le dispositif de maîtrise du bruit, l'interdiction totale des appareils les plus bruyants est prévue en 2005, après une période de réduction progressive de leur utilisation par les compagnies aériennes.



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

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|--------------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|--------------------|
| Nombre d'infractions relevées | 1 535 (2ème semestre) | 554 | 906 | 123 (1er semestre) |
| Cumul des amendes prononcées | 3 778 754 € | 1 011 652 € | 2 817 258 € | |



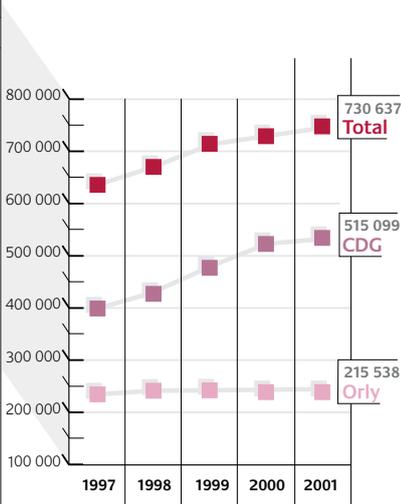
COULOIRS AÉRIENS MIEUX CONCERTÉS EN ÎLE-DE-FRANCE

Un nouveau dispositif de circulation aérienne, qui entrera en application fin mars 2002, remplacera celui totalement saturé mis en place dans les années 70 provoquant des retards importants dans les vols du matin. Le double objectif était de résorber l'étranglement de circulation et de réduire les nuisances sonores. Les décisions ont été prises après une large concertation

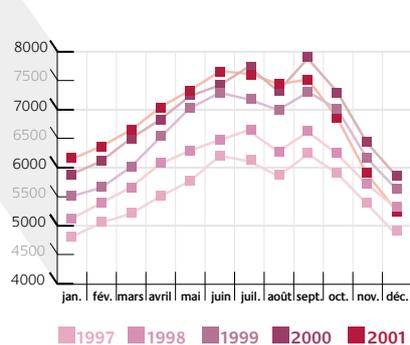
avec les élus, les associations de riverains, les organismes institutionnels, les commissions consultatives de l'environnement et l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA). Après dix mois de concertation, Eurocontrol a examiné les problématiques et formulé ses propositions. Le dispositif finalement adopté répond à de hautes exigences de

sécurité, de régularité et de contrôle des nuisances sonores. Pour diminuer la gêne des populations riveraines, le ministère a ajouté au dispositif des trajectoires de décollage et d'atterrissages obligatoires sous peine de sanctions de la Commission nationale de prévention des nuisances, sauf quand la sécurité des vols est en jeu.

Mouvements d'avions commerciaux d'ADP (1997 à 2001)

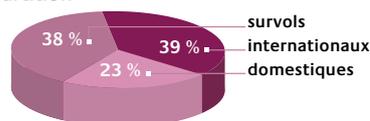


Vols IFR contrôlés en moyenne mensuelle (1997 à 2001)

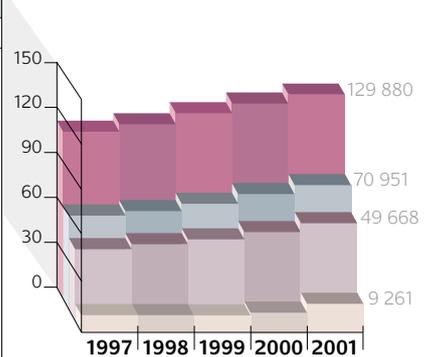


Nombre de vols IFR contrôlés France 2001 = 2 501 025 vols (-0,62% par rapport à 2000)

Répartition

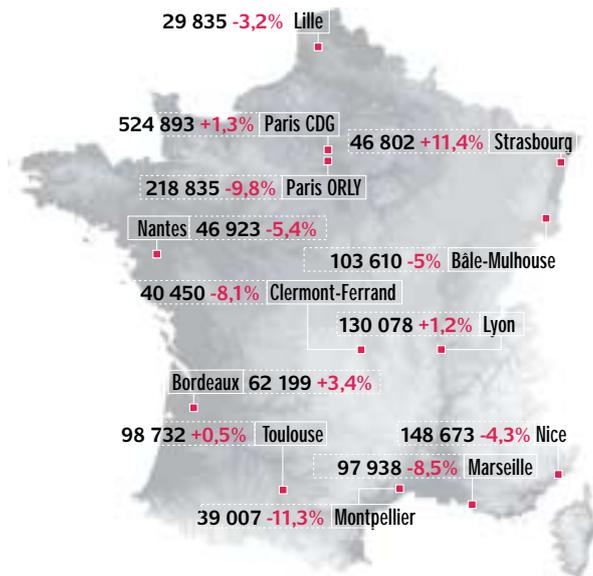


Évolution du trafic passagers dans les aéroports français (1997 à 2001, en millions de passagers)





► **Trafic 2001 des principaux aéroports français**
(en nombre de mouvement IFR
et % d'évolution 2001/2000)



► **Effectifs de la DGAC au 1^{er} janvier 2002**

| | |
|---|--------------|
| Personnels de l'encadrement supérieur | 223 |
| Personnels techniques | 8947 |
| Personnels administratifs | 1666 |
| Personnels du service médical et social | 44 |
| Personnels à statut TOM | 204 |
| Personnels équipement | 785 |
| ► Total | 11869 |

UN NOUVEL AÉROPORT INTERNATIONAL À L'HORIZON 2020

Après la décision ministérielle d'octobre 2000 d'équiper le grand Bassin parisien d'un nouvel aéroport international, un débat public a été mené par Pierre Zemor, Président de la Commission nationale du débat public pour éclairer le Gouvernement sur la localisation de ce projet. Elle a confirmé la forte progression du transport aérien en région parisienne avec le chiffre de 140 millions de passagers vers 2020.

1 • Terminal 1 de Roissy-Charles-de-Gaulle, accès aux avions



▲2

DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POUR LES RÉGIONS

Parmi les huit sites proposés pour accueillir un nouvel aéroport international en 2020, le secteur autour de Chaulnes, en Picardie a été annoncé le 15 novembre 2001. Le coût de la plate-forme est estimé à 2,3 milliards d'euros. Un montant de même ordre est prévu pour la liaison ferroviaire dédiée. Une enveloppe de 763 M€ de prêts à taux préférentiels sera par

ailleurs réservée pendant trente ans aux investissements de développement d'aéroports régionaux, notamment ceux de Lyon-Saint-Exupéry et de Notre-Dame des Landes à Nantes. Une étape décisive d'ici 2010 dans le développement durable de l'activité aéroportuaire étroitement inscrite dans son environnement local et régional.

2 • Gare TGV de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry



CONCORDE REPREND SES VOLS

Le 7 novembre 2001 à 10 h 47, un Concorde d'Air France décollait de Paris à destination de New York, suivi une heure après par un Concorde de British Airways décollant de

Londres. Quinze mois après l'accident du 25 juillet 2000, le chapitre le plus sombre de l'histoire du supersonique franco-britannique se referme. Pour retrouver son certificat de

navigabilité, Concorde s'est quelque peu alourdi : ses pneumatiques ont été changés, la protection de ses réservoirs renforcée et un revêtement en Téflon ajouté aux câbles du

puits de train. Il embarque 92 passagers, contre 100 auparavant. De part et d'autre du Channel, son envol dans le ciel de l'Atlantique a été unanimement salué.

3 • Concorde a repris ses vols en septembre 2001



L'Iris, patrouilleur de haute mer

MER ÉQUIPEMENT & TRANSPORTS MARITIMES

L'organisation du domaine maritime

Les principales 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, 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 l'établissement national des Invalides de la marine (DENIM).

CHIFFRES CLÉS

| Évolution du budget de la mer et des transports maritimes | | |
|---|---------------|---------------|
| > en millions d'€ | | |
| 2000 | 2001 | |
| Ports maritimes | 113,20 | 141,28 |
| Littoral | 5,18 | 6,89 |
| Flotte de commerce | 51,99 | 65,76 |
| Police et sécurité maritimes | 22,26 | 21,97 |
| Gens de mer | 9,30 | 18,80* |
| ENIM | 703,70 | |
| Total | 905,55 | |

* une partie des crédits relatifs aux personnels des lycées ne sont pas inclus dans ce montant

| Évolution du transport maritime | | |
|---|-----------------|------------------|
| 2000 | 2001 | |
| Trafic de marchandises des ports autonomes | 346 | 341 |
| 3 milliards d'euros | | |
| Nombre de navigants | 10 000 | |
| Personnels à terre | 5 000 | |
| Trafic passagers | 26,7* | 26,9* |
| > en millions de passagers | | |
| dont Manche/Mer du Nord | - 10,5 % | - 3,10 % |
| dont Méditerranée | + 5,2 % | + 11,40 % |

| Progression des dépenses de sécurité | | |
|--|----------------|-----------------|
| 1999/2000 | 2000/2001 | |
| Crédits de fonctionnement affectés à la sécurité maritime | + 5,5 % | + 7,66 % |
| Crédits pour les équipements de sécurité maritime | + 60 % | - 6,42 % |

STABILITÉ DU TRANSPORT MARITIME MALGRÉ LA CRISE

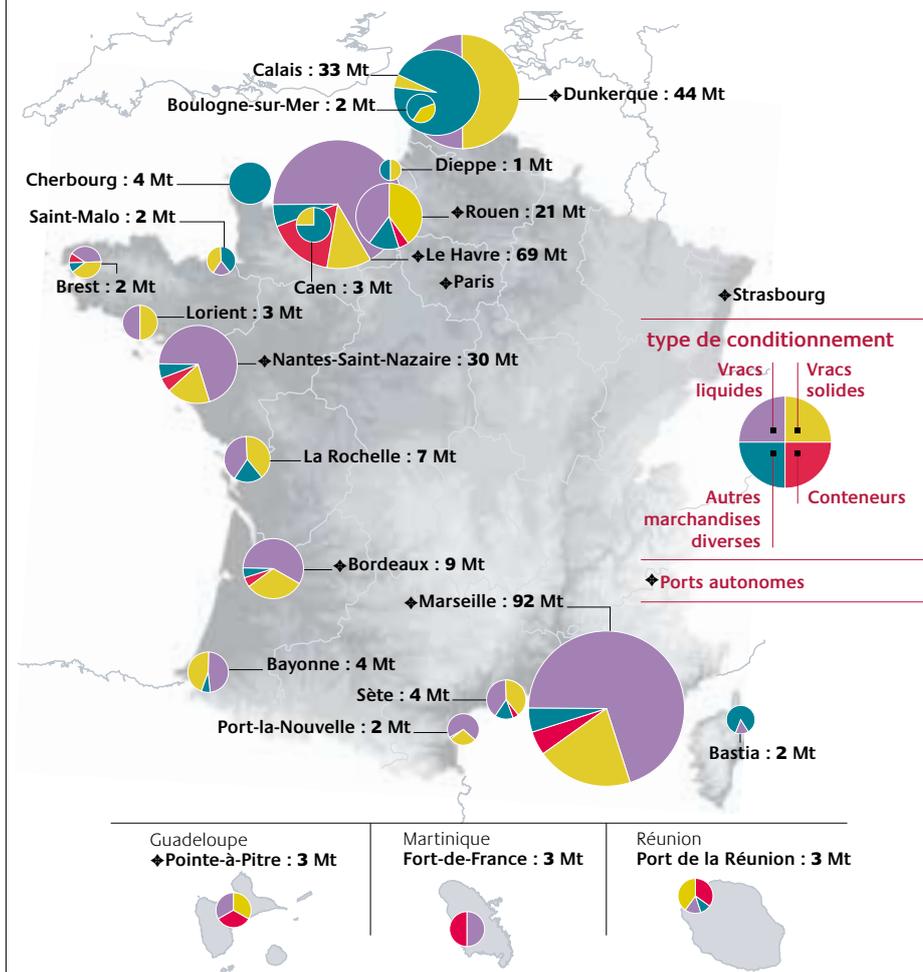
Dans un contexte marqué par un ralentissement de la croissance dans la plupart des régions du monde, les trafics portuaires français ont fait preuve de résistance en 2001, ne perdant que 1,6 % grâce à la bonne tenue des marchandises diverses, des produits manufacturés et des biens de consommation. En 2001, le Havre progresse de 2,2 % tiré

par le dynamisme de ses trafics pétroliers et conteneurisés. Calais progresse également malgré la montée en puissance du tunnel Transmanche. La flotte de commerce sous pavillon français est restée stable au cours de l'année 2001 mais s'est rajeunie grâce à l'entrée en service de nouveaux navires qui sont venus remplacer des navires plus anciens,

notamment dans la catégorie des navires pétroliers. Les crédits destinés au soutien de la flotte de commerce pour les navires battant pavillon français progressent de 21,5 % en 2001. Dans le domaine du transport maritime, l'activité réglementaire est aussi importante : on citera l'adoption par l'OMI de la convention sur la responsa-

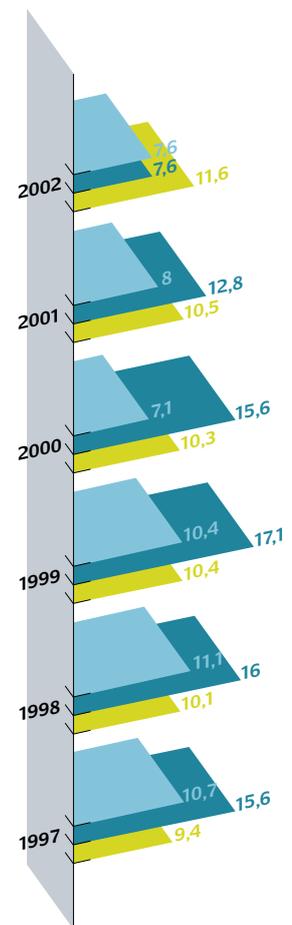
bilité en cas de pollution par hydrocarbures de soute ; au niveau de l'Union européenne, l'initiative des ministres français et britannique des Transports visant à la ratification groupée par les États membres de plusieurs accords internationaux renforçant la responsabilité des acteurs du transport maritime et améliorant l'indemnisation des machines.

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



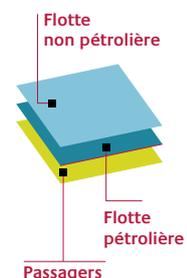
Évolution de l'âge moyen de la flotte de commerce sous pavillon français

État au 13 février 2002



DÉVELOPPEMENT DU CABOTAGE MARITIME

Dans le cadre de sa politique de rééquilibrage des modes de transport de marchandises, les moyens de fonctionnement du bureau français de promotion du transport maritime à courte distance (BP2S) ont été renforcés. Avec l'accord de la Commission européenne, un dispositif d'aide financière au démarrage de nouvelles lignes de cabotage, concernant la réalisation d'études de faisabilité et le soutien temporaire à l'exploitation, a été mis en place. Un groupe de travail tripartite avec l'Espagne et l'Italie, a été créé à l'initiative française, pour répondre à la problématique du franchissement des massifs alpin et pyrénéen.



DAVANTAGE DE SÉCURITÉ POUR LES MARINS-PÊCHEURS

Face aux trop nombreux accidents qui depuis 1997 ont vu disparaître en mer près de 30 marins-pêcheurs chaque année, le ministère de l'Équipement et celui de l'Agriculture et de la Pêche prennent ensemble, en décembre 2001, plusieurs mesures pour améliorer la sécurité de la pêche maritime.

Il s'agit d'abord d'encourager l'information des marins-pêcheurs et de revoir leur formation à la sécurité, qu'ils soient débutants ou confirmés. Des modules de formation sanctionnés par un certificat seront créés dans les lycées professionnels, et une journée formation devra être suivie, tous les cinq ans, par les 5 000 marins-pêcheurs en activité. Dans le domaine portuaire et dans les entreprises de

pêche, des structures paritaires de prévention devront être créées dans le cadre d'accords collectifs locaux. De surcroît, la généralisation du port d'un vêtement de travail à flottabilité intégrée sera fortement encouragée ainsi que l'amélioration des équipements de sauvetage des navires de moins de douze mètres. Des aides communautaires et des collectivités locales compléteront celles de l'État pour sécuriser les 6 000 navires à équiper d'ici 2004.

Enfin, les contrôles et interventions de sécurité seront mieux adaptés aux besoins spécifiques des navires de pêche et le recrutement de 34 nouveaux inspecteurs de la sécurité s'ajoutera aux 75 postes créés en 2001 pour renforcer la sécurité maritime.



1 • Pêcheurs à Port-Vendres

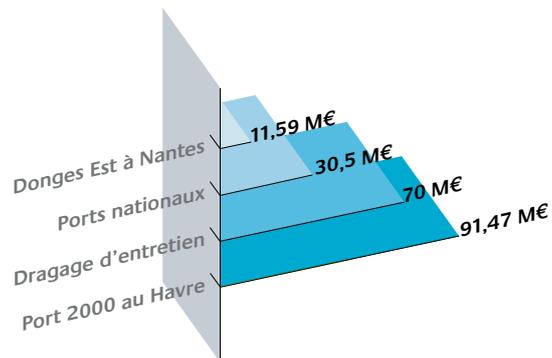
L'ACTION INTERNATIONALE POUR LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL MARITIME

Les deux résolutions préparées en mai 2001 avec les experts de l'OMI et OIT sur la situation des marins abandonnés sont en bonne voie d'être adoptées par ces deux organismes. En même temps, un volet maritime figure pour la première fois dans l'accord entre la France et le bureau international du Travail signé en novembre 2001. Il consacre la coopération avec le BIT dans le cadre du programme "Pour un travail décent dans l'industrie maritime". Le ministère y apporte sa contribution et a participé aux travaux du groupe tripartite chargé d'élaborer, d'ici 2005, une Convention internationale unique du travail maritime.

BILAN DE L'ACTIVITÉ DES PORTS

Les moyens d'engagement globalement consacrés aux ports maritimes doivent permettre à l'économie portuaire de gagner en compétitivité dans un marché mondial de plus en plus concurrentiel. En effet, les investissements portuaires vont être jusqu'en 2007 quatre fois supérieurs à ceux des six dernières années. Il s'agit de maintenir la bonne insertion des ports français dans la politique européenne des transports en adaptant les équipements et les infrastructures de desserte terrestre, notamment ferroviaire, sans négliger le développement du cabotage maritime.

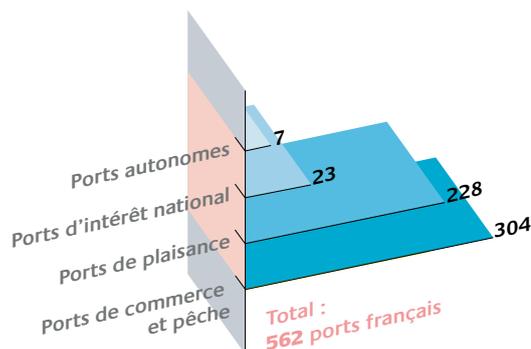
► Participation de l'État au financement des projets portuaires



L'année 2001 a vu le démarrage de Port 2000 et l'enquête publique de Donges sera lancée au début de 2002. De même, la modernisation du Code des ports maritimes s'est poursuivie cette année avec notamment la parution du décret du 29 juin 2001 sur les droits de port. La réforme des dragages lancée maintenant depuis près de 3 ans va se concrétiser par l'arrivée de 2 nouvelles dragues au cours de l'année 2002.

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".

► Répartition des 562 ports français



► La navigation de plaisance en chiffres

770 000 navires de plaisance

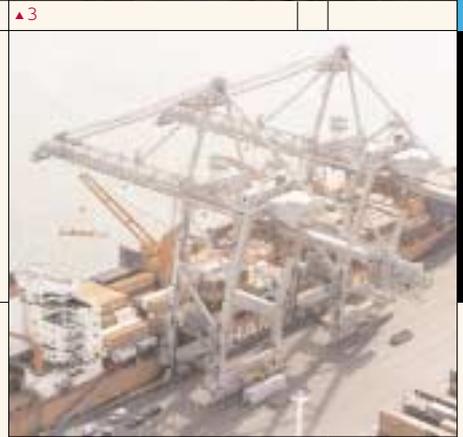
20 000 nouvelles immatriculations par an

4 millions de plaisanciers

1^{er} rang mondial pour la construction de voiliers et de pneumatiques



◀ 2



▲ 3

▲ 4 ▲ 5 ▼

ÉVÉNEMENT 2001 LE PROJET DE PORT 2000 AU HAVRE

La modernisation du port du Havre avec l'extension de sa capacité d'accueil, lance un défi aux armements et aux chargeurs qui veulent développer leurs transports de conteneurs, un trafic maritime appelé à fortement progresser dans les prochaines années. Le port du Havre va ainsi disposer de solides atouts pour tenir un rôle international majeur au côté des ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg dont les trafics de conteneurs sont trois à six fois

plus élevés. La construction de Port 2000 dont la première pierre a été posée en 2001, comporte un linéaire de quai de 10 à 14 postes, hors de l'enceinte du port, offrant la possibilité de formation de lots de trains entiers. Port 2000 offre une réponse ambitieuse, en termes de qualité de service et de capacité, à l'évolution à la demande mondiale du transport maritime, avec un impact durable sur l'économie régionale.



6 ▼

2 • Port 2000 : le chantier s'est ouvert en 2001

3 • Port autonome du Havre : terminal à conteneurs de l'Asie

4 • Port autonome du Havre : terminal de l'Atlantique, nouveaux portiques Nelcon

5 • Port autonome du Havre : chargement d'un conteneur sur rail

6 • Port 2000 : photomontage du projet



UNE FILIÈRE DE FORMATION MARITIME RENFORCÉE

Le passage sous statut public des personnels de l'association de gérance des écoles maritimes et aquacoles a été en grande partie réalisé en 2001. La loi de Finances 2002, en créant 79 postes supplémentaires pour ces établissements, et l'article 212 de la loi de modernisation, permettent de compléter le dispositif et de renforcer cet enseignement en pérennisant la situation des personnels des lycées maritimes et aquacoles.

1 ▶



2 ▶



3 ▶



LA SANTÉ DES GENS DE MER

Les Septièmes Journées de la médecine des Gens de mer d'octobre s'inscrivent dans la démarche permanente d'amélioration des conditions de travail dans les milieux professionnels maritimes. Le service de santé des Gens de mer est devenu, au fil des années, indispensable tant sur le plan des soins médicaux que sur celui de la prévention des maladies et des accidents. La formation des marins professionnels et les contrôles sur le terrain sont des points forts du service qui édite à destination des marins un nouveau livret intitulé "Prenez en charge votre propre sécurité". Il est largement diffusé aux professionnels de la mer pour les informer, les alerter sur de nouveaux dangers et les aider à les prévenir.

4 ▶



1 à 3 • Les élèves de l'école nationale de la Marine marchande à Marseille

4 • Réparation des filets sur le quai à Port-Vendres

LA MODERNISATION DES PHARES ET BALISES

Le ministère joue un rôle déterminant au sein de l'AISM, Association internationale de signalisation maritime qui réunit 83 organisations de signalisation maritime, des institutions scientifiques, des fabricants de matériels et des consultants. Son rôle est d'harmoniser les dispositifs d'aide à la navigation et de confronter les expériences entre pays. En 2001, à la suite du Comité interministériel de la mer du 28 février 2000, la décision a été prise d'accélérer le programme de 80 M€ alloués à la remise en état des phares et balises, au développement des aides radioélectriques et à la modernisation de la flotte de balisage afin qu'il soit achevé en trois ans plutôt que dans les huit ans initialement prévus.

5 ▶



6 ▶



DAVANTAGE DE SÉCURITÉ EN MER

Six centres régionaux opérationnels de Surveillance et de Sauvetage en mer (CROSS) sont chargés de surveiller la mer le long des façades littorales sur le continent et en outre-mer. Ces centres coordonnent la recherche et le sauvetage en mer, organisent la prévention des risques liés à la navigation maritime, gèrent les radio-communications maritimes de sécurité et coordonnent les missions de police des pêches. Pour moderniser leurs équipements et renouveler l'ensemble des radars équipant la Manche, les moyens d'investissement ont augmenté en 2001 de 75 % pour les autorisations de programme et de 59 % pour les crédits de paiement.

7 ▶



5 & 6 • Entretien et réparation de balises en mer

7 • Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de Brest

▶ **9 897** opérations de recherche et de sauvetage coordonnées par les CROSS

18 161 personnes concernées

177 personnes décédées ou disparues

QUATRE NOUVELLES VEDETTES DE SURVEILLANCE EN MÉDITERRANÉE

Le dispositif de contrôle et de surveillance des côtes, en cours de modernisation, comporte depuis 1999 l'entrée en flotte du patrouilleur de haute mer "Iris", qui sera complétée par l'arrivée en 2004 d'un deuxième patrouilleur ainsi que l'acquisition de quinze vedettes de surveillance côtière pour les unités littorales. Quatre de ces vedettes ont été affectées en Méditerranée en 2001. Leurs missions sont la surveillance et la police maritime en toutes saisons ainsi que l'assistance aux bateaux de plaisance et de pêche. Leur conception leur permet d'accoster, facilement et sans risques, des navires de toutes tailles. Une attention particulière a été portée à la facilité de montage et de démontage des matériels lors des opérations de maintenance. Un système informatisé permet de gérer la disponibilité des unités, les pièces de rechange et la documentation technique dans un souci de réduction des coûts d'intervention et d'optimisation de l'activité opérationnelle.

8 ▶

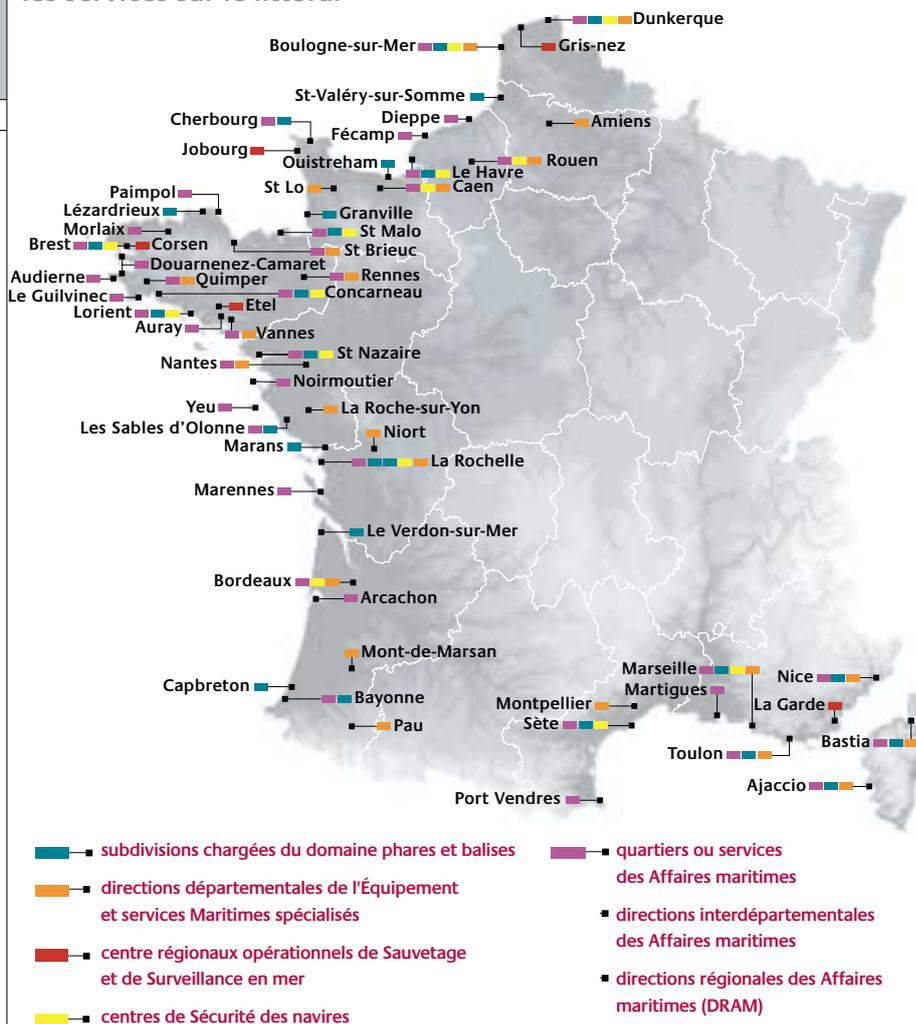


8 Les patrouilleurs sont affectés à la surveillance, à la police maritime et à l'assistance aux bateaux

LE LITTORAL MIEUX PROTÉGÉ

Les opérations de protection et de mise en valeur du littoral sont financées en 2001 à hauteur de près de 7 M€, un montant supérieur de 49 % à celui de 2000. L'enjeu est majeur car le littoral comporte 2 000 km de plages, un atout essentiel d'animation touristique des communes balnéaires. Les plages et les rivages marins sont désormais librement accessibles le long de la côte sur 4 672 km, dont 1 626 km de sentiers aménagés et ouverts au public depuis 25 ans, un anniversaire fêté au stand du ministère au Salon nautique. Ces rivages prisés du public appartiennent au patrimoine naturel et doivent être constamment protégés de dégradations dues à l'érosion, à la pollution d'eaux riveraines et aux déchets. À ce titre, les études menées en Méditerranée donnent des indications inquiétantes. On estime à 300 millions le nombre de déchets gisant jusqu'à deux cents mètres de fond, et dont la majorité sont non biodégradables. Pour mieux protéger sa façade méditerranéenne, la France a décidé de créer, en concertation avec ses partenaires européens, une zone écologique qui permettra de veiller à la biodiversité du milieu marin mais aussi de réprimer la pollution due aux navires croisant au large. Quant à la lutte contre l'érosion marine du littoral, elle s'est poursuivie en 2001 dans le cadre des contrats de plan État-régions. Le montant total de l'effort financier pour la protection des lieux habités du littoral est de 40 M€ pour la période 2000/2006, dont 5 M€ ont été engagés.

les services sur le littoral



CRÉATION D'UNE DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MER

Alain Gille, ingénieur général des Ponts et Chaussées, a été chargé en août 2001 par le ministre d'une mission d'étude sur la création d'une direction générale de la Mer, regroupant l'ensemble des services du ministère intervenant dans le

domaine maritime. Les conclusions de son rapport remis en octobre ont été validées par le ministre. La nouvelle organisation devra donner à terme plus de lisibilité, d'efficacité et de cohérence à

l'action multiple du ministère dans le domaine maritime, et inscrire résolument son action dans le cadre européen sur les enjeux de sécurité, d'efficacité économique et de préservation de l'environnement.



Formation BTP

VILLES & TERRITOIRES URBANISME & HABITAT

Urbanisme et habitat : une politique nationale fondée sur la loi SRU

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. Impulsées par le ministre de l'Équipement et la secrétaire d'État au Logement, ces politiques inscrites dans la loi Solidarité et renouvellement urbains 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 développement urbain équilibré, bien desservi par les transports en commun et respectueux de l'environnement.

Accédants bénéficiaires du prêt à 0 %

| Année | Prêts à taux zéro émis |
|-------|------------------------------|
| | |
| 1997 | 123 000 |
| 1998 | 111 200 |
| 1999 | 126 266 |
| 2000 | 111 000 |
| 2001 | 102 000* |

* Chiffre estimatif : le nombre définitif de prêts à taux zéro émis sera connu fin mai.

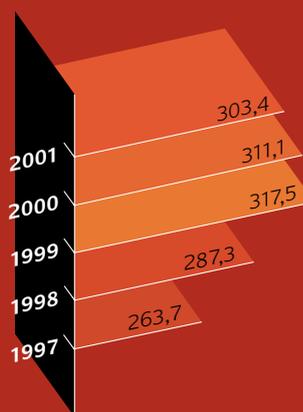
Logements sociaux financés et agréés

| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| PLA PLUS | 55 401 | 46 421 | 42 827 | 38 036 | 47 799 |
| PLS (agrément) | 4 510 | 4 984 | 4 868 | 4 081 | 8 648 |

Logements réhabilités avec des aides de l'État

| | PALULOS | PAH | ANAH |
|------|---------|--------|---------|
| 1997 | 176 200 | 66 600 | 107 600 |
| 1998 | 168 200 | 69 400 | 111 200 |
| 1999 | 160 000 | 77 400 | 118 400 |
| 2000 | 156 100 | 80 200 | 136 600 |
| 2001 | 119 800 | 72 046 | 127 882 |

Logements mis en chantier en milliers





ÉVÈNEMENT 2001

LA RELANCE DU LOGEMENT LOCATIF SOCIAL

Véritable service d'intérêt général, le logement social est un instrument majeur de mixité sociale et de lutte contre l'exclusion. Dans un contexte où la construction de logements s'est considérablement redressée et se maintient depuis trois ans au-dessus du seuil de 300 000 logements par an, la réalisation de logements locatifs sociaux continuait à fléchir. Les mesures prises (montages financiers, aides de l'État, allègement des procédures et financement privilégié du 1%) et la mobilisation des services de l'État et des organismes HLM ont permis en 2001 le financement de 56 000 logements locatifs sociaux, soit un résultat supérieur à l'objectif recherché de 50 000. Parmi ceux-ci, 18 000 sont localisés dans des communes soumises à obligation au titre de la loi SRU. L'effort va se poursuivre en 2002.

1 • Paris 20^e,
bd de Belleville,
50 logements
PLA opération
REX, Architecte
F. Borel

2 • Saint-Max
(54), le clos des
vignes, Architecte
E. Hochart



LE LOGEMENT SOCIAL PRIVÉ

L'investissement locatif privé repose sur le dispositif pérenne souvent dénommé "Besson" qui prévoit, dans la continuité du dispositif "Périssol" pour les logements neufs, un amortissement accéléré du bien et pour le logement existant, une augmentation de la déduction forfaitaire de 14 à 25 %. Il permet de développer un parc de logements privés à loyers maîtrisés accessible aux classes moyennes : en 2001, environ 20 000 logements neufs ont bénéficié de cet avantage fiscal. Les investisseurs privés peuvent également depuis mars 2001 obtenir des prêts locatifs sociaux (PLS), dont les taux avantageux et l'exonération de TVA et TFPB (taxe foncière sur les propriétés bâties) constituent la contrepartie d'une location effectuée à loyers plafonnés à des locataires sous conditions de ressources plus contraignantes.

Par ailleurs, la loi de finances pour 2002 prévoit un régime "très social" où la déduction forfaitaire passe à 60 % dès lors que les loyers pratiqués et les ressources des locataires sont situés à un niveau encore inférieur.

MESURES SPÉCIFIQUES EN ÎLE-DE-FRANCE

Compte tenu de l'ampleur des besoins, un effort particulier a été fait en Île-de-France où environ 14 500 logements ont été financés ou agréés. Cet effort de relance s'est accompagné d'un recentrage de la programmation vers les communes peu équipées en logements sociaux, donc concernées par la loi SRU. Cette relance du logement social est soutenue par une relance de l'action foncière et de l'urbanisme opérationnel qui s'est traduite en 2001 par la signature d'une convention État/région relative à l'action foncière en Île-de-France et d'un contrat d'objectifs avec l'Agence foncière et technique de la région parisienne.

3 • Nantes (44),
Chronos,
81 logements,
Architecte
E. Dubosc

4 • Castanet-
Tolosan (31),
les jardins
de Rabaudy,
Architecte
D. de Valcourt

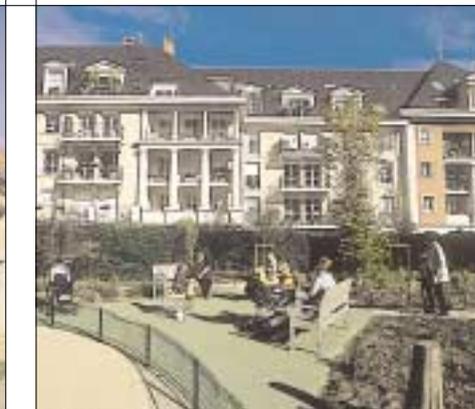
5 • Beaumont-
sur-Oise (60),
relais de poste
transformé
en logements
sociaux



▲ 1 2 ▼

▼ 3

▼ 4



L'ACCESSION À LA PROPRIÉTÉ

Le prêt à taux zéro a été maintenu en 2001 et a bénéficié à environ 102 000 accédants modestes. Par ailleurs deux appels à projets ont été lancés en vue de favoriser, dans une perspective de mixité sociale, d'une part l'accession très sociale en zones tendues et d'autre part l'accession en maison individuelle dans des zones urbaines sensibles. Dans les deux cas, une aide forfaitaire de 10 700 € est attribuée au maître d'ouvrage qui la répercutera sur le prix de vente. Les projets qui concerneront 1 000 logements pour chacun des appels à projets sont sélectionnés par un comité d'agrément national.

Enfin une réforme des prêts conventionnés (PC) et des prêts d'accession sociale (PAS) a été mise en œuvre à compter du mois de novembre 2001. Cette réforme vise notamment à s'adapter aux nouvelles pratiques bancaires (révisabilité des taux, modulation des remboursements), à supprimer les plafonds de prix et à augmenter les plafonds de ressources pour l'obtention des PAS.

de 1 à 4 ■
Les jardins de Robinson, opération de réhabilitation-construction en cœur de ville au Plessis-Robinson

L'AMÉLIORATION DES AIDES PERSONNELLES AU LOGEMENT

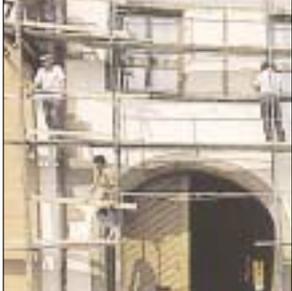
Au 1^{er} janvier 2002, le deuxième volet de la réforme engagée en 2000 pour augmenter les aides personnelles au logement entre en application. Son double objectif est :

- d'harmoniser les barèmes de calcul des allocations versées dans les logements sociaux (APL) et dans le parc privé (AL) ;
- de traiter de la même manière les faibles revenus, qu'ils proviennent du travail ou de minima sociaux.

Cette réforme se traduit par un supplément d'aide et donc de pouvoir d'achat, pour la grande majorité des locataires. Le gain annuel moyen de 2002 par rapport à 2001 équivaut à 137,2€ (900F) par an.

UN NUMÉRO UNIQUE POUR LE DEMANDEUR DE LOGEMENT SOCIAL

Depuis le 1^{er} juin 2001, un numéro unique départemental enregistre les demandes de logements locatifs sociaux. Ce dispositif améliore la transparence des attributions et l'égalité de traitement des candidats. Les lieux d'enregistrement sont obligatoirement tous les organismes HLM et les services de l'État désignés par le préfet ainsi que les communes qui l'auront décidé par délibération de leur conseil municipal. Ce dispositif, qui garantit les droits des demandeurs, facilitera la connaissance de l'état de la demande.

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>COMPÉTENCES ÉLARGIES POUR L'ANAH</p> |  |  | <p>5 • Réhabilitation en cours à Guebetschwihr dans le Haut-Rhin</p> |
| <p>L'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) a pour mission depuis sa création en 1971 d'apporter une aide financière aux propriétaires qui réalisent des travaux d'amélioration dans les immeubles ou logements qu'ils louent. La réforme engagée par le ministère depuis l'instauration de la loi SRU met en place un nouveau dispositif juridique et financier très complet de subventions. En octroyant désormais ses aides aussi bien aux propriétaires bailleurs qu'aux propriétaires occupants, l'agence a vocation à intervenir sur l'ensemble du parc privé, sur 4,8 millions de logements locatifs, et sur 3,9 millions de logements appartenant à leurs propriétaires. Elle participe ainsi activement à la promotion de l'habitat durable et à l'éradication de l'habitat indigne. La réforme est entrée en vigueur début janvier 2002.</p> | <p>RÉQUISITIONS</p> <p>La procédure de réquisition avec attributaire, instituée par la loi de lutte contre les exclusions de 1998, permet de mobiliser les locaux vacants au profit des familles en difficulté. Dans l'agglomération parisienne et dans les grandes agglomérations de province, à la suite de l'engagement de procédures de réquisitions, plusieurs dizaines de logements ont été remis sur le marché. En complément, des logements appartenant au patrimoine de l'État sont également mobilisés.</p> | <p>UN PLAN D'ÉRADICATION DE L'HABITAT INDIGNE</p> <p>Alors que le confort de l'habitat individuel ne cesse de s'améliorer, de trop nombreuses familles vivent encore dans des logements dangereux, insalubres ou exposés à des risques mettant leur santé en péril. La loi Solidarité et renouvellement urbains de 2000, après la loi contre les exclusions de 1998, donne aux bailleurs, locataires, collectivités et pouvoirs publics les moyens de supprimer cet habitat indigne. Première disposition, le droit à un logement décent qui permet au locataire d'agir auprès du propriétaire afin d'obtenir des travaux de mise aux normes. Les logements insalubres, qui mettent en danger la santé de leurs occupants, appellent une action volontariste des Pouvoirs publics. Le plan d'éradication de l'habitat indigne, mis en place en 2001, concerne onze départements prioritaires et sera étendu à l'ensemble du territoire en 2002. Par ailleurs, les mesures prises lors du Comité interministériel des villes du 4 octobre 2001 renforcent les moyens d'intervention en faveur du traitement des copropriétés dégradées, autre forme d'habitat indigne.</p> | <p>6 • Immeuble dégradé avenue Jean-Jaurès, Paris 19^e</p> |
|  | <p>7 ▼</p> |  | <p>8 ▼</p> |
| <p>RELOGEMENT DES FAMILLES SINISTRÉES DANS LA SOMME ET À TOULOUSE</p> | | | <p>7 • Lutte contre les inondations de la Somme</p> |
| <p>Venus nombreux au secours des victimes des inondations du printemps 2000 dans la Somme, les agents de l'Équipement n'ont pas ménagé leur peine. Ils ont dû se mobiliser jour et nuit pour remettre en état les canaux, les équipements publics, les routes et aider les familles à se reloger. En attendant la décrue et la réparation de leurs maisons, 250 familles sinistrées ont été relogées dans des structures modulaires tandis que d'autres familles étaient hébergées par des proches et bénéficiaient d'une allocation logement temporaire.</p> | <p>À Toulouse, où la DDE de Haute-Garonne a été directement touchée par l'explosion de septembre de l'usine AZF, l'action du ministère s'est fondée sur la volonté de ne laisser aucune famille toulousaine sans abri. Tout a été entrepris pour les reloger : mobilisation du parc social vacant, apport de mobil-homes, coordination des travaux visant à assurer rapidement le clos et le couvert sans attendre les réparations définitives. Des aides d'urgence ont appuyé cette action tant pour le parc HLM que pour les logements privés.</p> | <p>8 • Destruction du parc de la DDE causée par l'explosion de l'usine AZF de Toulouse</p> | |



◀ 1

1 • Gare SNCF de Saint-Denis : système à chenilles pour l'accessibilité des escaliers

VEILLER À L'ACCESSIBILITÉ DES LOGEMENTS

L'accès des personnes en situation de handicap à un logement autonome est un enjeu de justice et de solidarité majeur. C'est pourquoi les aides financières destinées à adapter certains logements du parc social ont été majorées. Dans le neuf, le budget affecté au contrôle du respect des normes a augmenté entre 1997 et 2000 de 50 %. Des progrès restent à faire. La poursuite d'actions d'information et de sensibilisation des constructeurs, menées au sein du ministère ainsi que sa participation aux travaux de l'AFNOR complètent les dispositions réglementaires. Une convention de partenariat signée en février 2001 avec plusieurs ministères et institutions contribuera à étendre la préoccupation d'accessibilité dans les logements au problème du maintien à domicile de personnes âgées.

2 • Marseille, quartier du Panier, discussion sur le chantier

LA RÉFORME DE L'INGÉNIERIE PUBLIQUE

La loi du 11 décembre 2001 a réaffirmé la légitimité d'intervention des services de l'État pour le compte des collectivités locales et en a sécurisé le cadre. Elle confère le caractère de service d'intérêt général à une assistance technique à la gestion communale modernisée et réservée aux communes et groupements sous condition de taille et de ressources. Le nouveau Code des marchés publics, entré en application le 10 septembre 2001, a marqué l'entrée dans le champ concurrentiel des activités d'ingénierie publique pour le compte des maîtres d'ouvrage soumis à ce Code, hors mandat et assistance technique.

Des mesures d'accompagnement ont été mises en place pour les services déconcentrés et spécialisés. Ont été mis en place un dispositif de comptabilité analytique reposant sur un suivi des temps, une grille nationale de prix journaliers par niveau de qualification, ainsi que de nouvelles modalités d'engagement de l'État. Des guides et documents méthodologiques ont été diffusés aux services. Des formations ont été mises en œuvre dans les centres interrégionaux de formation professionnelle.

Enfin, des dialogues ont été menés avec les représentants syndicaux des personnels du ministère, et les principales organisations représentatives de l'ingénierie privée.



▲ 2

RENOUVELLEMENT URBAIN

Le Comité interministériel des villes (CIV) du 1^{er} octobre 2001 a développé l'action en faveur du renouvellement urbain engagée lors du CIV du 30 juin 1998. Plusieurs décisions sont ainsi à noter :

- un programme national de renouvellement urbain, avec la sélection de 30 nouvelles opérations de renouvellement urbain (ORU) ;

- des programmes de démolition-reconstruction : les crédits de subvention à la démolition de logements sociaux ont été multipliés par trois, les procédures ont été simplifiées et déconcentrées en totalité par la circulaire du 15 novembre 2001, tandis que les bailleurs

sociaux sont incités à développer des plans stratégiques de patrimoine (intégrant démolitions, grosses réhabilitations, programme d'entretien courant et nouvelles constructions) ;

- un programme de rénovation des copropriétés dégradées, identifiant dix sites prioritaires, dégagant des moyens d'ingénierie et d'expertise et améliorant l'intervention de l'ANAH pour les travaux d'urgence destinés à assurer la sécurité ou la continuité du fonctionnement des équipements collectifs ;

- des démarches partenariales pour l'amélioration de la vie quotidienne dans les quartiers, s'appuyant sur le renforcement des moyens budgétaires de la ligne "qualité de service" et sur l'allègement de la taxe foncière sur les propriétés bâties dont peuvent bénéficier les organismes HLM en zone urbaine sensible (ZUS).

Par ailleurs, la convention signée le 11 décembre 2001 avec les acteurs du 1 % logement marque une étape majeure dans la politique du renouvellement urbain.

Elle prévoit la participation des employeurs à l'effort de construction dans le renouvellement urbain sous deux formes :

- les fonds du 1 % pourront contribuer au financement des opérations de renouvellement urbain (amélioration du financement des démolitions, y compris dans les copropriétés dégradées, subvention d'équilibre pour certaines opérations de renouvellement urbain) ;

- une société foncière, en cours de constitution par les acteurs du 1 %, aura vocation à produire du logement sur les sites de renouvellement urbain, notamment à la suite d'opérations de démolition, ainsi qu'à produire du logement avec un objectif de mixité dans les zones où le marché foncier est tendu.



RETOUR AU DROIT COMMUN DES VILLES NOUVELLES

L'état d'avancement des villes nouvelles permet d'engager pour certaines d'entre elles le passage au droit commun, dont l'objectif est de donner aux collectivités locales la responsabilité pleine et entière de leur devenir. La démarche conduit à organiser le reclassement des personnels des établissements publics d'aménagement (EPA), et à transférer la responsabilité des ZAC et des actifs aux collectivités locales au terme d'une convention de sortie fixant les modalités juridiques et financières de l'opération. La convention de sortie peut comprendre également un volet "contrat d'agglomération" permettant la poursuite du développement de l'agglomération. Les villes nouvelles d'Évry (sortie fin 2000), Berre (sortie fin 2001), Cergy et St-Quentin (sortie fin 2002), l'Isle d'Abeau (sortie 2003 ou 2004) sont concernées.



UN PARTENARIAT DURABLE POUR L'AMÉNAGEMENT DE NANTERRE

Le 9 mai 2000, un accord avait été conclu entre l'État et la ville de Nanterre (Hauts-de-Seine) pour réaliser le projet d'aménagement du territoire de cette commune, situé dans le prolongement de l'axe allant du Louvre à la Seine. Dans le cadre de cet accord, un établissement public d'aménagement a été créé par décret du 20 décembre 2000, doté d'un conseil d'administration composé à parité de représentants de l'État et des collectivités territoriales. Les premiers programmes ont été engagés.

- 3 • Cergy-Pontoise, centre commercial Les 3 Fontaines
- 4 • La cathédrale d'Evry ville nouvelle, architecte M. Bota
- 5 • L'université Les Chênes à Cergy-Pontoise

SÉCURITÉ

■ Dans le souci d'améliorer des projets d'aménagement et de revaloriser des espaces publics, privés et à usage collectif, deux appels à projets ont été lancés en direction des concepteurs et des aménageurs :

- le premier, "Mieux vivre ensemble", a consacré 14,24 M€ au soutien de projets de services au public ou d'aménagements des espaces extérieurs, publics ou à usage collectif, dans les quartiers d'habitat social ;
- le second appel à projet, "Villa urbaine durable" a été lancé par le Plan urbanisme, construction et architecture. Il a pour objet de faire avancer la qualité de l'habitat collectif pour la rapprocher de celle de l'habitat individuel dans le cadre de constructions mixtes de logements locatifs et en accession à la propriété.

■ Parallèlement à ces deux appels à projets, les aides à la "qualité de service", qui soutiennent notamment les actions des bailleurs sociaux en matière de propreté et de tranquillité, ont vu leur volume multiplié par trois. De nouveaux dispositifs concourant à la sécurité et à la qualité de vie, notamment dans les sites rencontrant les plus grandes difficultés, sont également mis en place : un abattement de taxe foncière pour les bailleurs sociaux mettant en place des actions améliorant le service rendu aux habitants dans les zones urbaines sensibles (ZUS), et l'obligation pour tous les bailleurs de disposer de gardiens au nombre d'un pour cent logements, dans un premier temps dans les ZUS, puis sur l'ensemble des sites.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement durable constitue pour notre pays un défi aux dimensions multiples : environnemental, bien sûr, mais aussi social, économique et culturel. Dans le cadre de la mise en œuvre du programme national de lutte contre le changement climatique adopté en janvier 2000 et du plan bâtiment-santé de septembre 1999, plusieurs mesures ont été prises en 2001 : obligation de respecter la nouvelle réglementation thermique pour les constructions autorisées depuis le 1^{er} juin 2001, renforcement des mesures de prévention et de protection contre l'amiante, mise en place de l'observatoire de la qualité de l'air intérieur, mesures de prévention contre les effets du radon, etc. Ces dispositions ont été intégrées dans un plan national habitat-construction-développement durable, préparé en 2001 et présenté en janvier 2002 par la secrétaire d'État au logement en Conseil des ministres. Ce plan vise à la limitation des émissions de gaz à effet de serre, à l'économie de ressources énergétiques et l'abaissement des charges pesant sur les occupants, à favoriser l'emploi de produits renouvelables ou recyclables et exempts de risques pour la santé, à mieux maîtriser les dimensions environnementales des processus de construction et de gestion immobilière, ainsi qu'à développer le dialogue entre tous les acteurs de la construction, les pouvoirs publics et les usagers. Plusieurs dispositions fiscales et financières facilitent la mise en œuvre des objectifs du plan, comme un crédit d'impôts de 15% pour l'acquisition de matériaux d'isolation thermique et d'appareils de régulation de chauffage, des taux de subvention PALULOS majorés pour l'installation de chauffe-eau solaires ou de baies vitrées à faible déperdition thermique, et l'exonération de 5 ans de la taxe foncière sur les propriétés bâties pour les logements sociaux qui respecteront des critères de qualité environnementale.

FRANCE ACTIVITÉS TOURISTIQUES



L'organisation du tourisme

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

CHIFFRES CLÉS

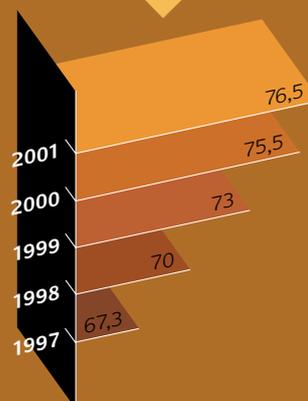
Données budgétaires

en millions d'€

| | 2000 | 2001 |
|---|--------------|--------------|
| Observation économique | 2,94 | 2,41 |
| Soutien à l'emploi et aux entreprises de tourisme | 3,51 | 4,24 |
| Développement et aménagement touristique | 7,94 | 13,86 |
| Accès aux vacances pour tous | 3,84 | 4,56 |
| Promotion de la France | 27,48 | 27,70 |

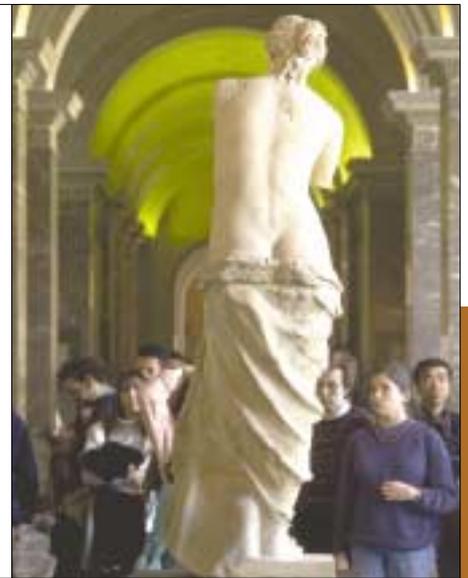
Arrivées de touristes étrangers en France

en millions





▲ 1 2 ▼



▲ 3



▲ 4

L'ADMINISTRATION DU TOURISME ET SES ORGANISMES ASSOCIÉS

Le tourisme étant un secteur où l'action publique et privée sont étroitement associées, l'administration du tourisme (direction du Tourisme, délégations régionales au Tourisme et service d'Études d'aménagement de la montagne) joue un rôle de coordination et d'animation de multiples organismes placés sous son contrôle ou sa tutelle : le GIE Maison de la France, les deux groupements d'intérêt public (Agence française d'ingénierie touristique, Bourse solidarité vacances) et l'Agence

nationale pour les chèques-vacances (EPIC). Participent également à son action deux associations conventionnées : l'Observatoire national du tourisme et le Comité national pour le fleurissement de la France. À l'action de ces organismes s'ajoute celle des acteurs d'animation territoriale que sont les comités régionaux et départementaux du Tourisme, les offices de Tourisme et les syndicats d'initiative, partenaires privilégiés de la politique déconcentrée de l'État.

1 • Détente estivale sur la Somme

2 • Image de la côte vendéenne

3 • Visite à la Vénus de Milo au Louvre

4 • Camping au Bois de Boulogne

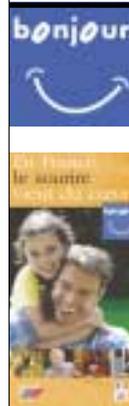
BILAN POSITIF MALGRÉ LE 11 SEPTEMBRE

Les activités liées au tourisme représentent 7% du PIB, 2 millions d'emplois directs et indirects pour 215 000 moyennes ou petites entreprises dont la plupart comptent moins de dix salariés. Au-delà de son fort impact sur l'économie, la vitalité et le dynamisme des régions, le tourisme participe au rayonnement de la France, premier pays d'accueil des touristes dans le monde avec en 2001, malgré le ralentissement de l'activité due aux attentats du 11 septembre, 76,5 millions de visiteurs étrangers, soit 1,3% de plus que l'année précédente et une consommation touristique de 98,5 milliards d'euros en progression de 2,8% (chiffres provisoires). À ces mesures se sont ajoutées des allègements de charges sociales et la possibilité du recours au chômage partiel pour les salariés de ces entreprises.

MAISON DE LA FRANCE, PROMOTEUR DE LA FRANCE DANS LE MONDE

La promotion touristique de la France à l'étranger est assurée par Maison de la France. Ce groupement d'intérêt économique, créé en 1987, associe l'État, les collectivités territoriales et le secteur privé. Avec 31 bureaux implantés dans 26 pays, Il organise la promotion de la destination France sur les marchés traditionnels et émergents, promeut les offres à forte valeur ajoutée et s'efforce de sensibiliser de nouveaux publics à l'attrait de la France. Pour enrayer la baisse d'acti-

tivité due aux événements du 11 septembre, le principe d'une nouvelle campagne de promotion de la France à l'étranger a été confirmé par le Premier ministre lors des assises du Tourisme du 18 octobre 2001. Évaluée à 12,5 M€, dont la moitié est apportée par le secrétariat d'État au Tourisme, la campagne internationale sera lancée au cours du premier trimestre 2002 par Maison de la France dans le cadre d'un large partenariat avec tous les professionnels concernés.



DYNAMIQUE ÉLARGIE DE LA CAMPAGNE "BONJOUR"

La campagne "Bonjour" consacrée chaque année depuis 1994 à l'accueil des touristes français et étrangers est confiée depuis 2001 à Maison de la France. Près de 40 000 professionnels ont adhéré aux objectifs de la campagne qui a bénéficié du partenariat de grandes entreprises.

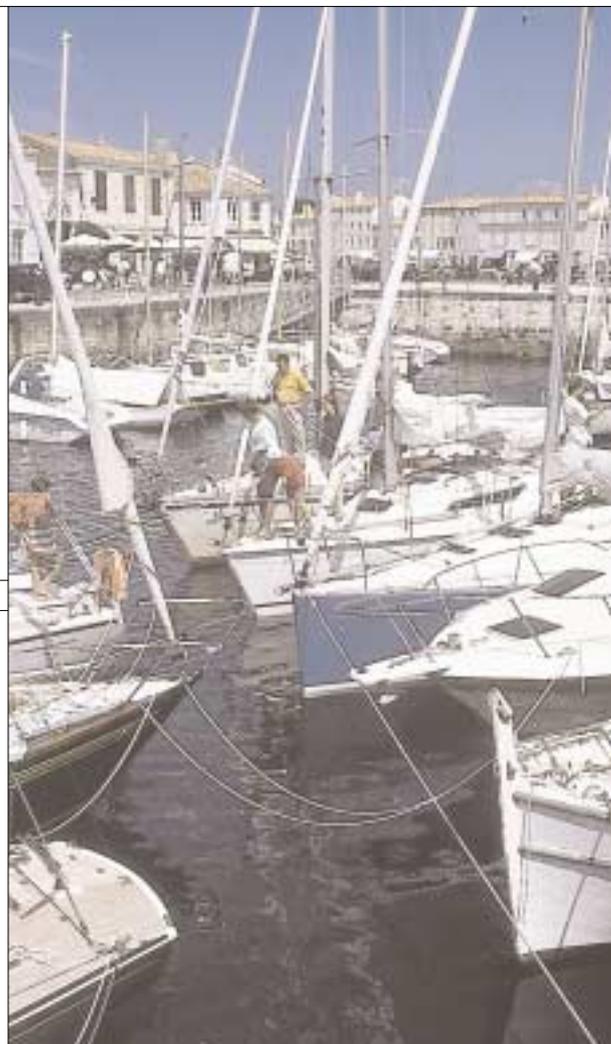


▲ 1 2 ▼



1 ■ Ski de randonnée dans les Alpes

2 ■ Cyclo-tourisme à Houat dans le Morbihan



▲ 3 4 ▼



3 ■ Port de plaisance de Saint-Martin-de-Ré

4 ■ Port de plaisance d'Argelès-sur-Mer dans les Pyrénées-Orientales

LE LANCEMENT DU "TOURISME DE PAYS"

La campagne de communication "Tourisme de pays : la France côté cœur" lancée au printemps, découvre un nouveau visage de la France à ceux qui s'intéressent aux richesses de ses régions et aimeraient mieux les connaître. Son propos est double : aider les régions touchées par les intempéries à revaloriser leur potentiel touristique et promouvoir le tourisme vert dans son ensemble à travers un nouveau concept, le "tourisme de pays".

TOURISME ET ÉTHIQUE

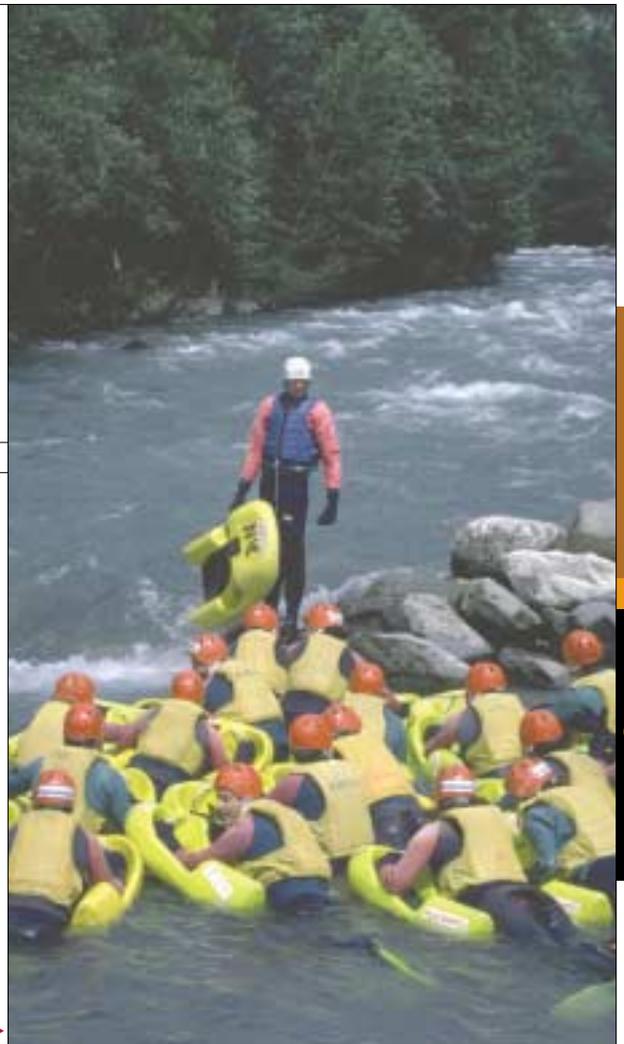
Une charte nationale d'éthique du Tourisme a été signée par de nombreux professionnels à l'occasion du salon Top Rése de Deauville. Les grands principes du Code mondial d'éthique du Tourisme y sont rappelés ainsi que l'obligation de développement durable pour les projets liés au tourisme en France. Pour les professionnels, l'application de la charte se traduit par un cahier des charges qui donne lieu à la délivrance du label "Éthique et Tourisme". Dans le même esprit, le secrétariat d'État au Tourisme a lancé avec le Comité contre l'esclavage moderne, une campagne contre l'esclavage dans les professions du tourisme, fléau qui se développe en Europe à la faveur de la mondialisation.

LE DROIT AUX VACANCES POUR TOUS

Parallèlement à son action pour la promotion de la France et la qualité de son accueil, le secrétariat d'État au Tourisme continue à rendre concret le "droit aux vacances pour tous". En 2001, plusieurs mesures sont prises pour faciliter l'accès aux vacances des personnes handicapées et des foyers les plus démunis. En janvier 2001, Maison de la France a lancé une campagne de revalorisation du tourisme social et associatif avec le slogan "La plus généreuse idée des vacances". L'objectif est de redonner une identité forte et une vitalité nouvelle à ce secteur. La Bourse solidarité vacances, l'extension du chèque-vacances aux PME/PMI de moins de cinquante salariés sont autant d'étapes déjà franchies pour faciliter l'accès aux vacances à ceux qui ne partent pas faute de revenus suffisants. La loi de Finances 2002 a par ailleurs réévalué le revenu fiscal de référence permettant de bénéficier des chèques-vacances de 12% pour la première part de quotient familial, avec un effort plus soutenu, de l'ordre de 14%, pour les demi-parts supplémentaires. Le CIADT du 7 juillet 2001 a par ailleurs souhaité développer un nouveau programme de consolidation de l'équipement du Tourisme social qui sera doté de 36,6 M€ pour la période 2001-2006. En quelques années, le tourisme social et associatif s'est beaucoup développé puisqu'il représente aujourd'hui six millions de vacanciers, 14 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 110000 salariés permanents et saisonniers et un rythme de croissance de l'emploi de +2,6%.



▲ 5



6 ▼



7 ▶

UNE ACTION INTERNATIONALE RENFORCÉE

Trois objectifs sont ici visés : faire part de l'expérience de la France et défendre les intérêts français auprès des institutions européennes et internationales; répondre aux demandes de coopération exprimées par les gouvernements étrangers dans le cadre de la politique extérieure du Gouvernement; accompagner les entreprises françaises à exporter leur savoir-faire. Les coopérations multilatérales de la France dans le domaine du tourisme s'appuient non seulement sur les organisations internationales, notamment l'Organisation mondiale du tourisme, et le Bureau international du tourisme social, mais aussi sur les instances européennes, où la France préside le groupe de travail

consacré à la promotion de la protection de l'environnement et du développement durable. L'action menée en matière de coopération internationale concentre ses moyens sur quelques priorités géographiques, choisies en accord avec le ministère des Affaires étrangères : Caraïbes et Amérique centrale, Afrique australe et Océan indien, Afrique francophone, Maghreb et Moyen-Orient, Europe de l'Est et Asie (Chine, Vietnam et Inde notamment). L'action interministérielle a été intensifiée depuis 1998 : des réunions de concertations ont été organisées régulièrement avec le ministère des Affaires étrangères et le ministère des Finances.

5 • Petite route de Bourgogne à travers vigne et colza

6 • Sentier littoral entre Trébeurden et Trégastel en Bretagne

7 • Initiation à l'hydrospeed dans un torrent des Alpes

8 • La nouvelle gare TGV de Valence



◀ 8

ÉVÉNEMENT 2001

LE TGV MÉDITERRANÉE ET L'ESSOR DU GRAND SUD

Malgré le ralentissement naturel de l'activité touristique à l'automne et la baisse de fréquentation due aux attentats du 11 septembre aux États-Unis, le trafic voyageurs sur le TGV Méditerranée a progressé de 12% au dernier trimestre 2001, après une fréquentation d'été très élevée. C'est dire le succès de cette ligne grande vitesse ouverte aux voyageurs depuis le 10 juin 2001 par la SNCF. Les études montrent que le TGV Méditerranée renforce l'attrait des touristes pour les régions du grand Sud. En réponse à leur attente, une liaison TGV directe devrait s'ouvrir en 2002 entre Londres et Avignon. La SNCF, Maison de la France et les comités régionaux et départementaux du Tourisme collaborent activement à la promotion des destinations touristiques desservies par ce TGV. Les professionnels comptent sur le développement des séjours de deux à trois jours qui attirent de plus en plus les visiteurs du Nord, pour développer leur chiffre d'affaires.



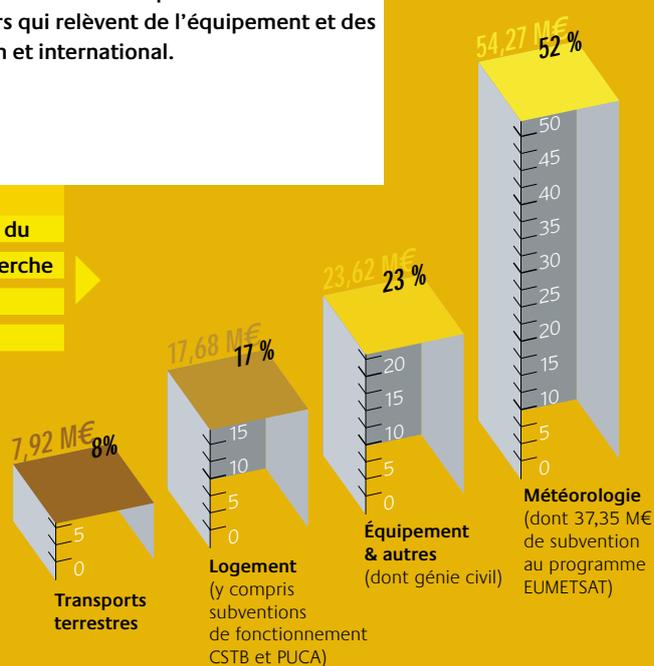
Systeme Galileo

MONDE RECHERCHE & EXPORTATION POLITIQUES EUROPÉENNES

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

La direction de la Recherche et des Affaires scientifiques et techniques (DRAST) participe, avec le concours du réseau scientifique et technique (RST), à des programmes de recherche en France, en Europe et dans le monde dans les champs transport, génie civil et ville. La direction des Affaires économiques et internationales (DAEI) participe à la promotion du savoir-faire français dans les secteurs qui relèvent de l'équipement et des transports, et prépare les actions ministérielles dans le cadre européen et international.

Ventilation des crédits du budget civil de la recherche et du développement (BCRD 2001)



LA CLÔTURE DU PREDIT 2



▲1

En juin 2001, s'est tenu à la Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris le colloque de clôture du Predit 2 (1996-2000), programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres. Ce programme interministériel financé par quatre ministères, dont celui de l'Équipement, ainsi que deux agences d'objectifs, a permis de réaliser un effort de

recherche de plus d'un milliard d'euros, autour de 1 300 projets, avec la contribution d'un millier de partenaires publics et privés.

Selon l'évaluation réalisée, le programme a eu un fort impact en termes de mobilisation des chercheurs, de nouvelle approche intégrée des systèmes de transport et de développement de solutions technologiques novatrices.

Grâce aux Predit 1 et 2, les industriels français, PME et grandes entreprises, ont amélioré leur niveau technologique et leur compétitivité économique. Parmi les exemples les plus significatifs, il convient de citer le TGV nouvelle génération, les moteurs à injection directe, essence et diesel, l'impact des pollutions sur la santé, la lutte contre les nuisances sonores dans les transports.



▲2

▲3



LE LANCEMENT DU PREDIT 3

Après une intense concertation en 2001, trois enjeux ont été retenus pour le futur programme :

- la mobilité durable des biens et des personnes ;
- la sécurité des systèmes de transport ;
- la préservation de l'environnement, notamment avec des objectifs de réduction de gaz à effet de serre et des nuisances sonores.

Le Predit 3 (2002 - 2006) propose de couvrir tout le champ de la mobilité terrestre, qu'il s'agisse de transports classiques ou alternatifs (marche, vélo), à la fois pour les marchandises et les voyageurs, en associant les questions d'interface avec les transports aériens et maritimes. Six thématiques ont été définies : mobilité et territoires ; transport de marchandises ; sécurité et sûreté des systèmes ; énergie, environnement ; véhicule propre, économe et sûr ; véhicule intelligent et communicant. Préparé en 2001, le Predit 3 devrait lancer ses premiers appels d'offres en 2002.

Pour en savoir plus : site internet www.predit.prd.fr

LE RÉSEAU GÉNIE CIVIL ET URBAIN

Le réseau génie civil et urbain a, sous l'impulsion d'un nouveau président, renforcé son activité en intégrant la dimension environnementale, l'ouverture vers le nouvel espace européen de la recherche et la valorisation des métiers du BTP en direction des jeunes.

Trois projets nationaux de recherche CALIBE, BEFIM et BHP, relatifs au matériau béton et associant de nombreux partenaires publics et privés, ont pris fin. Les résultats ont fait l'objet d'une large diffusion au niveau national et local au travers de séminaires organisés avec les professionnels concernés.

Pour en savoir plus : site internet www.rgcu.prd.fr

1 ■ Colloque de clôture du Predit en juin 2001

2 ■ Predit juin 2001 : présentation de maquette de véhicule innovant

3 ■ Predit juin 2001 : débat avec le public

LES POLITIQUES DE L'UNION EUROPÉENNE

Le Livre blanc sur la politique européenne des transports

La Commission européenne a adopté le 12 septembre 2001 un Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010.

Très attendu, ce document propose pour les dix ans à venir une politique volontariste visant à un rééquilibrage en faveur des modes de transport les plus sûrs et les plus respectueux de l'environnement. Il fait le choix de découpler la croissance de la mobilité et la croissance économique sans mettre en cause la mobilité durable des personnes et des biens.

Ce Livre blanc propose, pour la décennie qui vient, un programme d'action d'une soixantaine de mesures de renforcement de la qualité du transport routier, de promotion et de revitalisation des autres modes de transport (rail, fluvial, maritime), ou encore d'organisation du développement des réseaux transeuropéens de transport. Les objectifs de rééquilibrage intermodal proposés rejoignent ceux des schémas de services collectifs de transport adoptés au Comité interministériel d'aménagement du territoire du 9 juillet dernier.

Le Code des marchés publics aux normes communautaires

La réforme du Code des marchés publics est entrée en vigueur en septembre 2001. Le nouveau Code est considérablement simplifié dans la présentation et clarifié dans son contenu. Un alignement sur les dispositions communautaires a été opéré, mettant fin aux confusions nées du décalage entre normes nationales et normes communautaires. Enfin, plusieurs dispositions facilitent l'accès des petites et moyennes entreprises aux commandes publiques.

La normalisation des ciments

L'année 2001 est celle du marquage CE selon les normes européennes des ciments courants. Il s'agit d'une décision clé dans la mesure où le secteur cimentier représente à lui seul près de 5 % des matériaux et produits de construction français avec un chiffre d'affaires de 33 milliards d'euros sur un total de 214 milliards d'euros au niveau européen. Ainsi, les ciments pourront être vendus à égalité de traitement et de concurrence dans tout l'espace économique européen.



1 ■ Représentation du système européen Galiléo



ÉVÉNEMENT 2001

DÉMARRAGE DU PROGRAMME GALILÉO

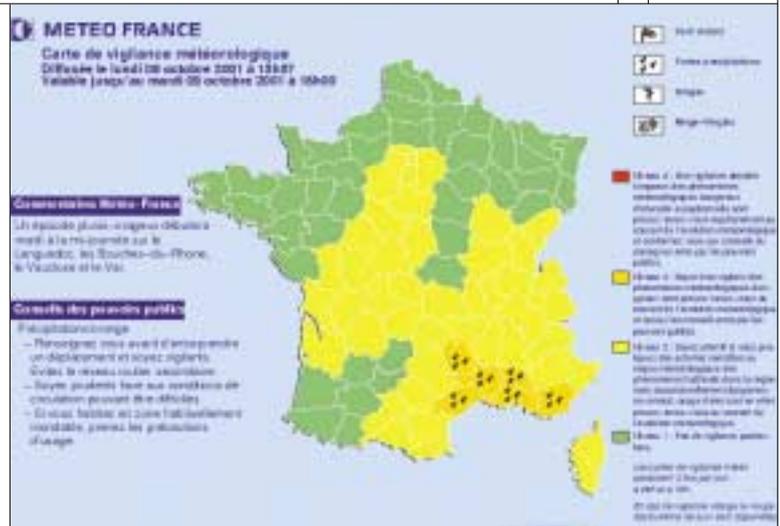
La **résolution** du Conseil européen des ministres des Transports du 5 avril 2001 à Luxembourg a marqué une étape importante dans le lancement du programme européen de navigation par satellite Galiléo. Un premier financement public de 100 M€ a été décidé pour démarrer la phase de définition détaillée du projet, dont le coût global est estimé

à 3,4 milliards d'euros lorsqu'il sera opérationnel en 2008. Les applications de la navigation par satellite sont particulièrement importantes pour les secteurs d'activité du ministère, en premier lieu les transports, qu'il s'agisse du routier, de l'aérien, du ferroviaire ou du maritime, pour répondre aux besoins de localisation, navigation et intervention.

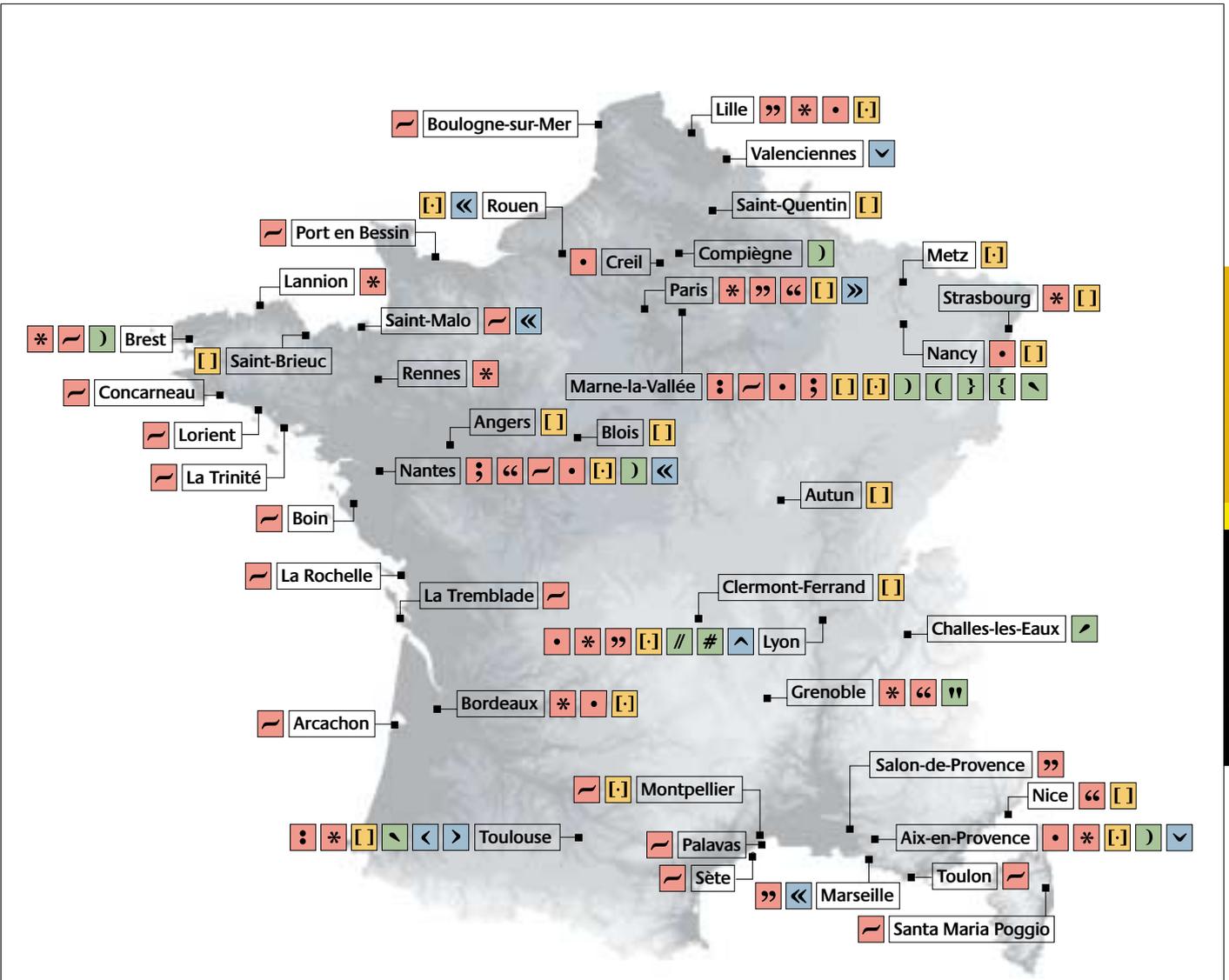
2 ■ Satellite d'observation de la Terre : Spot 5

MÉTÉO-FRANCE VIGILANCE MÉTÉOROLOGIQUE

Le **nouveau dispositif** de vigilance météorologique a été mis en place par Météo-France le 1^{er} octobre 2001 après une année de tests, à la suite des catastrophes météorologiques de 1999 qui avaient mis en évidence le besoin d'une meilleure anticipation des événements dangereux et d'une meilleure information du grand public. Élaborée deux fois par jour, la carte de vigilance est diffusée immédiatement aux services en charge de la sécurité civile et aux médias et elle est accessible à tous les publics sur internet à l'adresse www.meteo.fr Quatre niveaux de couleur, vert, jaune, orange ou rouge indiquent pour chaque département et pour les 24 heures à venir le niveau de vigilance requis par rapport aux phénomènes météorologiques dangereux que sont les vents violents, les fortes précipitations, les orages, la neige et le verglas, ainsi que les avalanches. À partir du niveau orange, la carte de vigilance comporte des conseils de comportement et s'accompagne de fréquents bulletins de suivi. Les services en charge de la sécurité mettent alors en place un dispositif de veille ou de gestion de crise.



3 ■ carte de vigilance météo, sur le site de Météo-France



LA CONTRIBUTION DU RÉSEAU SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

Une trentaine d'organismes et services constituent le réseau scientifique et technique de l'Équipement : organismes scientifiques et techniques (LCPC, Météo-France, IFREMER...), services techniques centraux (Setra, Certu...) et déconcentrés (Cété). Ce réseau mobilise quelque 8000 personnels scientifiques et techniques sur l'ensemble du territoire.

En mars 2001, Météo-France a signé un contrat quadriennal d'objectifs avec l'État avec deux priorités : la mise en œuvre d'un système opérationnel de prévision immédiate d'ici 2008 et la refonte des procédures d'alerte. Ce second objectif s'est traduit par l'entrée en vigueur en 2001 d'un nouveau dispositif d'information: la vigilance météorologique.

L'IGN s'est vu conforté dans son rôle d'intégrateur de données géographiques de référence et confié la réalisation d'un référentiel numérique à grande échelle (RGE), d'ici 2007, qui couvrira l'ensemble du territoire et comprendra des éléments topographiques, cadastraux, des adresses et des orthophotographies. La réflexion stratégique avec les centres d'Études techniques de l'Équipement et les services techniques centraux s'est poursuivie, dans le contexte des nouvelles règles d'exercice de l'ingénierie publique.

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



L'OBSERVATION STATISTIQUE SUR LES TRANSPORTS ET LE LOGEMENT

Parallèlement à son action économique internationale, la DAEI élabore des statistiques et des études économiques sur l'ensemble des activités du ministère. Ce travail est confié au service Économique et Statistique (SES) qui coordonne les travaux de plusieurs directions et services centraux et régionaux. Dans ce domaine, le chantier le plus important de l'année 2001 a été la mise en place de l'inventaire du parc locatif social prescrit par la loi SRU. Parmi les projets de nouveaux outils statistiques figurent l'observation de l'évolution des prix des travaux d'entretien et d'amélioration de logements et des prix des prestations de transport fluvial qui seront régulièrement publiés en 2002. Parmi les travaux économiques de la DAEI figure notamment en 2001, la définition des modes d'évaluation de l'efficacité des "schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises" ainsi que l'analyse de l'évolution de la demande de transport dans les zones de montagne des Alpes et des Pyrénées. Enfin, la partie du site internet du ministère consacrée aux statistiques et aux études économiques (www.equipement.gouv.fr/statistiques) a été réorganisée et offre désormais la possibilité d'accéder en ligne à un grand nombre de publications et de résultats et de les télécharger.

▲ 1

L'ACTION ÉCONOMIQUE INTERNATIONALE

La promotion de l'ingénierie à l'étranger

L'ingénierie française en matière de grands projets d'aménagement et de travaux publics intéresse de nombreux pays développés et en cours de développement. Le ministre s'est donc rendu plusieurs fois dans ces pays, en 2001, pour promouvoir le savoir-faire français. Au Maroc en mai, deux fois en Russie, en juillet et octobre, au Vietnam, au Cambodge et en Thaïlande au début septembre, en Égypte et en Syrie, le lendemain des attentats du 11 septembre et aux Émirats Arabes Unis début novembre, où un contrat d'achat d'Airbus par Emirates Airlines a été signé.

De surcroît, le ministère a organisé au Chili, en juin, des "Journées de l'Équipement" sous forme de séminaires destinés à présenter les entreprises françaises de transport et de construction de routes devant un public de décideurs. En même temps, l'ouvrage du ministère sur le financement des infrastructures et des services collectifs en partenariat entre le public et le privé publié en 2000 a été traduit en de nombreuses langues et largement diffusé, notamment dans le cadre de séminaires de promotion des entreprises françaises.

Bilan de l'action économique internationale

34 Entretiens ministériels en France

41 Entretiens ministériels à l'étranger

79 Délégations accueillies

16 Séminaires de promotion

1 • Journées de l'Équipement à Santiago du Chili en juin 2001.
Intervention de Carlos Cruz, ministre chilien des Travaux publics et des Communications

L'ÉQUIPEMENT DANS LES RÉGIONS

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

Les directions départementales de l'Équipement constituent l'ossature de l'organisation territoriale du ministère. Placées sous l'autorité du préfet, elles sont en relations constantes avec élus, conseil régional et départemental, ainsi qu'avec les autres administrations de l'État. Elles exercent des missions opérationnelles et d'expertise dans les domaines de compétence du ministère.

Les subdivisions, service public de proxi-

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

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

- P.44 ▶ ALSACE
- P.46 ▶ AQUITAINE
- P.48 ▶ AUVERGNE
- P.50 ▶ BOURGOGNE
- P.52 ▶ BRETAGNE
- P.54 ▶ CENTRE
- P.56 ▶ CHAMPAGNE-ARDENNE
- P.58 ▶ CORSE
- P.60 ▶ FRANCHE-COMTÉ

- P.62 ▶ ÎLE-DE-FRANCE
- P.64 ▶ LANGUEDOC-ROUSSILLON
- P.66 ▶ LIMOUSIN
- P.68 ▶ LORRAINE
- P.70 ▶ MIDI-PYRÉNÉES
- P.72 ▶ NORD-PAS-DE-CALAIS
- P.74 ▶ BASSE-NORMANDIE
- P.76 ▶ HAUTE-NORMANDIE
- P.78 ▶ PAYS DE LA LOIRE
- P.80 ▶ PICARDIE

- P.82 ▶ POITOU-CHARENTES
- P.84 ▶ PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
- P.86 ▶ RHÔNE-ALPES
- P.88 ▶ GUADELOUPE
- P.89 ▶ MARTINIQUE
- P.90 ▶ GUYANE
- P.91 ▶ RÉUNION
- P.92 ▶ MAYOTTE
- P.93 ▶ SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON



Colmar

ALSACE

LE CŒUR DE L'EUROPE

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



Colmar

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|--------------------------------|
| Population | 1 734 145 hab* |
| | *recensement 1999 |
| Superficie | 8 280 km ² |
| Densité | 209 hab/km ² |
| Deux départements | |
| | Haut-Rhin, Bas-Rhin |
| Capitale régionale | Strasbourg |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|---------------|
| Routes nationales | 511 km |
| Autoroutes concédées | 87 km |
| Autoroutes non concédées | 193 km |
| Voies ferrées | 808 km |
| Voies navigables | 350 km |
| Ports fluviaux | 3 |

Sécurité routière

| | |
|--|--------------|
| Nombre de tués en 2001 | 161 |
| à la moyenne des tués sur la période 1996/2000 | |
| | -16 % |

Économie des transports

| | |
|--------------------------------------|------------------------|
| Trafic de marchandises transportées | |
| ▶ Interne à l'Alsace & interrégional | 93* |
| ▶ International à partir de l'Alsace | 41* |
| | *en millions de tonnes |

| | |
|--|------------------------|
| Entreprises de transport de marchandises | |
| | 1 282 |
| ▶ Effectif | 11 600 salariés |

| | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Entreprises de transport de voyageurs | |
| | 358 |
| ▶ Effectif | 4 400 salariés |

| | |
|------------------------------|------------|
| Entreprises commissionnaires | 154 |
|------------------------------|------------|

Investissements routiers

| | |
|--------------------------------|------------------|
| Contrat de plan 2000-2006 | 38,84* |
| Contrat triennal de Strasbourg | 5,41* |
| | *en millions d'€ |

Habitat

| | |
|---|--------------------------|
| Résidences principales | 678 837 |
| Logements sociaux | 91 263 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | |
| | 52,63 |
| Prêts locatifs (PLUS/PLAI/PLS) | 1 519 |
| Logements financés | millions d'g |
| Démolitions logements sociaux | 255 0,97 |
| Réhabilitation parc privé (PAH/ANAH) | 5705 14,07 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 10790 |
| Locaux autorisés | 1 401 000 m ² |
| Logements commencés | 9 913 |
| Entreprises du BTP | 6 700 |
| ▶ Effectif | 46 000 |

Aide au logement privé

| | |
|--|--------------------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | |
| | 4638 12,17 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | |
| | 1067 1,91 |

Aide au logement social

| | |
|--|--------------------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | |
| | 1245 10,88 |
| PALULOS | |
| | 101 1,66 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | |
| | 3025 3,75 |

Trois priorités d'action
L'Équipement a inscrit en Alsace ses actions notamment dans trois axes prioritaires qui répondent aux besoins de la région : valoriser le contexte transfrontalier, soutenir le logement social et développer les transports alternatifs.

- 1 • **Le tramway de Strasbourg**
- 2 • **TER en Alsace**

Relance réussie du logement social
Alors que la réalisation de logements sociaux s'était progressivement érodée en Alsace entre 1994 et 1999, jusqu'à descendre à 717 logements, la politique impulsée avec le contrat de plan porte ses fruits. L'objectif poursuivi de construire annuellement 1750 logements est parfaitement en ligne de mire, avec la conclusion en 2001 d'une vingtaine de contrats de relance.

Meilleure jonction ferroviaire pour Bâle-Mulhouse
Compte tenu des forts enjeux d'expansion de l'activité de la plate-forme aéroportuaire binationale de Bâle-Mulhouse, un comité franco-germano-suisse, présidé par le préfet de la région Alsace, a été constitué pour piloter les études nécessaires à la définition d'une desserte ferroviaire performante.



1 ▲

2 ▲

▼ 3

4 ▲

▲ 5

▼ 6



Plurimodalité des transports dans le Rhin Supérieur
L'étude volontariste sur l'avenir des transports dans le Rhin Supérieur, menée conjointement en France, en Allemagne et en Suisse, a pour ambition de dresser un diagnostic des transports de voyageurs et de marchandises dans cette région, de bâtir une stratégie de développement durable et de proposer des actions concrètes afin d'assurer le bon fonctionnement de tous les transports à l'horizon 2020.

Anticiper l'évolution du foncier
Le contrat de plan prévoit la création de deux fonds départementaux d'actions foncières, pour réserver des emprises et en financer le portage dans l'attente de la construction effective de logements sociaux, notamment en milieu rural au titre de l'équilibre des territoires et de la mixité. L'État et les conseils généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin ont mis en place en 2001 le cadre conventionnel nécessaire et les premières initiatives sont en cours.

3 • **Camions sur la RN 4 à Strasbourg**

4 • **Le port de Neuf Brisach (68)**

5 • **Rénovation d'une maison alsacienne, opération PLA dans un presbytère à Sad (67)**

6 • **Le nouveau pont sur le Rhin entre Eschau (67) et Altenheim en Allemagne**

Contrôle harmonisé des transports
L'année 2001 a été l'occasion de confirmer la pertinence de l'organisation de stages "formation-échanges" entre les contrôleurs des transports terrestres et leurs homologues allemands. Ces démarches concourent directement et de manière très concrète à la construction de l'Europe des transports.

Deux tram-trains sur les rails
Conformément aux volets ferroviaires du contrat de plan et du contrat triennal de Strasbourg, ville européenne, ont été engagées les études relatives aux deux tram-trains de Strasbourg-Molsheim-Gresswiller-Barr et de Mulhouse-Thann-Kruth. Ces projets représenteront une solution de transports collectifs particulièrement performante, en tant que mode alternatif à la route, et attractive au regard du niveau de service offert.

L'avancée des projets routiers

L'année 2001 aura vu plusieurs projets routiers s'achever ou sur le point de l'être. C'est le cas de l'ouverture à la circulation du contournement d'Haguenuau et de la fin de la construction du tablier du nouveau pont sur le Rhin Altenheim-Eschau.

Coopération transfrontalière au quotidien

Un nouvel accord cadre franco-allemand a été signé le 12 janvier 2001 afin de faciliter les futurs franchissements du Rhin à l'aide de petits ponts. Fondée sur le principe d'une libre contractualisation déconcentrée entre les collectivités territoriales désireuses de créer ce rapprochement, de façon concrète, cette nouvelle avancée va dans le sens de la construction de l'Europe et suscite déjà plusieurs propositions entre les communes du Bade-Wurtemberg et d'Alsace.

La qualité du logement social

Un appel à projets innovants pour la construction de logements sociaux prenant en compte la "Qualité Environnementale"; c'est-à-dire notamment l'économie d'énergie, le cadre de vie, la qualité des matériaux et les aménagements externes, a été lancé en partenariat entre l'État et le conseil régional.

Des automatismes régulateurs

Les pesées dynamiques des véhicules lourds en marche, par des capteurs piézoélectriques situés dans la chaussée, ont trouvé en Alsace une application pour l'instant expérimentale : la présélection automatique et la photographie des véhicules détectés en surcharge.



Forêt des Landes

AQUITAINE

LA FORCE DE L'ÉQUILIBRE

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



Marché à Sarlat

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|---|
| Population | 2 908 359 hab |
| superficie | 41 308 km ² |
| densité | 70,39 hab/km ² |
| Cinq départements | Dordogne, Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Pyrénées-Atlantiques |
| Capitale régionale | Bordeaux |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|---------|
| Routes nationales | 1460 km |
| Autoroutes concédées | 444 km |
| Autoroutes non concédées | 117 km |
| Voies ferrées | 1800 km |

Sécurité routière

| | |
|--|--------------|
| Nombre de tués en 2001 | 450-460* |
| | *égal à 2000 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996/2000 | -11,30% |

Économie des transports

| | |
|--|------------------------|
| trafic de marchandises transportées | 154* |
| | *en millions de tonnes |
| Entreprises de transport de marchandises | 2453 |
| ▶ Effectif | 16 520 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 540 |
| ▶ Effectif | 5 220 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---|------------------|
| Montant total des crédits | 117,65* |
| contrat de plan | 61,36* |
| RN 10 dans les Landes | 30,49* |
| A 89 (investis au total hors budget du ministère) | 142* |
| Entretien du réseau routier national | 25,80* |
| | *en millions d'€ |

Habitat

| | |
|---|-----------|
| Résidences principales | 1 223 658 |
| Logements sociaux | 123 700 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 42,5 |
| Démolitions en nombre de logements | 77 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 29 073 |
| Locaux autorisés | 2 567 406 m ² |
| Logements commencés | 20 877 |
| Entreprises du BTP | 19 623 |
| ▶ Effectif | 62 185 salariés |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'g |
|--|--------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 5387 21,01 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 3129 6,19 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'g |
|--|--------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 1689 10,38 |
| PALULOS | 3158 3,31 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 249 3,64 |
| Total PLUS - PLAI | 1938 14,03 |

Éradication du Village andalou

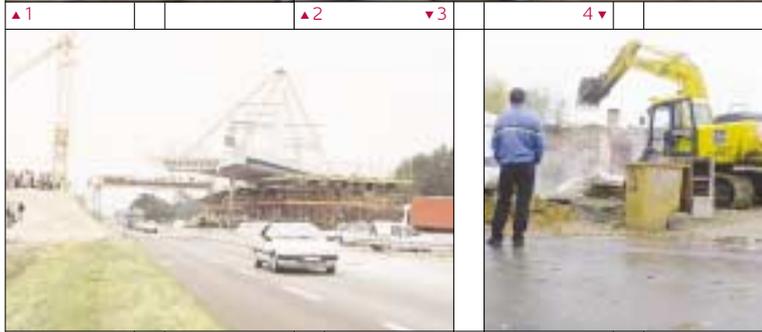
Le Village andalou, au nord de Bordeaux, était une ancienne cité de transit reconverte en cité HLM comprenant 37 pavillons. 53 familles y étaient logées dans des conditions graves d'insalubrité. De premiers relogements sont intervenus en octobre 2000, après la découverte de cas de saturnisme infantile. En 2001, la situation s'est aggravée avec de nouveaux cas. Après la déclaration d'insalubrité prise par l'État en accord avec la mairie de Bordeaux, l'évacuation des résidents a été accélérée. Tous les relogements sont effectués et la cité doit être démolie. Cette opération a pu être menée grâce à la très forte mobilisation des services de l'État (préfecture, DDASS, DDE), de la mairie et des organismes d'HLM. Après le dépistage en centre ville de sept autres cas de saturnisme infantile, quatre immeubles ont fait l'objet de diagnostics par la DDE et trois familles ont été relogées provisoirement.

Les transports à travers les Pyrénées

Le volume des échanges de marchandises par la route entre la péninsule ibérique et les autres pays de la communauté européenne a connu ces dernières années une très forte croissance. Aujourd'hui, le trafic de camions à travers les Pyrénées est pratiquement le double de celui des Alpes françaises. Près de la moitié de ce trafic emprunte le corridor Nord-Sud atlantique à travers l'Aquitaine, ce qui entraîne des niveaux élevés de nuisances et d'insécurité. Lors du séminaire de juillet à Toulouse, les ministres français et espagnol, se sont félicités d'une analyse largement partagée de la problématique et des actions à engager. En particulier, une structure de travail commune a été créée pour examiner les différents aspects d'une nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées.

Les progrès du transport combiné

Deux nouvelles plates-formes viennent d'ouvrir en Aquitaine : Bayonne Intermodal au sein du Centre européen de fret de Bayonne Mouguerre, Bordeaux-combiné à Bordeaux qui accueille les deux opérateurs CNC et NOVATRANS, à proximité immédiate de la gare Saint-Jean et du centre de triage de Bordeaux-Tartifume. Ces deux équipements constituent un investissement global de 55 M€. Le chantier de Bordeaux-combiné est équipé de cinq voies ferrées de 700 mètres et de deux voies de 450 mètres, desservies par quatre portiques de manutention entièrement informatisés. Cette plate-forme est en accès direct avec le centre de triage de Bordeaux et la ligne Bordeaux-Toulouse. L'État, l'Europe, le conseil régional, le conseil général, la Communauté urbaine de Bordeaux participent financièrement à ces travaux.



| | | |
|--|---|---|
| <p>Ouverture d'une section de l'A89 Cette section de 73 km entre Libourne et Mussidan réduit à 1 h 15 le temps de trajet entre Périgueux et Bordeaux, ainsi que le risque d'accident qui est divisé par quatre. Elle permet de désenclaver le département de la Dordogne dans ses échanges avec la métropole bordelaise. Le projet d'aménagement de la liaison Bergerac Mussidan (RD 709) inscrit au contrat de plan pour 36,58 M€ dont le financement est réparti à trois tiers entre l'État, la région et le département de la Dordogne, doit désenclaver le territoire du bergeracois.</p> | <p>Plan d'exposition au bruit pour l'aérodrome d'Agen La concertation engagée sous l'autorité du préfet par la DDE et les services de l'Aviation civile Sud-Ouest s'annonçait difficile, entre les préoccupations contradictoires des élus soucieux de conserver des espaces ouverts à l'urbanisation et des riverains désireux de limiter les nuisances sonores. Au prix de patients efforts de négociation, une solution équilibrée, assurant à la fois la préservation des activités aéronautiques et les intérêts des collectivités locales et des riverains, a permis de conclure la procédure fin 2001.</p> | <p>1 • Plate-forme de transport combiné</p> <p>2 • Transport combiné, chargement d'une remorque sur la plate-forme d'un wagon</p> <p>3 • Mise en place d'un ouvrage d'art par rotation sur la RN 10</p> <p>4 • Démolition d'une maison du Village andalou à Bordeaux</p> <p>5 • RN 10 : maintenir l'éveil de l'automobiliste par la mise en place d'éléments rétro-réfléchissants</p> |
|--|---|---|

Fort relance de la construction d'HLM

L'objectif de construction pour 2001 était de 1 730 logements, à comparer avec le résultat 2000 de 1 518 logements seulement. Grâce à la mobilisation de tous les acteurs régionaux – organismes d'HLM, 1% logement, DDE – 25 contrats de relance ont été signés et 1 938 logements programmés (1 689 PLUS et 249 PLAI).

L'amélioration thermique et énergétique des bâtiments

En 2001, la DRE a animé un groupe de travail régional sur le thème Opérations programmées d'amélioration thermique des bâtiments (OPATB), puis participé aux travaux du comité national des OPATB. Avec l'appui du conseil régional, de l'Ademe, de l'ANAH et de la DRE, trois collectivités ont été sélectionnées pour expérimenter dès 2002 les dispositifs : un syndicat intercommunal en milieu rural (Pays du Haut Entre-Deux-Mers), une ville moyenne (Bègles) et une grosse agglomération (Communauté d'agglomération de Pau). Elles s'engagent à agir sur les bâtiments existants, afin de limiter leurs consommations énergétiques et leurs émissions de gaz à effet de serre, en partenariat avec les gestionnaires d'immeubles et le milieu professionnel.

La route entre Arcachon et Bordeaux

Avec l'ouverture d'une section supplémentaire de l'A 660 à 2x2 voies en juillet entre Mios et le Teich (5,7 km), le trajet entre Arcachon et Bordeaux devient plus sûr. Cette amélioration engagée au précédent contrat de plan se poursuit avec la dernière section à 2 x 2 voies entre le Teich et La Hume inscrite à l'actuel contrat de plan dont les études d'avant-projet sont en cours.

La "route des Landes" RN 10 sécurisée

Le traitement des obstacles latéraux, la dénivellation de tous les carrefours et la suppression des accès riverains, complété par la mise en place de dispositifs novateurs et expérimentaux pour soutenir l'attention des conducteurs sécurise la RN 10. Cette mise aux normes autoroutières représente un investissement de 198 M€ financé à 100 % par l'État, engagé à ce jour à 50 %.



Village de Salers

AUVERGNE

LES GRANDS ESPACES

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

http://www.puy-de-dome.equipement.gouv.fr/DRE_AUV



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

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|----------------------|---|
| Population (RP 1999) | 1 308 878 hab |
| Superficie | 26 169 km ² |
| Densité | 50 hab/km ² |
| Quatre départements | Allier, Cantal, Haute-Loire, Puy-de-Dôme |

Capitale régionale

Clermont-Ferrand

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|-----------------|
| Routes nationales | 1 056 km |
| Autoroutes concédées | 200 km |
| Autoroutes non concédées | 123 km |
| Voies ferrées | 1 500 km |

Économie des transports

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Trafic de marchandises transportées | 58* |
|-------------------------------------|------------|

*en millions de tonnes

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|---------------|
| Montant des crédits | 82,24* |
|---------------------|---------------|

*en millions d'€

Habitat

| | |
|---|----------------|
| Résidences principales | 556 291 |
| Logements sociaux | 58 472 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 44,7 |

Construction neuve

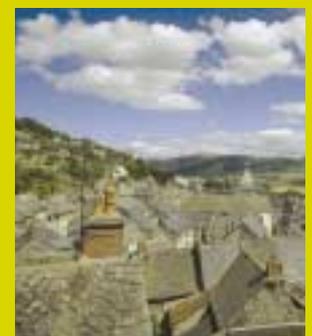
| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 7020 |
| Locaux autorisés | 1 325 500 m ² |
| Logements commencés | 6676 |
| Entreprises du BTP | 7964 |
| ▶ Effectif | 25 289 |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'€ |
|--|---------------------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 3387 53,4 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 2642 4,8 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 974 5,8 |
| PALULOS | 1900 2,6 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 64 1,1 |



Murat



1 • Buron auvergnat traditionnel

2 • Massif du Sancy

Plan de relance du logement social

Neuf contrats locaux de relance ont été signés dans l'Allier et le Puy-de-Dôme portant sur la construction de 660 logements en 2001. L'objectif prioritaire du plan de relance est d'augmenter la part de logements locaux sociaux dans les agglomérations de Clermont-Ferrand, Montluçon et Vichy conformément à l'article 55 de la loi Solidarité et renouvellement urbains.

Le concours du 1 % privilégié à hauteur de 3,2 M€ a permis d'améliorer le montage financier de 27 opérations en agglomérations pour 465 logements dont 433 financés en PLUS.

Observatoire régional stratégique de la qualité de la construction

La DRE Auvergne a lancé à titre expérimental, la mise en place de cet observatoire. L'objectif est double :

- recueillir des diagnostics partagés sur les besoins et enjeux de la construction
- diffuser les résultats, les informations et les méthodes de management environnemental.

Les prescriptions particulières de massif

En 2000 la direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (DGHUC) a demandé à la direction régionale d'Auvergne de lancer une étude expérimentale sur les prescriptions particulières de massif, dans le cadre de l'application de la loi Montagne. L'étude fait suite à l'évaluation du Commissariat général au plan, à la demande des élus de la montagne souhaitant des assouplissements à l'application de la loi en moyenne montagne, enfin à la décision du Comité interministériel d'aménagement du territoire de choisir le Massif central comme espace d'expérimentation.

La DRE Auvergne a été chargée de piloter l'étude confiée au bureau d'études EDATER de Montpellier.

Après une phase de collecte et d'analyse en 2000, 2001 a vu un temps fort de cette étude avec l'organisation d'un séminaire interrégional à l'École nationale du génie rural et des eaux et forêts (ENGREF) de Clermont-Ferrand, où un large débat regroupant DDE, DRE, SDAP, DIREN, DRAF, DRT, Parc national, Commissariat de massif... a permis d'orienter les conclusions de l'étude.

Bien que la loi SRU apporte une réponse à certains des problèmes initialement constatés, les résultats conduisent à poser la question d'une suite opérationnelle. Cette question a été soumise à la DGHUC en préalable à une présentation du comité de massif.

Le contournement du Puy-en-Velay

L'aménagement de la RN 88 en Haute-Loire se poursuit par le contournement du Puy-en-Velay déclaré d'utilité publique par un décret du 27 décembre 2001. Cet aménagement comporte quatre phases.

La première phase est inscrite au contrat de plan État-région pour un montant de 93,3 M€ ; elle consistera en un aménagement à deux fois deux voies entre Brives-Charensac et l'usine électrique de la Pépinière pour se raccorder à la RN 88 actuelle aux Baraques avec une chaussée bidirectionnelle.

La section réalisée en première phase a une longueur de 9 120 m et une déclivité maximale de 6 %. Elle comporte, outre le doublement de l'ouvrage sur la Loire, une section de 150 mètres en tranchée couverte, d'Ours à Mons, et un viaduc à Taulhac de 400 m de portée et de 32 m de hauteur maximum.

Deux objectifs sont assignés à ce contournement : désenclaver le sud du département et délester le centre-ville.

Cette infrastructure constituera un lien entre le sud du Puy et les pôles industriels et commerciaux du nord de l'agglomération. Elle dotera ainsi la Haute-Loire d'un atout essentiel pour gagner en attractivité industrielle et touristique. Sa fonction de rocade offre également l'opportunité de délester le centre-ville du Puy-en-Velay d'une bonne part de son trafic de transit.

Le tunnel du Lioran

Le décret d'utilité publique du nouveau tunnel du Lioran du 3 décembre 2001 marque une étape importante pour un des projets phares du contrat État-région.

L'ancien tunnel date de plus de cent cinquante ans et n'est plus adapté aux conditions actuelles de la circulation : d'une largeur utile de 5,3 mètres, il ne permet pas le croisement des poids lourds, ce qui pose d'évidents problèmes d'exploitation et de sécurité. Il est, dans sa configuration actuelle, le point faible de la RN 102 qui relie le bassin d'Aurillac à l'autoroute A75.

Le nouveau tunnel d'une largeur de 9 mètres et de 1 515 mètres de longueur mettra fin à cette situation qui handicape le développement du cœur du Massif central.

Plan de prévention des risques à Clermont-Ferrand

La procédure d'élaboration des plans de prévention des risques naturels prévisibles inondation de l'agglomération clermontoise, sur les bassins de la Tiretaine, de l'Artière et du Bédât, s'est poursuivie. L'enquête publique s'est déroulée du 18 juin au 18 juillet, et, après une réunion avec les élus locaux en octobre 2001, les conseils municipaux ont été saisi pour avis, ce qui constitue l'ultime étape avant l'approbation.



Village d'Irancy



Château de Semur-en-Auxois

BOURGOGNE

L'ART ET LE PLAISIR DE VIVRE

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



CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|---------------------|---|
| Population | 1 609 653 hab |
| Superficie | 31 582 km ² |
| Densité | 51 hab/km ² |
| Quatre départements | Côte-d'Or, Nièvre, Saône-et-Loire, Yonne |
| Capitale régionale | Dijon |

Infrastructures de transport

| | |
|---------------------------|----------|
| Routes nationales | 1 406 km |
| Autoroutes concédées | 584 km |
| Autoroutes non concédées | 37 km |
| Voies ferrées | 2 060 km |
| Voies navigables | 1 000 km |
| Ports fluviaux (commerce) | 7 |

Sécurité routière

| | |
|--|--------|
| Nombre de tués en 2001 | 328 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996/2000 | -6,4 % |

Économie des transports

| | |
|-------------------------------------|-----|
| trafic de marchandises transportées | 96* |
|-------------------------------------|-----|

*en millions de tonnes

| | |
|--|-----------------|
| Entreprises de transport de marchandises | 981 |
| ▶ Effectif | 10 753 salariés |

| | |
|---------------------------------------|----------------|
| Entreprises de transport de voyageurs | 124 |
| ▶ Effectif | 3 012 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|--------|
| Montant des crédits | 50.19* |
|---------------------|--------|

*en millions d'€

Habitat

| | |
|---|---------|
| Résidences principales | 670 956 |
| Logements sociaux | 102 100 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 63,4 |
| Démolitions en nombre de logements | 223 |
| Prêts locatifs commencés | 12 730 |
| Réhabilitation HLM | 4 609 |
| Réhabilitation parc privé | 2 316 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 10 066 |
| Locaux autorisés | 1 592 814 m ² |
| Logements commencés | 6 526 |
| Entreprises du BTP | 9 170 |
| ▶ Effectif | 31 269 salariés |

Aide au logement privé

| | | |
|--|-------|--------------|
| Logements financés | 3 017 | millions d'€ |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 8,4 | |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 2 316 | 4,5 |

Aide au logement social

| | | |
|--|-------|--------------|
| Logements financés | 1 192 | millions d'€ |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 7 | |
| PALULOS | 4 609 | 3,14 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 117 | 2 |

L'atlas du canal de Bourgogne

De Saint-Jean-de-Losne (Côte-d'Or) à Laroche-Migennes (Yonne), le canal de Bourgogne comporte 242 km de voie d'eau, 189 écluses, 200 bâtiments (maisons éclusières principalement), mais aussi des réservoirs, un système de rigoles d'alimentation et plus de 20000 arbres en plantations d'alignement. La réalisation d'un atlas a permis de définir et répertorier l'état des infrastructures du canal. Les résultats et une étude sur la stratégie de développement des territoires riverains ont été présentés en juillet 2001 ainsi que la première tranche de travaux.



▲ 1



▲ 2



▲ 3

Plan de prévention aux risques dans la Nièvre

Les caprices réguliers de la Loire ont conduit le préfet à prescrire un plan de prévention des risques (PPR) sur l'agglomération de Nevers où les dernières crues significatives remontent au début du siècle. Deux zones sont délimitées : la zone A, à préserver de toute urbanisation nouvelle, et la zone B, pouvant être urbanisée sous conditions particulières. Après des échanges entre les élus et les services de l'État, le PPR a été soumis à enquête publique mi-2001 dans les cinq communes concernées et approuvé fin 2001. Les PPR des autres secteurs sont en cours d'élaboration ou déjà approuvés (Val de Decize).

Le contrat de l'agglomération dijonnaise

Après la communauté urbaine du Creusot-Montceau, Dijon est la deuxième agglomération de Bourgogne à établir son contrat d'agglomération, une décision vitale pour le tissu économique local de cette agglomération de seize communes et 250 000 habitants. 381,12 M€ seront investis dans ce contrat. En sus des postes prioritaires comme la liaison intercommunale nord-ouest de Dijon (LINO), l'enseignement supérieur et la recherche, les rénovations urbaines, trois axes sont retenus :

- la politique culturelle : création d'un Zénith, d'un pôle d'excellence d'art contemporain regroupant le FRAC, le Consortium et l'école des beaux-arts et extension du musée des Beaux-Arts ;

- le sport : une piscine olympique pour compléter les équipements du CREPS de Mirande ;

- les déplacements urbains : élaboration d'un schéma directeur des voies cyclables, mise en œuvre d'un réseau de voies bus en site propre, harmonisation tarifaire du réseau Ter-Transco-Strd. La DDE de Côte-d'Or s'est fortement impliquée dans les négociations auprès de la communauté d'agglomération (COMADI).

La préparation de chantiers

Dans le cadre de la cellule économique régionale de la construction, deux groupes ont travaillé en vue d'améliorer la préparation de chantier et d'instaurer une meilleure coopération entre entreprises, maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage. Deux guides à l'usage des principaux acteurs de la construction ont été publiés : l'un pour les travaux publics, l'autre pour le bâtiment. Sous forme de recommandations, ils rappellent les préalables et les conditions d'une bonne préparation de chantier pour aider à respecter les exigences de la norme ISO 9000.

La route Centre Europe Atlantique

La route Centre Europe Atlantique (RCEA), axe transversal entre l'A6 et l'A10 est le passage privilégié entre les régions de la façade atlantique et proches de la péninsule Ibérique vers les régions de l'Est de la France et l'Europe. La RCEA traverse la Saône-et-Loire, de Digoïn à Chalon-sur-Saône au nord et Mâcon au sud. La section Digoïn à Paray-le-Monial et la déviation nord de cette agglomération ont été ouvertes à la circulation le 6 avril 2001 dans une configuration à deux fois deux voies. Le créneau de La Chapelle du Mont de France et le col des Baudots ont été mis en circulation en décembre 2001.



1 • Le canal de Bourgogne

2 • Route Centre Europe Atlantique en Saône-et-Loire

3 • Canal du Nivernais entre Auxerre et Coulanges-sur-Yonne

4 • Vue aérienne de Dijon

Les "véloroutes" de l'Yonne

L'Yonne est concerné par deux itinéraires du schéma national de "véloroutes" : Paris-Dijon par la Vallée de l'Yonne jusqu'à Migennes, puis le canal de Bourgogne et Troyes-Bourges pour partie par la Vallée de l'Yonne et le canal du Nivernais. Une étude préalable a été commandée en 2001 à la DDE portant sur une section de 85 km entre Migennes et Auxerre et le département de la Nièvre et sur une section de 31 km entre Tonnerre et Ancy-le-Franc. En annexe à cette étude ont été proposés :

- un protocole de mise en superposition de gestion du domaine public fluvial (ou communal le cas échéant) définissant les principes et les règles liant les parties. Deux protocoles ont été signés avec l'État (VNF) et la commune de Champs-sur-Yonne ;

- un projet de convention entre le département et la DDE de la Nièvre lui confiant l'entretien de la véloroute, assortie d'une définition des niveaux de service et des moyens attribués. Une première tranche de travaux est en cours au sud d'Auxerre entre Vaux et Bazarnes sur 15 km de longueur - coût 762 245 € -, sa mise en service est prévue en mai-juin 2002.

Plates-formes multimodales à Perrigny et Pagny

■ Le terminal rail-route Dijon Bourgogne

C'est un outil moderne et performant de développement du transport combiné, implanté sur 11 hectares au sud de Dijon, à la croisée des grands courants de trafic européen. Cet équipement de 10 M€ a reçu une subvention de l'État de 4 M€ et est le fruit d'une étroite collaboration entre l'État, les collectivités locales, la chambre de Commerce et d'Industrie et Réseau ferré de France comme maître d'ouvrage.

■ Le technoport de Pagny-Val de Saône

La plate-forme multimodale de Pagny-Val de Saône, déjà desservie par la route et la Saône à grand gabarit, le sera également par la voie ferrée en 2003. En 2001, l'embranchement à partir de la ligne de la Bresse a été décidé et la convention pour les études complémentaires et les travaux signée par le préfet de région, RFF et le syndicat mixte d'Aménagement de Pagny. La participation de l'État est de 6,479 M€ pour un coût du projet d'environ 9,7 M€.



Bréhat

BRETAGNE

LES RACINES DE LA MER

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

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|---------------------|---|
| Population | 2 906 197 hab |
| Superficie | 27 208 km ² |
| Densité | 107 hab/km ² |
| Quatre départements | Côtes d'Armor, Finistère Ille-et-Vilaine, Morbihan |
| Capitale régionale | Rennes |

Infrastructures de transport

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Routes nationales | 1088 km |
| Autoroutes non concédées | 63 km |
| Voies ferrées | 1174 km |
| Voies navigables | 420 km |
| Ports maritimes d'intérêt national | 4 |

Économie des transports

Donnés année 2000

| | |
|--|---------------|
| trafic de marchandises transportées | 158,9* |
| *en millions de tonnes | |
| Entreprises de transport de marchandises | 1 092 |
| ▶ Effectif 19 967 salariés | |
| Entreprises de transport de voyageurs | 397 |
| ▶ Effectif 6 029 salariés | |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|--------------|
| Montant des crédits | 58,5* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|------------------|
| Résidences principales | 1 209 668 |
| Logements sociaux | 127 708 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 43,9 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 23 001 |
| Locaux autorisés | 4 302 482 m ² |
| Logements commencés | 20 794 |

Aide au logement privé

| | |
|--|---------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 13,58* |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 9,95* |
| *en millions d'€ | |

Aide au logement social

| | |
|--|---------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 13,96* |
| PALULOS | 5,03* |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 2,6* |
| *en millions d'€ | |



Château de Tronjoly

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

| | | | | |
|---|---|--|--|---|
| <p>L'amélioration des infrastructures de transport</p> <p>Les grandes opérations ferroviaires du contrat de plan ont avancé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ la décision ministérielle du 2 avril 2001 conclut la phase d'études préliminaires de la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes et Angers permettant d'engager les études d'avant-projet; ■ achèvement de l'extension de la plate-forme de transports combinés de Rennes (4,57 M€ dont 1,98 M€ de l'État); ■ démarrage des travaux préparatoires à l'électrification de la ligne Rennes-Saint-Malo; ■ achèvement des études préliminaires d'amélioration des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. <p>Pour les infrastructures routières, l'ensemble du programme 2001 (54,88 M€ dont 27,20 M€ d'AP État) a pu être mis en place. Ces crédits ont concerné notamment : l'A84 (Rennes-Caen), la RN 164 (Montauban-Châteaulin), les opérations en milieu urbain et les opérations de sécurité. Un tronçon de 9 km a été mis en service entre Liffré et Saint-Aubin-du-Cormier sur l'autoroute des estuaires (A84).</p> | <p>La communication sur la loi SRU et les études</p> <p>L'entrée en vigueur de la loi Solidarité et renouvellement urbains a nécessité un travail d'appropriation et de réflexion, notamment sur le positionnement des services de l'État dans la définition des périmètres des SCOT. Un plan de communication à destination des collectivités et des administrations a été mis en œuvre. Un important programme d'études a été poursuivi, et la DRE a publié un référentiel des études destiné à améliorer la réalisation des études générales, qui a reçu un accueil très positif de l'ensemble des services de l'Équipement.</p> | <p>La politique de la ville</p> <p>2001 a été la première année pleine des contrats 2000-2006. Outre les actions traditionnelles, ont été engagés le Grand projet de ville (GPV) sur Rennes et les Opérations de renouvellement urbain (ORU) sur Brest et Lorient. En termes d'animation, le Centre de ressource interrégional Bretagne-Pays de la Loire a été mis en place. Des études ont commencé sur l'évaluation du renouvellement urbain, sur la création de bases de données liées à la politique de la ville et sur la réalisation d'un atlas des contrats de ville.</p> | | |
|   | <p>1 • Ouvrage d'art sur la RN 164</p> <p>2 • Aménagements sur la RN 164</p> <p>3 • Patrouilleur des Affaires maritimes en mer</p> |  | | |
| <p>La prévention des inondations</p> <p>Outre la poursuite des chantiers de nettoyage des côtes (surtout Belle-Île et Quiberon) et de réparations du domaine public à la suite du naufrage de l'<i>Erika</i>, les DDE ont été confrontés aux fortes crues qui ont affecté, de novembre 2000 à mai 2001, le Finistère, le Morbihan et l'Ille-et-Vilaine. Les DDE ont participé aux travaux de la mission gouvernementale sur les inondations chargée d'analyser leurs causes et de définir un programme de prévention et d'intervention contre ces crues exceptionnelles. Le programme de soutien financier de l'État comporte des travaux à court terme (2002-2003) d'un montant estimé à 76,22 M€ et des travaux à plus long terme nécessitant le lancement d'études préalables dont une partie pourra être intégrée dans le contrat de plan État-région.</p> | <p>La lutte contre l'insécurité routière</p> <p>En matière de sécurité routière, les résultats 2001 ne sont pas connus pour l'ensemble de la région. Au vu des résultats des Côtes d'Armor, si le nombre des accidents est en baisse de 7 %, leur gravité augmente avec 17 % de plus pour le nombre de tués. L'étude menée sur les accidents de piétons sur les voies du plan routier breton et la plaquette sur les accidents 2000 mettent en évidence la forte gravité des accidents en Bretagne. Pour mieux répondre aux besoins des usagers, les Côtes d'Armor, après l'Ille-et-Vilaine, ont décidé de mettre des équipes d'intervention en astreinte 7 jours sur 7, pour les RN 12 (Rennes-Saint-Brieuc-Brest) et RN 176 (Lamballe-Pontorson) et les week-ends et jours fériés pour la RN 164 (Montauban-Châteaulin).</p> | <p>La relance du logement social</p> <p>La relance de la construction de logement social a bénéficié du soutien des collectivités notamment des départements (Ille-et-Vilaine et Finistère) et des grandes agglomérations ainsi que de la forte mobilisation du réseau de l'Équipement. Aussi le nombre de logements financés dépasse-t-il largement les objectifs. L'ensemble des crédits a été consommé et le nombre d'équivalent-logements financé est supérieur à 2 200 pour un objectif de 1 960. Les objectifs inscrits dans les contrats pour 2002 et 2003 sont encore supérieurs (de l'ordre de 2 800). Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre des décisions du CIADT, suite aux inondations, la DRE a participé, en liaison avec l'ANAH à la mise au point d'opérations d'améliorations spécifiques de logements en zone inondable.</p> | <p>Contrôles renforcés dans les transports routiers</p> <p>2400 entreprises sont inscrites au registre des transporteurs et des loueurs en Bretagne, dont près de 700 utilisent des véhicules de moins de 3,5 tonnes, obligatoirement inscrits depuis septembre 2000. Au-delà du contrôle périodique des conditions d'inscription, le contrôle annuel de la situation financière des entreprises a eu lieu et près de 1500 bilans examinés. Environ 70 entreprises ont fait l'objet d'un suivi particulier en raison de capitaux propres insuffisants. Une vingtaine de mises en demeure de régularisation a été faite. La tenue régulière de la Commission des sanctions administratives a permis de sanctionner dix-huit entreprises en infraction en les obligeant à des immobilisations de véhicules pour une durée de un à trois mois.</p> | <p>4 • Le port de commerce de Brest</p> |

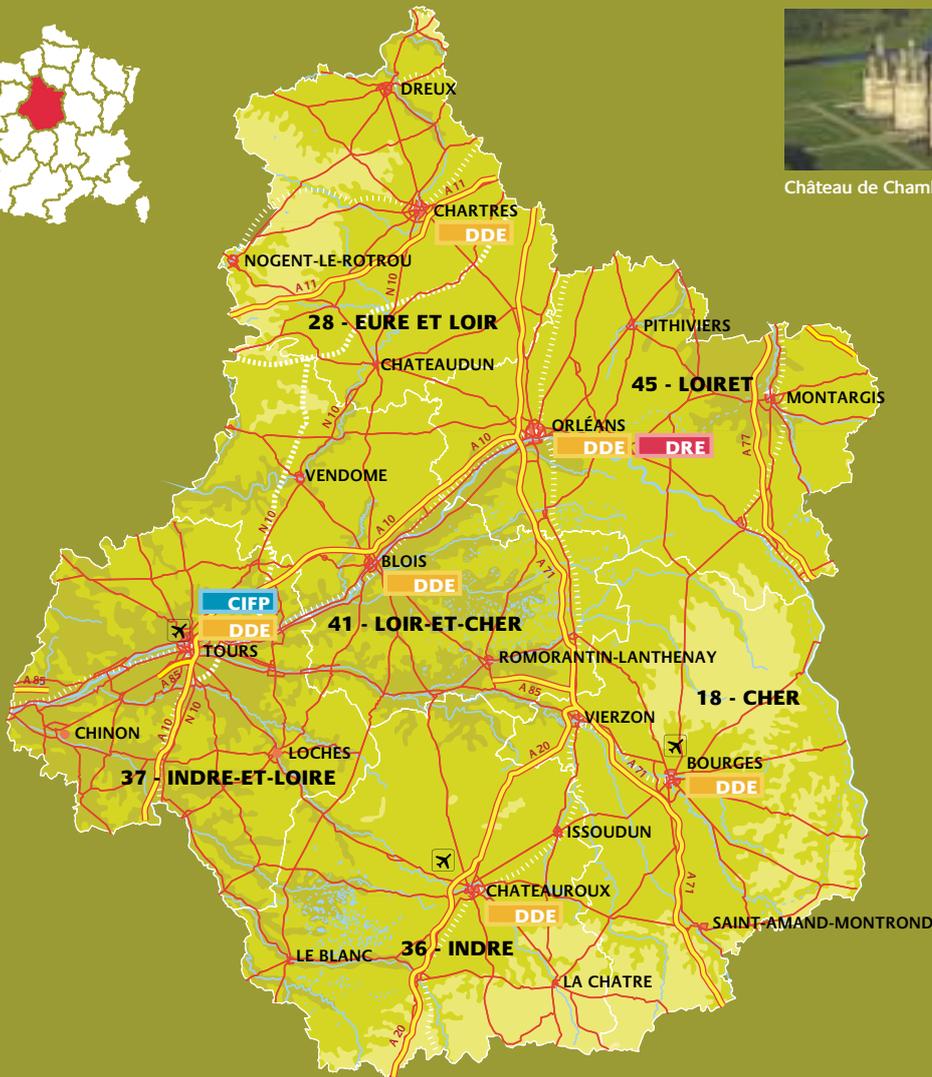


La cathédrale de Chartres

CENTRE

CŒUR HISTORIQUE DE LA FRANCE

Longtemps grenier à blé de la capitale, la région Centre s'est industrialisée tardivement mais a réussi à attirer des secteurs de pointe et à créer des activités tertiaires autour des villes universitaires de Tours et d'Orléans. L'autoroute a renforcé sa vitalité et le Val de Loire attire toujours plus de visiteurs du monde entier.



Château de Chambord

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|---|
| Population | 2 437 500 hab |
| Superficie | 39 150 km ² |
| Densité | 60 hab/km ² |
| Six départements | Cher, Eure-et-Loir, Indre, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loiret |
| Capitale régionale | Orléans |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|---------|
| Routes nationales | 1700 km |
| Autoroutes concédées | 598 km |
| Autoroutes non concédées | 124 km |
| Voies ferrées | 2230 km |
| Voies navigables | 170 km |
| Ports fluviaux | 3 |

Sécurité routière

| | |
|--|-------|
| Tués en 2001 | 483 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996-2000 | -6,6% |

Économie des transports

| | |
|--|------|
| Trafic de marchandises transportées | 132* |
| *en millions de tonnes | |
| Entreprises de transport de marchandises | 1775 |
| ▶ Effectif 13 100 salariés | |
| Entreprises de transport de voyageurs* | 412 |
| ▶ Effectif 4575 salariés* | |
| *hors taxis | |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|-------|
| Réseau non concédé | |
| Montant des crédits | 56,4* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|-----------|
| Résidences principales | 1 000 159 |
| Logements sociaux | 180 704 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 74 |
| Démolitions en nombre de logements | 486 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 10389 |
| Locaux autorisés | 2 332 107 m ² |
| Logements commencés | 10 310 |
| Entreprises du BTP | 13 288 |
| ▶ Effectif 49 002 salariés | |

Aide au logement privé

| | |
|--|-----------|
| Logements financés millions d'€ | |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 3260 44,4 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 2300 3,9 |

Aide au logement social

| | |
|--|-----------|
| Logements financés millions d'€ | |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 1676 10,8 |
| PALULOS | 7348 5,5 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 209 3,25 |
| Prêts locatifs sociaux (PLS) | 320 |

Le tourisme utilise les nouvelles technologies

Dans le cadre du contrat de plan, la rénovation du site Internet d'information touristique régionale et la constitution d'une base de données (vis@centre) sur le tourisme en région Centre ont été lancées. Cette opération – qui bénéficie d'une aide de l'État de 228 673 € gérée par la délégation régionale au tourisme – est menée en collaboration avec l'ensemble des acteurs du tourisme. Elle recueillera toutes informations permettant de renseigner la clientèle sur les différents produits touristiques (curiosités, hébergement, restauration, animations...) et de procéder à des réservations en ligne.

Application de la loi SRU : profils socio-économiques d'agglomération

En complément de diagnostics précédemment réalisés, la DRE, avec la collaboration de l'INSEE et le concours financier du conseil régional et de la caisse des Dépôts et Consignations, a entrepris en 2001 la réalisation de dossiers présentant le profil socio-économique de chacune des huit aires urbaines des principales agglomérations de la région. Ces dossiers intègrent aussi largement que possible les thèmes relatifs à l'aménagement du territoire comme la morphologie du territoire étudié, les infrastructures et déplacement de personnes, la démographie, les ménages et leur logement, les aspects sociaux et économiques.

Les élus, les techniciens des collectivités locales ou de l'État trouveront dans ces dossiers l'information quantitative et les analyses statistiques en vue de réparer les schémas de cohérence territoriale (SCOT) documents de planification prévus par la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU).

Le premier dossier concernant l'aire urbaine de Tours est sorti en décembre 2001. L'ensemble des huit dossiers devrait être réalisé pour 2004.

Mise en service d'une section du boulevard périphérique sud de Tours

Le 19 novembre 2001 a été ouverte à la circulation la section de 2 300 mètres du boulevard périphérique sud de l'agglomération tourangelle entre l'autoroute A10 et RN 10. Cette opération, d'un coût de 18,5 M€, a été réalisée dans le cadre du contrat de plan État-région Centre. Comportant deux échangeurs complets à chacune de ses extrémités, elle a nécessité la réalisation de sept ouvrages d'art, des travaux de démolition de bâtiments particulièrement importants et un travail sous circulation sur la RN 10 où 25 000 véhicules transitent chaque jour.

S'inscrivant dans la continuité des sept kilomètres préalablement construits, cette nouvelle section permet de relier le nord de la Loire au sud de l'agglomération dans des conditions de fluidité et de sécurité largement accrues. Elle contribue également à délester le centre ville du trafic de transit et permet la desserte de zones d'activité.

Plan de prévention des risques naturels inondation (PPRI)

Créés par la loi du 2 février 1998 sur le renforcement de la protection de l'environnement, les PPRI délimitent les zones soumises au risque naturel d'inondation et permettent d'y définir les règles d'urbanisme, de construction et de gestion qui doivent s'appliquer au bâti existant ou futur ainsi que de définir les mesures de protection et de sauvegarde à prendre par les collectivités locales ou les particuliers. En région Centre, 466 communes sont concernées par le risque inondation dont 157 sur la Loire.

En 2001, les DDE ont poursuivi les procédures conduisant à l'approbation des PPRI. Ainsi en Indre-et-Loire, l'année 2001 a vu l'approbation des PPRI des vals de Tours-Luyne et de Cisse et l'élaboration de ceux des vals de Bréhemont, de Langeais et d'Authion. Dans ce département, 48 communes sont couvertes par un PPRI : sont concernés 147 700 habitants, 56 900 logements, 86 800 emplois dans 6 200 entreprises.



▼ 3



▲ 4



▼ 3

Mise en service de la section Theillay-Villefranche de l'A 85

La société Cofiroute a mis en service à la fin octobre 2001 les 22 km de la section Theillay-Villefranche (coût 131 M€) de l'autoroute A 85 Tours-Vierzon assurant ainsi le raccordement au réseau autoroutier du Romantin. Les travaux se poursuivent sur la section Villefranche-Saint Romain sur Cher qui devrait être mise en service à l'automne 2003.

Renouvellement urbain sur l'agglomération drouaise

Plusieurs quartiers de logement social, classés en zone urbaine sensible de l'agglomération drouaise, font l'objet d'une vaste opération de renouvellement urbain qui s'étalera sur cinq ans et bénéficiera de 3,05 M€ de crédits de l'État.

L'opération, estimée à 35 M€, porte principalement sur la démolition de 700 logements et la réhabilitation de près de 2 500 logements de divers ensembles de l'agglomération. En 2001, 280 logements ont été démolis et 312 réhabilités. La DDE joue un rôle très actif dans la mise en œuvre de cette opération qui fait partie d'un programme national de renouvellement urbain.

Aérodrome d'Argenton-sur-Creuse : construction d'une piste rénovée

L'aérodrome d'Argenton-sur-Creuse disposait d'une piste en herbe de 650 m. Pour permettre une meilleure utilisation, notamment pendant les périodes humides, une piste revêtue a été construite en 2001. Payé par le gestionnaire, cet investissement a bénéficié du conseil technique de la délégation régionale Centre de la direction de l'Aviation civile nord, la DDE intervenant comme conducteur d'opération.

1 • Crue du 11 mai 2001 à l'emplacement de la brèche de 1856, La Chapelle-sur-Loire

2 • "Brèche de la Chapelle-sur-Loire le 4 juin 1856", gravure extraite de "Inondations du département d'Indre-et-Loire"

3 • L'autoroute A 85 Theillay-Villefranche en travaux

4 • Le boulevard périphérique sud de Tours



Cathédrale de Reims

CHAMPAGNE-ARDENNE

AU CARREFOUR DES ÉCHANGES

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



Sedan

CHIFFRES CLÉS

| Généralités | |
|------------------------------------|------------------------|
| Population | 1 342 000 hab |
| Superficie | 25 606 km ² |
| Densité | 52 hab/km ² |
| Quatre départements | |
| Ardennes, Aube, Marne, Haute-Marne | |
| Capitale régionale : | |
| Châlons-en-Champagne | |

| Infrastructures de transport | |
|------------------------------|---------|
| Routes nationales | 1245 km |
| Autoroutes concédées | 444 km |
| Autoroutes non concédées | 20 km |
| Voies ferrées | 973 km |
| Voies navigables | 634 km |

| Sécurité routière | |
|------------------------|-------------|
| Nombre de tués en 2001 | 135* |
| | *sur 8 mois |

| Économie des transports | |
|-------------------------------------|------------------------|
| Trafic de marchandises transportées | 106,11* |
| | *en millions de tonnes |

| | |
|--|-----------------|
| Entreprises de transport de marchandises | 1077 |
| ▶ Effectif | 16 005 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 135 |
| ▶ Effectif | 2494 salariés |

| Financement sur routes nationales et autoroutes | |
|---|------------------|
| Montant des crédits | 59,89 * |
| | *en millions d'€ |

| Habitat | |
|---|---------|
| Résidences principales | 550 786 |
| Logements sociaux | 135 831 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 101,2 |
| Démolitions en nombre de logements | 97 |
| Prêts locatifs | 996 |
| Réhabilitation HLM | 1421 |
| Réhabilitation parc privé | 3964 |

| Construction neuve | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 5469 |
| Locaux autorisés | 1 261 230 m ² |
| Logements commencés | 4218 |
| Entreprises du BTP | 3747 |
| ▶ Effectif | 35 934 salariés |

| Aide au logement privé | |
|--|--------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 2064 |
| | 10,36 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 1900 |
| | 3,20 |

| Aide au logement social | |
|--|--------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 765 |
| | 4,58 |
| PALULOS | 1421 |
| | 1,79 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 54 |
| | 0,97 |
| Prêts locatifs sociaux (PLS) | 177 |

Des travaux sur les voies navigables

Le contrat de plan leur consacre 22,3 M€ :

- mise à l'enfoncement de 2,20 mètres de la section Berry-au-Bac-Reims-Sillery en liaison avec la Picardie ;
- aménagement au gabarit de 1 000 tonnes de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en liaison avec l'Île-de-France ;
- liaison du port de Givet au réseau belge au gabarit de 1 350 tonnes ;
- viabilisation du canal de la Marne à la Saône.

2 • La déviation de Poix-Terron sur l'A 34

Le développement économique et touristique

Deux chartes d'itinéraire sont signées. Le nouveau concept de village étape et son label associé s'adressent à un ensemble de communes rurales de moins de 5 000 habitants. Il a été étendu dans la Marne à l'itinéraire de la RN 4. Grâce à un club départemental inter-DDE, des projets nouveaux ont vu le jour comme le plan de référence de Fère Champenoise qui veut bâtir un projet communal de "Village étape", le diagnostic pour Esternay et l'étude de valorisation touristique à l'échelle de pays de la vallée de la Suippe.



La modernisation du ferroviaire

Le rééquilibrage vers le rail a inscrit 99 M€ d'investissements au contrat de plan :

- modernisation de la ligne Paris-Troyes-Chaumont comprenant l'interconnexion avec le RER A à Val-de-Fontenay ;
- optimisation du rail autour de Reims avec l'arrivée du TGV, la restructuration des voies pour les TER, la construction de la voie de Bezannes et la création de haltes gares dans Reims. Le TGV-Est, dont les travaux ont commencé, traversera la région sur 113 km ;
- modernisation de la ligne Reims Châlons-en-Champagne par le relèvement de la vitesse et l'amélioration de la signalisation ;
- valorisation du fret ferroviaire par la création de plates-formes intermodales légères dont celle de Châlons-en-Champagne qui sera en liaison avec Vatry, l'aéroport de fret à vocation internationale.

1 • Le canal de Givet

3 • Contournement ouest de Troyes (A 5)

4 • Maquette du TGV-Est

5 • Vue aérienne de l'Europort de Vatry

6 • Déviation de la RN 4 à Saint-Dizier permettant de désenclaver le quartier du Vert-Bois

Le renouvellement urbain

Un grand nombre d'opérations sont engagées :

- la démolition de deux barres d'HLM dans le quartier de la Houillère à Charleville-Mézières (300 logements) et la requalification du site avec des constructions nouvelles d'une grande diversité ;
- la reconquête des friches industrielles dans l'agglomération de Troyes avec la restructuration de secteurs importants en tenant compte des problématiques d'environnement ;
- la démolition d'un immeuble de 85 logements dans le quartier Wilson à Reims, phase préliminaire d'une opération de renouvellement urbain avec la démolition de 400 logements et la reconstruction de 300 autres ;
- enfin et surtout, la requalification et le désenclavement du quartier du Vert-Bois à Saint-Dizier, un des plus importants ensembles d'habitat social de la région. Coupé de la ville par la RN 4, aujourd'hui déviée par le sud, la voie ferrée et le canal, il est l'objet d'un "Grand Projet de Ville" dont l'objectif est, notamment, d'améliorer ses liaisons avec le centre-ville, point clé de la réussite du projet.

Le transport aérien

La région est dotée d'un équipement de niveau international, l'aéroport de Vatry. La candidature de Vatry n'a pas été retenue en novembre 2001 lors du choix d'un nouvel aéroport dans le bassin parisien, mais le Gouvernement s'est engagé à examiner comment lui transférer des activités de fret afin de limiter les vols de nuit sur Roissy. Vatry est équipé pour assurer l'acheminement de marchandises dans le monde entier, dans des conditions optimales. Le site est un pôle logistique majeur en pleine expansion et créateur d'emplois.

La relance du logement social

Elle s'est concrétisée par la signature avec les organismes de logement social de treize contrats de relance, pour un objectif de production de 691 logements. Avec un total de 819 logements engagés, soit une progression de 45 % par rapport à 2000, 2001 a été marqué par un réel redémarrage de l'activité de construction de logements HLM. L'essor économique attendu grâce à l'aéroport de Vatry a également renforcé la relance locative sociale. L'État a signé des plans de relance doublant l'objectif de production des organismes d'HLM locaux.

Les infrastructures routières

365 M€ sont inscrits au contrat de plan pour leur modernisation :

- poursuite et achèvement de l'axe Nord-Sud A 34 et étude de son prolongement vers la Belgique ;
- actions pour la sécurité routière sur l'ensemble du réseau ;
- poursuite des aménagements sur les axes Est-Ouest (RN 4-RN 31) et Nord-Sud (RN 67-RN 51 Sud) du réseau national ;
- meilleure irrigation de la région par des opérations urbaines comme le doublement des rocades Ouest et Nord 2^e section de Troyes, le carrefour de la Lune du contournement Nord-Ouest de Châlons-en-Champagne et les études et acquisitions foncières du contournement Sud de Chaumont. Certaines opérations urbaines sont prévues hors contrat de plan (51,8 M€).



Bonifacio

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|---------------------------|
| Population | 267 249 hab |
| Superficie | 8 680 km ² |
| Densité | 29 hab/km ² |
| Deux départements | Haute-Corse, Corse-du-Sud |
| Capitale régionale | Ajaccio |

CORSE

L'ÎLE DE BEAUTÉ



Village de Caruccia

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



Porto



Bastia

Le contrat de plan 2000-2006

Pour l'État, l'enveloppe financière du contrat de plan 2000-2006 a été fixée à 248,6 M€. La participation financière de l'État aux investissements en matière d'infrastructures de transport s'est poursuivie dans les domaines aéronautiques, routiers et ferroviaires.

Le contrôle des transports terrestres

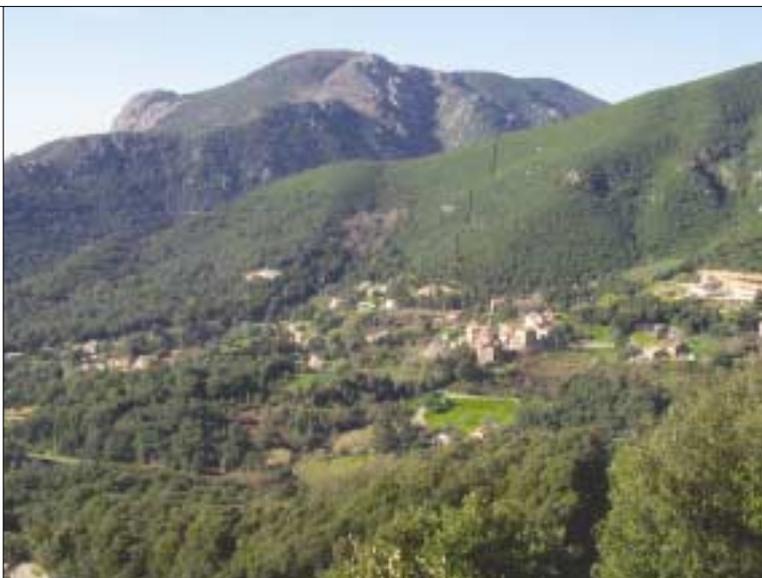
Un effort particulier d'information a été fourni à l'intention des entreprises de transport routier de marchandises, afin de leur permettre de se conformer aux nouvelles dispositions de la loi et de les aider à améliorer la formation de leurs personnels de conduite. Sur les routes, les contrôles ont 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

19 villages de l'intérieur ont fait l'objet de travaux de rénovations financés par l'État et un financement européen. 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 1,46 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.

Surveillance de la circulation maritime

Secteur économique essentiel de l'économie corse, elle est confrontée aux questions que pose l'organisation de la desserte maritime entre la Corse et le continent. 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 modeste.



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 %.

La politique de la ville à Ajaccio et Bastia

Deux contrats de ville ont été signés pour Ajaccio et Bastia et 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 6,86 M€.

Des opérations de renouvellement urbain

Les villes de Bastia et Ajaccio sont les premières concernées par les opérations de renouvellement urbain programmées. Certains quartiers anciens, notamment à Ajaccio, connaissent d'urgents besoins 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 vie 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.

Activités aéronautiques

Des améliorations techniques sont réalisées sur l'aéroport de Figari. Sur celui de Calvi, une phase d'étude 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.

1 • Valle di Mezzana en Corse-du-Sud

2 • Porto Vecchio, anse de Palombagia

3 • Village de Petreto Bicchisano

4 • Port d' Ajaccio

5 • Logements sociaux à Ajaccio

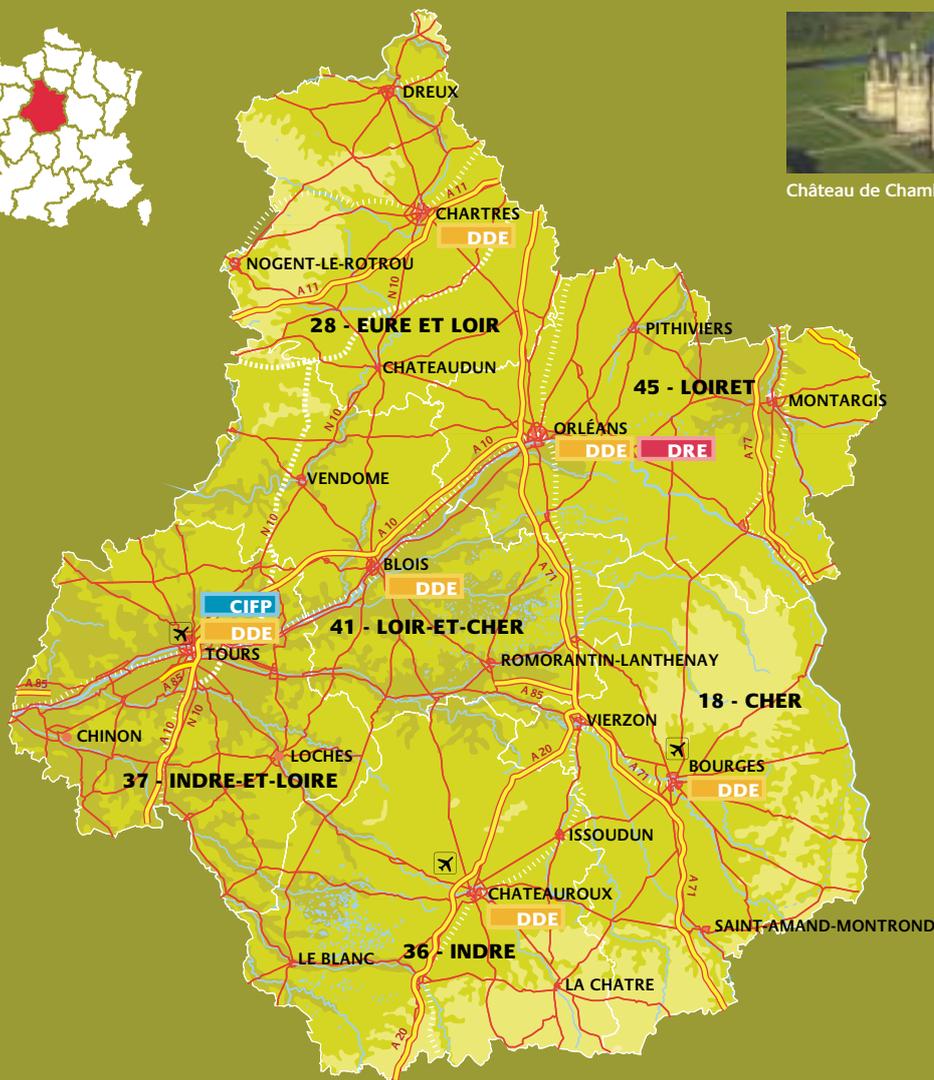


La cathédrale de Chartres

CENTRE

CŒUR HISTORIQUE DE LA FRANCE

Longtemps grenier à blé de la capitale, la région Centre s'est industrialisée tardivement mais a réussi à attirer des secteurs de pointe et à créer des activités tertiaires autour des villes universitaires de Tours et d'Orléans. L'autoroute a renforcé sa vitalité et le Val de Loire attire toujours plus de visiteurs du monde entier.



Château de Chambord

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|---|
| Population | 2 437 500 hab |
| Superficie | 39 150 km ² |
| Densité | 60 hab/km ² |
| Six départements | Cher, Eure-et-Loir, Indre, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loiret |
| Capitale régionale | Orléans |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|---------|
| Routes nationales | 1700 km |
| Autoroutes concédées | 598 km |
| Autoroutes non concédées | 124 km |
| Voies ferrées | 2230 km |
| Voies navigables | 170 km |
| Ports fluviaux | 3 |

Sécurité routière

| | |
|--|-------|
| Tués en 2001 | 483 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996-2000 | -6,6% |

Économie des transports

| | |
|--|------|
| Trafic de marchandises transportées | 132* |
| *en millions de tonnes | |
| Entreprises de transport de marchandises | 1775 |
| ▶ Effectif 13 100 salariés | |
| Entreprises de transport de voyageurs* | 412 |
| ▶ Effectif 4575 salariés* | |
| *hors taxis | |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|-------|
| Réseau non concédé | |
| Montant des crédits | 56,4* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|-----------|
| Résidences principales | 1 000 159 |
| Logements sociaux | 180 704 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 74 |
| Démolitions en nombre de logements | 486 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 10389 |
| Locaux autorisés | 2 332 107 m ² |
| Logements commencés | 10 310 |
| Entreprises du BTP | 13 288 |
| ▶ Effectif 49 002 salariés | |

Aide au logement privé

| | |
|--|-----------|
| Logements financés millions d'€ | |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 3260 44,4 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 2300 3,9 |

Aide au logement social

| | |
|--|-----------|
| Logements financés millions d'€ | |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 1676 10,8 |
| PALULOS | 7348 5,5 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 209 3,25 |
| Prêts locatifs sociaux (PLS) | 320 |

Le tourisme utilise les nouvelles technologies

Dans le cadre du contrat de plan, la rénovation du site Internet d'information touristique régionale et la constitution d'une base de données (vis@centre) sur le tourisme en région Centre ont été lancées. Cette opération – qui bénéficie d'une aide de l'État de 228 673 € gérée par la délégation régionale au tourisme – est menée en collaboration avec l'ensemble des acteurs du tourisme. Elle recueillera toutes informations permettant de renseigner la clientèle sur les différents produits touristiques (curiosités, hébergement, restauration, animations...) et de procéder à des réservations en ligne.

Application de la loi SRU : profils socio-économiques d'agglomération

En complément de diagnostics précédemment réalisés, la DRE, avec la collaboration de l'INSEE et le concours financier du conseil régional et de la caisse des Dépôts et Consignations, a entrepris en 2001 la réalisation de dossiers présentant le profil socio-économique de chacune des huit aires urbaines des principales agglomérations de la région. Ces dossiers intègrent aussi largement que possible les thèmes relatifs à l'aménagement du territoire comme la morphologie du territoire étudié, les infrastructures et déplacement de personnes, la démographie, les ménages et leur logement, les aspects sociaux et économiques.

Les élus, les techniciens des collectivités locales ou de l'État trouveront dans ces dossiers l'information quantitative et les analyses statistiques en vue de réparer les schémas de cohérence territoriale (SCOT) documents de planification prévus par la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU).

Le premier dossier concernant l'aire urbaine de Tours est sorti en décembre 2001. L'ensemble des huit dossiers devrait être réalisé pour 2004.

Mise en service d'une section du boulevard périphérique sud de Tours

Le 19 novembre 2001 a été ouverte à la circulation la section de 2 300 mètres du boulevard périphérique sud de l'agglomération tourangelle entre l'autoroute A10 et RN 10. Cette opération, d'un coût de 18,5 M€, a été réalisée dans le cadre du contrat de plan État-région Centre. Comportant deux échangeurs complets à chacune de ses extrémités, elle a nécessité la réalisation de sept ouvrages d'art, des travaux de démolition de bâtiments particulièrement importants et un travail sous circulation sur la RN 10 où 25 000 véhicules transitent chaque jour.

S'inscrivant dans la continuité des sept kilomètres préalablement construits, cette nouvelle section permet de relier le nord de la Loire au sud de l'agglomération dans des conditions de fluidité et de sécurité largement accrues. Elle contribue également à délester le centre ville du trafic de transit et permet la desserte de zones d'activité.

Plan de prévention des risques naturels inondation (PPRI)

Créés par la loi du 2 février 1998 sur le renforcement de la protection de l'environnement, les PPRI délimitent les zones soumises au risque naturel d'inondation et permettent d'y définir les règles d'urbanisme, de construction et de gestion qui doivent s'appliquer au bâti existant ou futur ainsi que de définir les mesures de protection et de sauvegarde à prendre par les collectivités locales ou les particuliers. En région Centre, 466 communes sont concernées par le risque inondation dont 157 sur la Loire.

En 2001, les DDE ont poursuivi les procédures conduisant à l'approbation des PPRI. Ainsi en Indre-et-Loire, l'année 2001 a vu l'approbation des PPRI des vals de Tours-Luyne et de Cisse et l'élaboration de ceux des vals de Bréhemont, de Langeais et d'Authion. Dans ce département, 48 communes sont couvertes par un PPRI : sont concernés 147 700 habitants, 56 900 logements, 86 800 emplois dans 6 200 entreprises.



▼ 3



▲ 4



▼ 3

Mise en service de la section Theillay-Villefranche de l'A 85

La société Cofiroute a mis en service à la fin octobre 2001 les 22 km de la section Theillay-Villefranche (coût 131 M€) de l'autoroute A 85 Tours-Vierzon assurant ainsi le raccordement au réseau autoroutier du Romantin. Les travaux se poursuivent sur la section Villefranche-Saint Romain sur Cher qui devrait être mise en service à l'automne 2003.

Renouvellement urbain sur l'agglomération drouaise

Plusieurs quartiers de logement social, classés en zone urbaine sensible de l'agglomération drouaise, font l'objet d'une vaste opération de renouvellement urbain qui s'étalera sur cinq ans et bénéficiera de 3,05 M€ de crédits de l'État.

L'opération, estimée à 35 M€, porte principalement sur la démolition de 700 logements et la réhabilitation de près de 2 500 logements de divers ensembles de l'agglomération. En 2001, 280 logements ont été démolis et 312 réhabilités. La DDE joue un rôle très actif dans la mise en œuvre de cette opération qui fait partie d'un programme national de renouvellement urbain.

Aérodrome d'Argenton-sur-Creuse : construction d'une piste rénovée

L'aérodrome d'Argenton-sur-Creuse disposait d'une piste en herbe de 650 m. Pour permettre une meilleure utilisation, notamment pendant les périodes humides, une piste revêtue a été construite en 2001. Payé par le gestionnaire, cet investissement a bénéficié du conseil technique de la délégation régionale Centre de la direction de l'Aviation civile nord, la DDE intervenant comme conducteur d'opération.

1 • Crue du 11 mai 2001 à l'emplacement de la brèche de 1856, La Chapelle-sur-Loire

2 • "Brèche de la Chapelle-sur-Loire le 4 juin 1856", gravure extraite de "Inondations du département d'Indre-et-Loire"

3 • L'autoroute A 85 Theillay-Villefranche en travaux

4 • Le boulevard périphérique sud de Tours



Cathédrale de Reims

CHAMPAGNE-ARDENNE

AU CARREFOUR DES ÉCHANGES

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



Sedan

CHIFFRES CLÉS

| Généralités | |
|------------------------------------|------------------------|
| Population | 1 342 000 hab |
| Superficie | 25 606 km ² |
| Densité | 52 hab/km ² |
| Quatre départements | |
| Ardennes, Aube, Marne, Haute-Marne | |
| Capitale régionale : | |
| Châlons-en-Champagne | |

| Infrastructures de transport | |
|------------------------------|---------|
| Routes nationales | 1245 km |
| Autoroutes concédées | 444 km |
| Autoroutes non concédées | 20 km |
| Voies ferrées | 973 km |
| Voies navigables | 634 km |

| Sécurité routière | |
|------------------------|-------------|
| Nombre de tués en 2001 | 135* |
| | *sur 8 mois |

| Économie des transports | |
|-------------------------------------|------------------------|
| Trafic de marchandises transportées | 106,11* |
| | *en millions de tonnes |

| | |
|--|-----------------|
| Entreprises de transport de marchandises | 1077 |
| ▶ Effectif | 16 005 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 135 |
| ▶ Effectif | 2494 salariés |

| Financement sur routes nationales et autoroutes | |
|---|------------------|
| Montant des crédits | 59,89 * |
| | *en millions d'€ |

| Habitat | |
|---|---------|
| Résidences principales | 550 786 |
| Logements sociaux | 135 831 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 101,2 |
| Démolitions en nombre de logements | 97 |
| Prêts locatifs | 996 |
| Réhabilitation HLM | 1421 |
| Réhabilitation parc privé | 3964 |

| Construction neuve | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 5469 |
| Locaux autorisés | 1 261 230 m ² |
| Logements commencés | 4218 |
| Entreprises du BTP | 3747 |
| ▶ Effectif | 35 934 salariés |

| Aide au logement privé | |
|--|--------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 2064 |
| | 10,36 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 1900 |
| | 3,20 |

| Aide au logement social | |
|--|--------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 765 |
| | 4,58 |
| PALULOS | 1421 |
| | 1,79 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 54 |
| | 0,97 |
| Prêts locatifs sociaux (PLS) | 177 |

Des travaux sur les voies navigables

Le contrat de plan leur consacre 22,3 M€ :

- mise à l'enfoncement de 2,20 mètres de la section Berry-au-Bac-Reims-Sillery en liaison avec la Picardie ;
- aménagement au gabarit de 1 000 tonnes de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en liaison avec l'Île-de-France ;
- liaison du port de Givet au réseau belge au gabarit de 1 350 tonnes ;
- viabilisation du canal de la Marne à la Saône.

2 • La déviation de Poix-Terron sur l'A 34

Le développement économique et touristique

Deux chartes d'itinéraire sont signées. Le nouveau concept de village étape et son label associé s'adressent à un ensemble de communes rurales de moins de 5 000 habitants. Il a été étendu dans la Marne à l'itinéraire de la RN 4. Grâce à un club départemental inter-DDE, des projets nouveaux ont vu le jour comme le plan de référence de Fère Champenoise qui veut bâtir un projet communal de "Village étape", le diagnostic pour Esternay et l'étude de valorisation touristique à l'échelle de pays de la vallée de la Suippe.



CHAMPAGNE ARDENNE

RÉGIONS

La modernisation du ferroviaire

Le rééquilibrage vers le rail a inscrit 99 M€ d'investissements au contrat de plan :

- modernisation de la ligne Paris-Troyes-Chaumont comprenant l'interconnexion avec le RER A à Val-de-Fontenay ;
- optimisation du rail autour de Reims avec l'arrivée du TGV, la restructuration des voies pour les TER, la construction de la voie de Bezannes et la création de haltes gares dans Reims. Le TGV-Est, dont les travaux ont commencé, traversera la région sur 113 km ;
- modernisation de la ligne Reims Châlons-en-Champagne par le relèvement de la vitesse et l'amélioration de la signalisation ;
- valorisation du fret ferroviaire par la création de plates-formes intermodales légères dont celle de Châlons-en-Champagne qui sera en liaison avec Vatry, l'aéroport de fret à vocation internationale.

- 1 • Le canal de Givet
- 3 • Contournement ouest de Troyes (A 5)
- 4 • Maquette du TGV-Est
- 5 • Vue aérienne de l'Europort de Vatry
- 6 • Déviation de la RN 4 à Saint-Dizier permettant de désenclaver le quartier du Vert-Bois

Le renouvellement urbain

Un grand nombre d'opérations sont engagées :

- la démolition de deux barres d'HLM dans le quartier de la Houillère à Charleville-Mézières (300 logements) et la requalification du site avec des constructions nouvelles d'une grande diversité ;
- la reconquête des friches industrielles dans l'agglomération de Troyes avec la restructuration de secteurs importants en tenant compte des problématiques d'environnement ;
- la démolition d'un immeuble de 85 logements dans le quartier Wilson à Reims, phase préliminaire d'une opération de renouvellement urbain avec la démolition de 400 logements et la reconstruction de 300 autres ;
- enfin et surtout, la requalification et le désenclavement du quartier du Vert-Bois à Saint-Dizier, un des plus importants ensembles d'habitat social de la région. Coupé de la ville par la RN 4, aujourd'hui déviée par le sud, la voie ferrée et le canal, il est l'objet d'un "Grand Projet de Ville" dont l'objectif est, notamment, d'améliorer ses liaisons avec le centre-ville, point clé de la réussite du projet.

Le transport aérien

La région est dotée d'un équipement de niveau international, l'aéroport de Vatry. La candidature de Vatry n'a pas été retenue en novembre 2001 lors du choix d'un nouvel aéroport dans le bassin parisien, mais le Gouvernement s'est engagé à examiner comment lui transférer des activités de fret afin de limiter les vols de nuit sur Roissy. Vatry est équipé pour assurer l'acheminement de marchandises dans le monde entier, dans des conditions optimales. Le site est un pôle logistique majeur en pleine expansion et créateur d'emplois.

La relance du logement social

Elle s'est concrétisée par la signature avec les organismes de logement social de treize contrats de relance, pour un objectif de production de 691 logements. Avec un total de 819 logements engagés, soit une progression de 45 % par rapport à 2000, 2001 a été marqué par un réel redémarrage de l'activité de construction de logements HLM. L'essor économique attendu grâce à l'aéroport de Vatry a également renforcé la relance locative sociale. L'État a signé des plans de relance doublant l'objectif de production des organismes d'HLM locaux.

Les infrastructures routières

365 M€ sont inscrits au contrat de plan pour leur modernisation :

- poursuite et achèvement de l'axe Nord-Sud A 34 et étude de son prolongement vers la Belgique ;
- actions pour la sécurité routière sur l'ensemble du réseau ;
- poursuite des aménagements sur les axes Est-Ouest (RN 4-RN 31) et Nord-Sud (RN 67-RN 51 Sud) du réseau national ;
- meilleure irrigation de la région par des opérations urbaines comme le doublement des rocades Ouest et Nord 2^e section de Troyes, le carrefour de la Lune du contournement Nord-Ouest de Châlons-en-Champagne et les études et acquisitions foncières du contournement Sud de Chaumont. Certaines opérations urbaines sont prévues hors contrat de plan (51,8 M€).



Bonifacio

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|---------------------------|
| Population | 267 249 hab |
| Superficie | 8 680 km ² |
| Densité | 29 hab/km ² |
| Deux départements | Haute-Corse, Corse-du-Sud |
| Capitale régionale | Ajaccio |

CORSE

L'ÎLE DE BEAUTÉ



Village de Caruccia

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



Porto



Bastia

Le contrat de plan 2000-2006

Pour l'État, l'enveloppe financière du contrat de plan 2000-2006 a été fixée à 248,6 M€. La participation financière de l'État aux investissements en matière d'infrastructures de transport s'est poursuivie dans les domaines aéronautiques, routiers et ferroviaires.

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

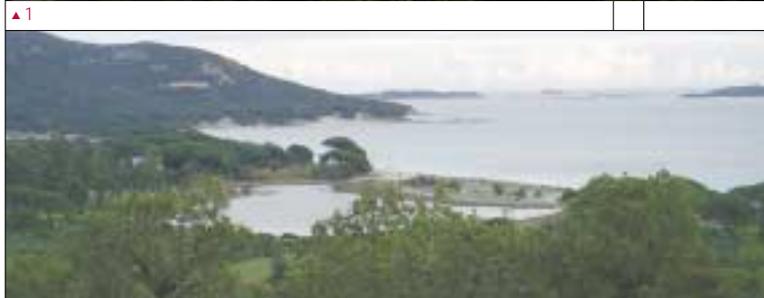
19 villages de l'intérieur ont fait l'objet de travaux de rénovations financés par l'État et un financement européen. L'État et la collectivité territoriale de Corse ont décidé de reconduire l'opération dans le cadre du nouveau contrat de plan pour un total de 1,46 M€. Les objectifs de cette deuxième 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.

Surveillance de la circulation maritime

Secteur économique essentiel de l'économie corse, elle est confrontée aux questions que pose l'organisation de la desserte maritime entre la Corse et le continent. 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 modeste.



▲ 1



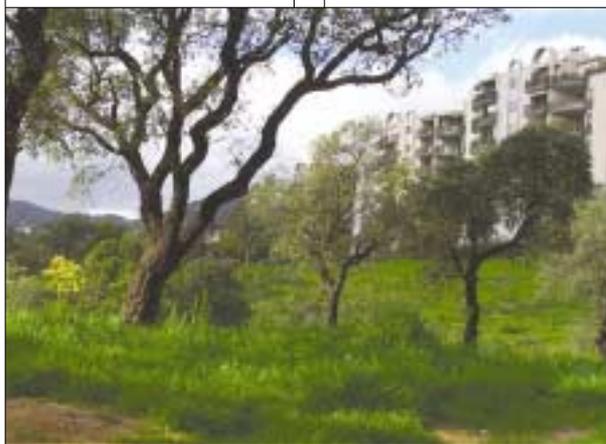
▲ 2

3 ▼

▼ 4



5 ▼



1 • Valle di Mezzana en Corse-du-Sud

2 • Porto Vecchio, anse de Palombagia

3 • Village de Petreto Bicchisano

4 • Port d'Ajaccio

5 • Logements sociaux à Ajaccio

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 %.

La politique de la ville à Ajaccio et Bastia

Deux contrats de ville ont été signés pour Ajaccio et Bastia et 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 6,86 M€.

Des opérations de renouvellement urbain

Les villes de Bastia et Ajaccio sont les premières concernées par les opérations de renouvellement urbain programmées. Certains quartiers anciens, notamment à Ajaccio, connaissent d'urgents besoins 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 vie 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.

Activités aéronautiques

Des améliorations techniques sont réalisées sur l'aéroport de Figari. Sur celui de Calvi, une phase d'étude 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.



Ormans

FRANCHE-COMTÉ

LA RÉGION NATURE

La Franche-Comté est une région aux activités traditionnelles fortes. C'est aussi une région rurale avec 80 % de ses communes de moins de 500 habitants et deux pôles urbains, Besançon et l'aire de Belfort-Montbéliard-Héricourt, à cheval sur trois départements, desservie par de nouvelles infrastructures de communication.



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

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|---|------------------------|
| Population (RP 1999) | 1 150 000 hab |
| Superficie | 16 202 km ² |
| Densité | 71 hab/km ² |
| Quatre départements | |
| Doubs, Jura, Haute-Saône, Territoire de Belfort | |
| Capitale régionale | Besançon |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|----------|
| Routes nationales | 836 km |
| Autoroutes concédées | 201,6 km |
| Autoroutes non concédées | 22,2 km |
| Voies ferrées | 878 km |
| Voies navigables | 449 km |
| Ports fluviaux | 4 |

Économie des transports

| | |
|-------------------------------------|---------|
| Trafic de marchandises transportées | 64,159* |
| Flux intrarégionaux | 38,379* |
| Flux interrégionaux | 20,953* |
| Flux internationaux | 4,826* |
| *en millions de tonnes | |

| | |
|--|------|
| Entreprises de transport de marchandises | 1187 |
| Entreprises de transport de voyageurs | 498 |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|-------|
| Montant des crédits | 60,6* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|---------|
| Résidences principales | 457 000 |
| Logements sociaux | 72 800 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 63,3 |
| Démolitions en nombre de logements | 150 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 4268 |
| Locaux autorisés | 1 066 344 m ² |
| Logements commencés | 6669 |
| Entreprises du BTP | 5500 |
| ▶ Effectif | 23 100 salariés |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 2459 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 3,97 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 695 |
| PALULOS | 2436 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 61 |
| | 4,36 |
| | 1,94 |
| | 1,09 |



Besançon



L'avancée des nouveaux projets ferroviaires

■ La Ligne à grande vitesse Rhin-Rhône

Branche Est : 2001 est l'année de clôture de l'instruction mixte et de la finalisation de la procédure d'utilité publique. Après la préparation en 2001 des conventions entre partenaires, les études se poursuivent et la phase d'avant-projet détaillée sera lancée début 2002.

Branche Sud : à la suite du débat public de 2000, des réflexions complémentaires ont été menées. Elles concernent : les conditions d'exploitation d'une ligne mixte à grande vitesse ; l'adaptation des différentes lignes du réseau existant à l'horizon 2015 ; la détermination des mesures à prendre pour permettre l'accès des trains fret par le Nord avec le problème du traitement du nœud dijonnais et de la cohérence avec les investissements prévus sur l'agglomération lyonnaise.

Branche Ouest : préparation du lancement des études pré-fonctionnelles.

■ **L'organisation des accès à la branche Est du TGV Rhin-Rhône** et les conséquences de cette réalisation sur l'organisation des transports ferroviaires à l'échelle du Grand Est, font partie des principaux problèmes étudiés. La DRE a conduit une étude sur l'avenir de la ligne Paris-Bâle dont les conclusions seront livrées en 2002. Les réflexions sur l'impact local et l'organisation de la desserte des futures gares TGV de Méroux et d'Auxon ont été entreprises.

■ L'amélioration de la ligne Paris-Dôle-Lausanne/ Neuchâtel-Berne

est entrée dans sa phase décisive : l'étude relative à l'amélioration des temps de parcours, et l'étude du dossier d'avant-projet sommaire ont été achevées.

■ Enfin, l'année 2001 a été consacrée à l'élaboration du projet de mise au **gabarit B1 de la ligne de la vallée du Doubs** avec la recherche de partenaires européens dans le cadre du programme INTERREG III B et le traitement des questions relatives à la sécurité des tunnels.



Les services de l'État adaptent leurs méthodes de travail pour l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt

L'ensemble de cette "aire urbaine" regroupe 300 000 habitants. Les villes de Belfort et Montbéliard sont distantes seulement d'une vingtaine de kilomètres et reliées par l'autoroute A 36, d'où des interactions fortes en matière de déplacements, d'emplois et d'habitat. Deux communes plus petites complètent cette structuration bipolaire. Elles sont situées de part et d'autre de l'autoroute A 36 et seront reliées par la mise à 2 X 2 voies de la RN 19 : Héricourt, qui est essentiellement une ville de services et Delle, premier pôle d'emplois au sud du Territoire de Belfort.

Un comité de coordination des services de l'État animé par le DRE a été instauré. Il est présidé alternativement par les préfets des départements du Doubs, de Haute-Saône et du Territoire de Belfort. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du projet territorial de l'État en région et vise à moderniser le fonctionnement des services de l'État.



La relance du logement social

La reprise de la construction neuve dans le logement social est due à la mobilisation de l'ensemble des opérateurs : 756 logements en 2001 ont été financés en PLUS-PLAI contre 557 en 2000. 153 logements ont été démolis et 2441 réhabilités (PALULOS).

Le parc locatif social comprend 72 800 logements (15,1 % des résidences principales) et les besoins en logements nouveaux s'accroissent d'une part à cause de l'augmentation du nombre de ménages dû au phénomène de décohabitation, d'autre part, à l'inflexion de la politique du logement qui tend à accélérer la démolition d'immeubles pour remodeler les quartiers et conduit à augmenter les besoins en construction neuve.

La consultation sur le schéma de voirie à l'ouest de Lons-le-Saunier

L'enquête publique sur un contournement ouest de l'agglomération avait abouti à un rejet du projet en 1998. En 2001, dans un nouveau contexte, les co-financiers ont organisé une large consultation afin d'élaborer un nouveau schéma de voirie à l'horizon 2020. Un consensus se dégage sur un scénario dit "Vallée de la Sorne modifiée", évalué à 36 M€. Le contournement ouest de l'agglomération lédonienne, dont le financement à concurrence de 29 M€ est inscrit au contrat de Plan 2000-2006, acquiert ainsi une chance de se réaliser dans un délai raisonnable.

La RN 19, liaison nouvelle entre l'A 31 et la Suisse

2001 est l'année de la mise en place des moyens et du démarrage des premiers travaux. Les 165 kilomètres de cette future route express à 2 x 2 voies sont découpés en trois opérations faisant l'objet de procédures de déclaration d'utilité publique séparées et sept tronçons autour desquels est organisée la maîtrise d'ouvrage répartie entre les trois DDE concernées et le conseil général de la Haute-Saône pour 25 kilomètres du RD 438 inclus dans cette liaison nouvelle.

Une mission interdépartementale des services de l'Équipement comprenant 9 personnes, mise en place en 2001, est chargée sous l'autorité du DDE de Haute-Saône et du collège des directeurs présidé par le DRE, de la coordination générale du projet, des études globales d'itinéraire et de la préparation et de la conduite des trois enquêtes publiques.

Après 8 M€ en 2000, 24,5 M€ d'autorisations de programme mises en place en 2001 vont permettre la réalisation d'une masse considérable d'études et les premiers travaux en Haute-Saône et dans le Territoire de Belfort.

▲ 3

1 ■ La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône est en projet

2 ■ Intervention d'agents de l'Équipement

3 ■ Programme de logements sociaux place Bacchus à Besançon



Paris, le quartier Latin

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|--|
| Population | 10 952 011 hab |
| Superficie | 12 010 km ² |
| Densité | 911 hab/km ² |
| Huit départements | Paris, Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val-d'Oise |
| Capitale régionale | Paris |

Sécurité routière

| | |
|--------------|----------------|
| Tués en 2001 | 606* |
| | *au 30/11/2001 |

Économie des transports

| | |
|--|------------------------|
| Trafic de marchandises transportées | 283,503* |
| | *en millions de tonnes |
| Entreprises de transport de marchandises | 7566 |
| Entreprises de transport de voyageurs* | 907 |

Habitat

| | |
|---|------------------|
| Résidences principales | 4 510 569 |
| Logements sociaux | 1 141 826 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 104 |
| Prêts locatifs | 14 624 |
| Réhabilitation HLM | 17 224 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 25 390 |
| Locaux autorisés | 6 779 000 m ² |
| Logements commencés | 36 546 |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 6436 43,16 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 5903 8,16 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'€ |
|--|----------------------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 9828 60,63 |
| PALULOS | 17 224 38,70 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 2034 29,57 |
| Prêt locatif social (PLS) | 2762 |

ÎLE-DE-FRANCE

LA RÉGION CAPITALE

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



La Géode



— autoroutes, — nationales, ——— voies ferrées électrifiées, — fleuves, - - - - canaux, ■ zones urbaines, ■ DDE directions départementales de l'Équipement, ■ DRE direction régionale de l'Équipement, ■ CIFP centre interrégional de Formation professionnelle, ■ ENPC École nationale des ponts et chaussées, ■ SN service de la Navigation de la Seine

| | | | |
|--|---|--|--|
| <p>Un Plan de déplacement urbain La DRE a apporté une contribution essentielle dans le domaine des infrastructures et des transports. 2001 a été, en effet, la première année de la mise en œuvre du Plan de déplacement urbain (PDU) adopté en 2000. Dans l'application de ce plan, la DRE a veillé à améliorer les conditions des transports en commun des personnes (conformément aux priorités du contrat de Plan État/région et du PDU), et à perfectionner les procédures et les pratiques dans le domaine des transports de marchandises (en privilégiant les techniques de transports mixtes notamment le ferroutage). Par ailleurs, à la demande de la direction générale de l'Aviation civile, des études de dessertes ont été menées sur les différents sites qui auraient été susceptibles d'accueillir un nouvel aéroport en Île-de-France. De plus l'enquête générale transports, réalisée après chaque recensement pour mieux connaître la demande des franciliens en matière de déplacements, a été lancée sous l'égide des financeurs habituels.</p> | <p>1 • Le tramway de Saint-Denis-Bobigny : un des points forts du plan de déplacements urbains en Île-de-France</p> <p>2 • Régulation de la circulation par feux tricolores : accès sur une bretelle à l'autoroute A6</p> <p>3 • Des plans de gestion des déchets du BTP sont en cours d'élaboration en Île-de-France.</p> | <p>La relance du logement social L'activité des services de l'équipement en faveur de l'habitat a été marquée par le plan de relance du logement social décidé par le Gouvernement et la conclusion des accords collectifs par lesquels chaque organisme de logement social a pris des engagements précis sur l'accueil des plus démunis. En 2001, 14 624 logements sociaux ont été financés alors que ce chiffre n'était que de 9287 l'année précédente, ce qui correspond à une progression supérieure à 50 %. La répartition de ces logements sociaux va dans le sens d'un rééquilibrage au profit des communes les moins pourvues en logements sociaux. Ces résultats sont liés notamment à l'entrée en vigueur de la loi Solidarité et renouvellement urbains.</p> | <p>Circulation améliorée sur les voies rapides L'année 2001 a vu l'extension de SIRIUS, Système d'information pour un réseau intelligible aux usagers recueillant des données de vitesse, débit et accidents, la production de cartes (SYTADIN, écrans des pupitres en charge de la gestion du trafic) et la diffusion de messages sur les écrans d'autoroute. Le système SIRIUS parfaitement opérationnel, à l'est du réseau, a été amélioré et développé dans sa partie ouest, grâce à une refonte du système informatique de traitement des informations. En 2001 de nombreuses expérimentations ont permis de confirmer l'efficacité des contrôles d'accès, notamment sur l'autoroute A6. La modernisation technologique de ces contrôles, mise au point en collaboration avec l'INRETS, a eu pour conséquence, dès l'année 2001, une amélioration des conditions de circulation dans les secteurs où ils ont été testés.</p> |
|--|---|--|--|



| | | |
|--|--|---|
| <p>Une Convention foncière La signature de la convention foncière entre l'État et la région Île-de-France, signée le 15 juin 2001, permet, sous certaines conditions, aux deux partenaires de mettre à la disposition des collectivités locales des outils financiers devant les aider à promouvoir la production de logements sociaux et à améliorer l'équilibre des opérations d'aménagement. Cette convention s'articule autour de quatre axes : ■ une action de coordination des dispositifs de l'État et de la région concernant le logement social ; ■ une définition des conditions de l'intervention conjointe des deux partenaires en faveur des dix sites prioritaires du contrat de plan. ■ la mise en œuvre de moyens tendant à limiter la consommation foncière en zone périurbaine ; ■ l'intervention de l'Agence foncière et technique de la Région parisienne en tant qu'opérateur foncier et le renforcement de la représentation de la région au sein de son conseil d'administration. La convention foncière mobilisera durant sa période de validité (de 2001 à 2006) 581 M€, dont 429 M€ pour l'État et 152 M€ pour la région Île-de-France.</p> | <p>4 • Le viaduc de Meaux en travaux</p> <p>5 • Construction de logements PLA quai François-Mauriac à Paris 12° : un exemple du plan de relance du logement social</p> | <p>La gestion urbaine de proximité La gestion urbaine de proximité, démarche partenariale, a inscrit son action en 2001, comme l'année précédente, dans un processus impliquant à la fois les bailleurs, les communes et l'État. Le 28 novembre 2001, une journée de réflexion commune a eu lieu dans le cadre du partenariat justice-ville, afin que les services du ministère de l'Équipement et de l'institution judiciaire approfondissent leur collaboration et coordonnent leur action en faveur des grands projets de ville. Les efforts consentis pour la politique de la ville ont bénéficié prioritairement à la zone Nord de la proche couronne : Plaine-Saint-Denis, Plaine de France, boucle de Gennevilliers, ainsi qu'aux secteurs Seine amont, Seine aval et aux villes nouvelles. En Île-de-France, 450 conventions taxe foncière sur les propriétés bâties /gestion urbaine ont été signées au cours du dernier trimestre 2001. Avec ces conventions, les organismes de logement social s'engagent à améliorer leur gestion de proximité en échange d'allègements fiscaux.</p> |
|--|--|---|



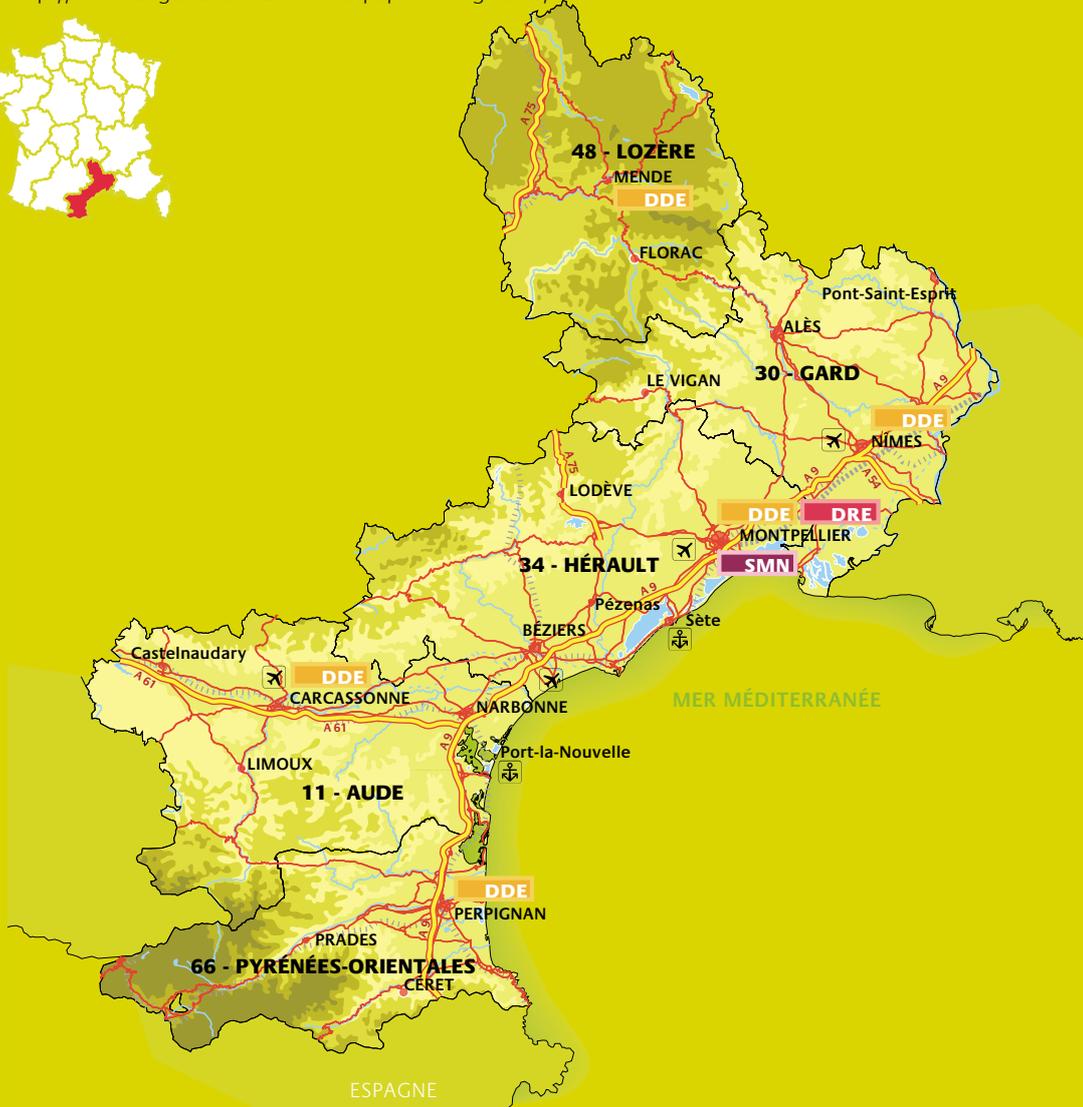
Carcassonne

LANGUEDOC-ROUSSILLON

L'ATTRAIT DU SUD

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

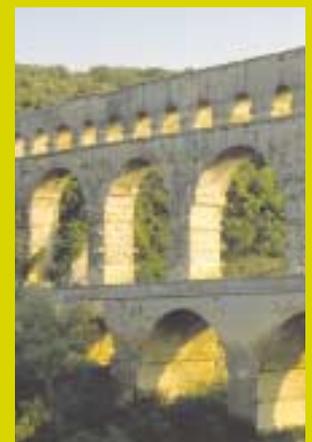
<http://www.languedoc-roussillon.equipement.gouv.fr/>



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

CHIFFRES CLÉS

| | |
|--|-------------------------------|
| Généralités | |
| Population | 2 295 648 hab |
| Superficie | 27 375 km ² |
| Densité | 84 hab/km ² |
| Mouvement migratoire | +20 000 hab/an |
| Cinq départements Aude, Gard, Hérault, Lozère, Pyrénées-Orientales | |
| Capitale régionale Montpellier | |
| Infrastructures de transport | |
| Routes nationales | 1465 km |
| Autoroutes concédées | 396 km |
| Autoroutes non concédées | 116 km |
| Voies ferrées | 1474 km |
| Ports nationaux | 2 |
| Sète et Port-la-Nouvelle | |
| Canaux : Canal du Rhône à Sète Canal du Midi | |
| Sécurité routière | |
| Tués en 2001 | 425 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996-2000 +2 % | |
| Économie des transports | |
| Entreprises de transport de marchandises 1700 | |
| ▶ Effectif 11 500 salariés | |
| Entreprises de transport de voyageurs 250 | |
| Habitat | |
| Résidences principales | 968 790 |
| Logements sociaux | 99 254 |
| Logements individuels | 14 000 |
| Construction neuve | |
| Logements commencés | 22 632 |
| Entreprises du BTP | 17 990 |
| ▶ Effectif 39 786 | |



Le pont du Gard

Les silhouettes

Cette opération de sensibilisation des automobilistes, initiée dans l'Hérault, département où l'accidentologie est très forte, est reprise en partenariat avec le conseil général pour la semaine "Sécurité sur la route", mais aussi en coordination avec les départements limitrophes, le Gard et l'Aude, pour une logique d'axe. Ainsi un automobiliste qui se rend de Nîmes à Narbonne, est sensibilisé sur tout l'itinéraire.

Les plans de prévention des risques d'inondation

Après les terribles inondations qui firent 25 victimes en novembre 1999, il a été décidé de doter 101 communes de l'Aude de PPRI. En 2000, 56 communes se sont vues communiquer les premiers éléments (laisses de crues relevées et délimitations des unités hydrogéomorphologiques). Les 8 communes les plus sinistrées bénéficient de la mise en application anticipée d'un PPRI.

Une cellule pour l'ingénierie publique

L'entrée en vigueur du nouveau Code des marchés public entraîne l'accès au champ concurrentiel des prestations d'ingénierie publique. (les prestations sont dorénavant facturées sur la base du devis fondé sur une estimation des temps passés et une tarification des prix de journée). Pour piloter l'activité, une cellule départementale de l'ingénierie publique se réunit tous les mois. Elle coordonne les interventions des services extérieurs et développe les échanges et les actions conjointes.

ORU à Perpignan

Très mobilisée dans les démarches expérimentales en matière de politique de la ville au niveau de l'agglomération, la ville de Perpignan, avec l'appui des services de l'État, a proposé de mettre en œuvre une opération de renouvellement urbain. Le dossier très complet, a été validé par le comité interministériel à la ville et doté d'une aide de l'État de 7,8 M€ pour le renouvellement urbain de quatre quartiers dégradés. Avec l'appui de la politique de la ville et des fonds européens, la ville dispose des moyens d'une véritable remise à niveau.

L'hôpital devient université

Le site de l'Hôpital Saint-Charles à Montpellier est partiellement inscrit à l'inventaire des bâtiments historiques. La création d'une ZAC sur ce site a permis à l'Université Paul Valéry d'acquiescer une partie des locaux qu'elle souhaite agrandir pour accueillir 4 500 étudiants. La conduite d'opération des études a été confiée à la DDE, le résultat est attendu pour février 2002.

Mission Littoral

Les services de l'État en région se sont mobilisés pour mettre en évidence les enjeux du littoral : retrait du trait de côte, protection de l'environnement, desserte, requalification des stations et réhabilitation des logements. Une mission littoral a été créée pour compléter le diagnostic et formuler des propositions associant l'ensemble des partenaires concernés.

Cabotage maritime

L'étude de transferts possibles du fret routier terrestre sur des lignes de cabotage maritime de l'ouest de la Méditerranée a fait l'objet d'une rencontre-débat entre partenaires et professionnels le 19 octobre 2001 à Montpellier. Les acteurs souhaitent passer des études à l'expérimentation. Le ministre a décidé de donner un prolongement international à cette démarche vers l'Espagne et l'Italie.



1 & 2 • La construction du tramway de Montpellier



Les grands projets avancent

■ Contournement autoroutier de Montpellier

Le dossier d'APS a fait l'objet de derniers réglages techniques et les modalités de financement du projet ont été examinées. La décision ministérielle d'approbation de l'APS et d'autorisation de lancement des procédures de consultations préalables à l'enquête d'utilité publique devrait être prise début 2002.

■ Dossier de voirie d'agglomération de Montpellier

L'année 2001 a surtout permis de conclure la concertation locale sur le DVA de Montpellier, le projet de futur schéma de maîtrise d'ouvrage du réseau de voirie principal de l'agglomération étant en cours d'instruction ministérielle pour une approbation à venir prochainement.

■ Le contournement de Nîmes et Montpellier

Le dossier d'avant-projet sommaire de contournement de Nîmes et de Montpellier a été remis au ministre au début du mois de juillet. Le tronçon traverse 29 communes sur une longueur de 60 km pour permettre une circulation à 350 km/h

■ La 2^e ligne de tramway de Montpellier

Fort du succès rencontré par la première ligne de tramway et conformément aux propositions du PDU de l'agglomération, élaboré en étroite collaboration avec les services de l'État et arrêté en décembre 2001, une deuxième ligne est à l'étude, dont le dossier de financement par l'État a été finalisé en fin d'année.

L'A 75 sur internet

Depuis l'automne 2001 sur le site internet de la DDE 34, il est possible de consulter semaine par semaine l'évolution du chantier Clermont-Pézenas, mais aussi ceux des opérations du contrat de plan : www.herault.equipement.gouv.fr à la rubrique grands travaux routiers.

La ligne grande vitesse Perpignan-Figueras

Après l'enquête publique conduite fin 2000 et l'avis favorable de la commission d'enquête, le décret DUP a été publié le 9 octobre 2001. La procédure de désignation du concessionnaire de la section internationale (Le Soler/Figueras) a été immédiatement engagée.

3 • Site internet de la DDE 34 : carte interactive des travaux de l'A 75

4 • Hôpital Saint-Charles, bâtiment inscrit à l'inventaire des monuments historiques, intégré en partie à l'université Paul-Valéry à Montpellier

5 • Opération "silhouettes" lors de la semaine de la Sécurité routière



Ormans

FRANCHE-COMTÉ

LA RÉGION NATURE

La Franche-Comté est une région aux activités traditionnelles fortes. C'est aussi une région rurale avec 80 % de ses communes de moins de 500 habitants et deux pôles urbains, Besançon et l'aire de Belfort-Montbéliard-Héricourt, à cheval sur trois départements, desservie par de nouvelles infrastructures de communication.



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

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|---|------------------------|
| Population (RP 1999) | 1 150 000 hab |
| Superficie | 16 202 km ² |
| Densité | 71 hab/km ² |
| Quatre départements | |
| Doubs, Jura, Haute-Saône, Territoire de Belfort | |
| Capitale régionale | Besançon |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|----------|
| Routes nationales | 836 km |
| Autoroutes concédées | 201,6 km |
| Autoroutes non concédées | 22,2 km |
| Voies ferrées | 878 km |
| Voies navigables | 449 km |
| Ports fluviaux | 4 |

Économie des transports

| | |
|-------------------------------------|---------|
| Trafic de marchandises transportées | |
| | 64,159* |
| Flux intrarégionaux | 38,379* |
| Flux interrégionaux | 20,953* |
| Flux internationaux | 4,826* |
| *en millions de tonnes | |

| | |
|--|------|
| Entreprises de transport de marchandises | 1187 |
| Entreprises de transport de voyageurs | 498 |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|-------|
| Montant des crédits | 60,6* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|---------|
| Résidences principales | 457 000 |
| Logements sociaux | 72 800 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 63,3 |
| Démolitions en nombre de logements | 150 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 4268 |
| Locaux autorisés | 1 066 344 m ² |
| Logements commencés | 6669 |
| Entreprises du BTP | 5500 |
| ▶ Effectif | 23 100 salariés |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | |
| 2459 | 14,28 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | |
| 2304 | 3,97 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | |
| 695 | 4,36 |
| PALULOS | |
| 2436 | 1,94 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | |
| 61 | 1,09 |



Besançon



L'avancée des nouveaux projets ferroviaires

■ La Ligne à grande vitesse Rhin-Rhône

Branche Est : 2001 est l'année de clôture de l'instruction mixte et de la finalisation de la procédure d'utilité publique. Après la préparation en 2001 des conventions entre partenaires, les études se poursuivent et la phase d'avant-projet détaillée sera lancée début 2002.

Branche Sud : à la suite du débat public de 2000, des réflexions complémentaires ont été menées. Elles concernent : les conditions d'exploitation d'une ligne mixte à grande vitesse ; l'adaptation des différentes lignes du réseau existant à l'horizon 2015 ; la détermination des mesures à prendre pour permettre l'accès des trains fret par le Nord avec le problème du traitement du nœud dijonnais et de la cohérence avec les investissements prévus sur l'agglomération lyonnaise.

Branche Ouest : préparation du lancement des études pré-fonctionnelles.

■ **L'organisation des accès à la branche Est du TGV Rhin-Rhône** et les conséquences de cette réalisation sur l'organisation des transports ferroviaires à l'échelle du Grand Est, font partie des principaux problèmes étudiés. La DRE a conduit une étude sur l'avenir de la ligne Paris-Bâle dont les conclusions seront livrées en 2002. Les réflexions sur l'impact local et l'organisation de la desserte des futures gares TGV de Méroux et d'Auxon ont été entreprises.

■ L'amélioration de la ligne Paris-Dôle-Lausanne/ Neuchâtel-Berne

est entrée dans sa phase décisive : l'étude relative à l'amélioration des temps de parcours, et l'étude du dossier d'avant-projet sommaire ont été achevées.

■ Enfin, l'année 2001 a été consacrée à l'élaboration du projet de mise au **gabarit B1 de la ligne de la vallée du Doubs** avec la recherche de partenaires européens dans le cadre du programme INTERREG III B et le traitement des questions relatives à la sécurité des tunnels.



Les services de l'État adaptent leurs méthodes de travail pour l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt

L'ensemble de cette "aire urbaine" regroupe 300 000 habitants. Les villes de Belfort et Montbéliard sont distantes seulement d'une vingtaine de kilomètres et reliées par l'autoroute A 36, d'où des interactions fortes en matière de déplacements, d'emplois et d'habitat. Deux communes plus petites complètent cette structuration bipolaire. Elles sont situées de part et d'autre de l'autoroute A 36 et seront reliées par la mise à 2 X 2 voies de la RN 19 : Héricourt, qui est essentiellement une ville de services et Delle, premier pôle d'emplois au sud du Territoire de Belfort.

Un comité de coordination des services de l'État animé par le DRE a été instauré. Il est présidé alternativement par les préfets des départements du Doubs, de Haute-Saône et du Territoire de Belfort. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du projet territorial de l'État en région et vise à moderniser le fonctionnement des services de l'État.



La relance du logement social

La reprise de la construction neuve dans le logement social est due à la mobilisation de l'ensemble des opérateurs : 756 logements en 2001 ont été financés en PLUS-PLAI contre 557 en 2000. 153 logements ont été démolis et 2441 réhabilités (PALULOS).

Le parc locatif social comprend 72 800 logements (15,1 % des résidences principales) et les besoins en logements nouveaux s'accroissent d'une part à cause de l'augmentation du nombre de ménages dû au phénomène de décohabitation, d'autre part, à l'inflexion de la politique du logement qui tend à accélérer la démolition d'immeubles pour remodeler les quartiers et conduit à augmenter les besoins en construction neuve.

La consultation sur le schéma de voirie à l'ouest de Lons-le-Saunier

L'enquête publique sur un contournement ouest de l'agglomération avait abouti à un rejet du projet en 1998. En 2001, dans un nouveau contexte, les co-financiers ont organisé une large consultation afin d'élaborer un nouveau schéma de voirie à l'horizon 2020. Un consensus se dégage sur un scénario dit "Vallée de la Sorne modifiée", évalué à 36 M€. Le contournement ouest de l'agglomération lédonienne, dont le financement à concurrence de 29 M€ est inscrit au contrat de Plan 2000-2006, acquiert ainsi une chance de se réaliser dans un délai raisonnable.

La RN 19, liaison nouvelle entre l'A 31 et la Suisse

2001 est l'année de la mise en place des moyens et du démarrage des premiers travaux. Les 165 kilomètres de cette future route express à 2 x 2 voies sont découpés en trois opérations faisant l'objet de procédures de déclaration d'utilité publique séparées et sept tronçons autour desquels est organisée la maîtrise d'ouvrage répartie entre les trois DDE concernées et le conseil général de la Haute-Saône pour 25 kilomètres du RD 438 inclus dans cette liaison nouvelle.

Une mission interdépartementale des services de l'Équipement comprenant 9 personnes, mise en place en 2001, est chargée sous l'autorité du DDE de Haute-Saône et du collège des directeurs présidé par le DRE, de la coordination générale du projet, des études globales d'itinéraire et de la préparation et de la conduite des trois enquêtes publiques. Après 8 M€ en 2000, 24,5 M€ d'autorisations de programme mises en place en 2001 vont permettre la réalisation d'une masse considérable d'études et les premiers travaux en Haute-Saône et dans le Territoire de Belfort.

▲ 3

1 ■ La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône est en projet

2 ■ Intervention d'agents de l'Équipement

3 ■ Programme de logements sociaux place Bacchus à Besançon



Paris, le quartier Latin

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|--|
| Population | 10 952 011 hab |
| Superficie | 12 010 km ² |
| Densité | 911 hab/km ² |
| Huit départements | Paris, Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val-d'Oise |
| Capitale régionale | Paris |

Sécurité routière

| | |
|--------------|----------------|
| Tués en 2001 | 606* |
| | *au 30/11/2001 |

Économie des transports

| | |
|--|------------------------|
| Trafic de marchandises transportées | 283,503* |
| | *en millions de tonnes |
| Entreprises de transport de marchandises | 7566 |
| Entreprises de transport de voyageurs* | 907 |

Habitat

| | |
|---|------------------|
| Résidences principales | 4 510 569 |
| Logements sociaux | 1 141 826 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 104 |
| Prêts locatifs | 14 624 |
| Réhabilitation HLM | 17 224 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 25 390 |
| Locaux autorisés | 6 779 000 m ² |
| Logements commencés | 36 546 |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 6436 43,16 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 5903 8,16 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'€ |
|--|----------------------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 9828 60,63 |
| PALULOS | 17 224 38,70 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 2034 29,57 |
| Prêt locatif social (PLS) | 2762 |

ÎLE-DE-FRANCE

LA RÉGION CAPITALE

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



La Géode



— autoroutes, — nationales, ———— voies ferrées électrifiées, — fleuves, - - - - - canaux, ■ zones urbaines, ■ DDE directions départementales de l'Équipement, ■ DRE direction régionale de l'Équipement, ■ CIFP centre interrégional de Formation professionnelle, ■ ENPC École nationale des ponts et chaussées, ■ SN service de la Navigation de la Seine

| | | | |
|---|---|---|---|
| <p>Un Plan de déplacement urbain La DRE a apporté une contribution essentielle dans le domaine des infrastructures et des transports. 2001 a été, en effet, la première année de la mise en œuvre du Plan de déplacement urbain (PDU) adopté en 2000. Dans l'application de ce plan, la DRE a veillé à améliorer les conditions des transports en commun des personnes (conformément aux priorités du contrat de Plan État/région et du PDU), et à perfectionner les procédures et les pratiques dans le domaine des transports de marchandises (en privilégiant les techniques de transports mixtes notamment le ferroutage). Par ailleurs, à la demande de la direction générale de l'Aviation civile, des études de dessertes ont été menées sur les différents sites qui auraient été susceptibles d'accueillir un nouvel aéroport en Île-de-France. De plus l'enquête générale transports, réalisée après chaque recensement pour mieux connaître la demande des franciliens en matière de déplacements, a été lancée sous l'égide des financeurs habituels.</p> | <p>1 • Le tramway de Saint-Denis-Bobigny : un des points forts du plan de déplacements urbains en Île-de-France</p> <p>2 • Régulation de la circulation par feux tricolores : accès sur une bretelle à l'autoroute A6</p> <p>3 • Des plans de gestion des déchets du BTP sont en cours d'élaboration en Île-de-France.</p> | <p>La relance du logement social L'activité des services de l'équipement en faveur de l'habitat a été marquée par le plan de relance du logement social décidé par le Gouvernement et la conclusion des accords collectifs par lesquels chaque organisme de logement social a pris des engagements précis sur l'accueil des plus démunis. En 2001, 14 624 logements sociaux ont été financés alors que ce chiffre n'était que de 9287 l'année précédente, ce qui correspond à une progression supérieure à 50 %. La répartition de ces logements sociaux va dans le sens d'un rééquilibrage au profit des communes les moins pourvues en logements sociaux. Ces résultats sont liés notamment à l'entrée en vigueur de la loi Solidarité et renouvellement urbains.</p> | <p>Circulation améliorée sur les voies rapides L'année 2001 a vu l'extension de SIRIUS, Système d'information pour un réseau intelligible aux usagers recueillant des données de vitesse, débit et accidents, la production de cartes (SYTADIN, écrans des pupitres en charge de la gestion du trafic) et la diffusion de messages sur les écrans d'autoroute. Le système SIRIUS parfaitement opérationnel, à l'est du réseau, a été amélioré et développé dans sa partie ouest, grâce à une refonte du système informatique de traitement des informations. En 2001 de nombreuses expérimentations ont permis de confirmer l'efficacité des contrôles d'accès, notamment sur l'autoroute A6. La modernisation technologique de ces contrôles, mise au point en collaboration avec l'INRETS, a eu pour conséquence, dès l'année 2001, une amélioration des conditions de circulation dans les secteurs où ils ont été testés.</p> |
|---|---|---|---|



| | | |
|---|--|---|
| <p>Une Convention foncière La signature de la convention foncière entre l'État et la région Île-de-France, signée le 15 juin 2001, permet, sous certaines conditions, aux deux partenaires de mettre à la disposition des collectivités locales des outils financiers devant les aider à promouvoir la production de logements sociaux et à améliorer l'équilibre des opérations d'aménagement. Cette convention s'articule autour de quatre axes : ■ une action de coordination des dispositifs de l'État et de la région concernant le logement social ; ■ une définition des conditions de l'intervention conjointe des deux partenaires en faveur des dix sites prioritaires du contrat de plan. ■ la mise en œuvre de moyens tendant à limiter la consommation foncière en zone périurbaine ; ■ l'intervention de l'Agence foncière et technique de la Région parisienne en tant qu'opérateur foncier et le renforcement de la représentation de la région au sein de son conseil d'administration. La convention foncière mobilisera durant sa période de validité (de 2001 à 2006) 581 M€, dont 429 M€ pour l'État et 152 M€ pour la région Île-de-France.</p> | <p>4 • Le viaduc de Meaux en travaux</p> <p>5 • Construction de logements PLA quai François-Mauriac à Paris 12° : un exemple du plan de relance du logement social</p> | <p>La gestion urbaine de proximité La gestion urbaine de proximité, démarche partenariale, a inscrit son action en 2001, comme l'année précédente, dans un processus impliquant à la fois les bailleurs, les communes et l'État. Le 28 novembre 2001, une journée de réflexion commune a eu lieu dans le cadre du partenariat justice-ville, afin que les services du ministère de l'Équipement et de l'institution judiciaire approfondissent leur collaboration et coordonnent leur action en faveur des grands projets de ville. Les efforts consentis pour la politique de la ville ont bénéficié prioritairement à la zone Nord de la proche couronne : Plaine-Saint-Denis, Plaine de France, boucle de Gennevilliers, ainsi qu'aux secteurs Seine amont, Seine aval et aux villes nouvelles. En Île-de-France, 450 conventions taxe foncière sur les propriétés bâties /gestion urbaine ont été signées au cours du dernier trimestre 2001. Avec ces conventions, les organismes de logement social s'engagent à améliorer leur gestion de proximité en échange d'allègements fiscaux.</p> |
|---|--|---|



Carcassonne

LANGUEDOC-ROUSSILLON

L'ATTRAIT DU SUD

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

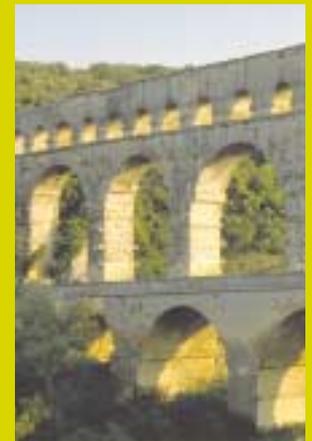
<http://www.languedoc-roussillon.equipement.gouv.fr/>



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

CHIFFRES CLÉS

| | |
|--|-------------------------------|
| Généralités | |
| Population | 2 295 648 hab |
| Superficie | 27 375 km ² |
| Densité | 84 hab/km ² |
| Mouvement migratoire | +20 000 hab/an |
| Cinq départements Aude, Gard, Hérault, Lozère, Pyrénées-Orientales | |
| Capitale régionale Montpellier | |
| Infrastructures de transport | |
| Routes nationales | 1465 km |
| Autoroutes concédées | 396 km |
| Autoroutes non concédées | 116 km |
| Voies ferrées | 1474 km |
| Ports nationaux | 2 |
| Sète et Port-la-Nouvelle | |
| Canaux : Canal du Rhône à Sète Canal du Midi | |
| Sécurité routière | |
| Tués en 2001 | 425 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996-2000 +2 % | |
| Économie des transports | |
| Entreprises de transport de marchandises 1700 | |
| ▶ Effectif 11 500 salariés | |
| Entreprises de transport de voyageurs 250 | |
| Habitat | |
| Résidences principales | 968 790 |
| Logements sociaux | 99 254 |
| Logements individuels | 14 000 |
| Construction neuve | |
| Logements commencés | 22 632 |
| Entreprises du BTP | 17 990 |
| ▶ Effectif 39 786 | |



Le pont du Gard

Les silhouettes

Cette opération de sensibilisation des automobilistes, initiée dans l'Hérault, département où l'accidentologie est très forte, est reprise en partenariat avec le conseil général pour la semaine "Sécurité sur la route", mais aussi en coordination avec les départements limitrophes, le Gard et l'Aude, pour une logique d'axe. Ainsi un automobiliste qui se rend de Nîmes à Narbonne, est sensibilisé sur tout l'itinéraire.

Les plans de prévention des risques d'inondation

Après les terribles inondations qui firent 25 victimes en novembre 1999, il a été décidé de doter 101 communes de l'Aude de PPRI. En 2000, 56 communes se sont vues communiquer les premiers éléments (laisses de crues relevées et délimitations des unités hydrogéomorphologiques). Les 8 communes les plus sinistrées bénéficient de la mise en application anticipée d'un PPRI.

Une cellule pour l'ingénierie publique

L'entrée en vigueur du nouveau Code des marchés public entraîne l'accès au champ concurrentiel des prestations d'ingénierie publique. (les prestations sont dorénavant facturées sur la base du devis fondé sur une estimation des temps passés et une tarification des prix de journée). Pour piloter l'activité, une cellule départementale de l'ingénierie publique se réunit tous les mois. Elle coordonne les interventions des services extérieurs et développe les échanges et les actions conjointes.

ORU à Perpignan

Très mobilisée dans les démarches expérimentales en matière de politique de la ville au niveau de l'agglomération, la ville de Perpignan, avec l'appui des services de l'État, a proposé de mettre en œuvre une opération de renouvellement urbain. Le dossier très complet, a été validé par le comité interministériel à la ville et doté d'une aide de l'État de 7,8 M€ pour le renouvellement urbain de quatre quartiers dégradés. Avec l'appui de la politique de la ville et des fonds européens, la ville dispose des moyens d'une véritable remise à niveau.

L'hôpital devient université

Le site de l'Hôpital Saint-Charles à Montpellier est partiellement inscrit à l'inventaire des bâtiments historiques. La création d'une ZAC sur ce site a permis à l'Université Paul Valéry d'acquiescer une partie des locaux qu'elle souhaite agrandir pour accueillir 4 500 étudiants. La conduite d'opération des études a été confiée à la DDE, le résultat est attendu pour février 2002.

Mission Littoral

Les services de l'État en région se sont mobilisés pour mettre en évidence les enjeux du littoral : retrait du trait de côte, protection de l'environnement, desserte, requalification des stations et réhabilitation des logements. Une mission littoral a été créée pour compléter le diagnostic et formuler des propositions associant l'ensemble des partenaires concernés.

Cabotage maritime

L'étude de transferts possibles du fret routier terrestre sur des lignes de cabotage maritime de l'ouest de la Méditerranée a fait l'objet d'une rencontre-débat entre partenaires et professionnels le 19 octobre 2001 à Montpellier. Les acteurs souhaitent passer des études à l'expérimentation. Le ministre a décidé de donner un prolongement international à cette démarche vers l'Espagne et l'Italie.



1 & 2 • La construction du tramway de Montpellier



Les grands projets avancent

■ Contournement autoroutier de Montpellier

Le dossier d'APS a fait l'objet de derniers réglages techniques et les modalités de financement du projet ont été examinées. La décision ministérielle d'approbation de l'APS et d'autorisation de lancement des procédures de consultations préalables à l'enquête d'utilité publique devrait être prise début 2002.

■ Dossier de voirie d'agglomération de Montpellier

L'année 2001 a surtout permis de conclure la concertation locale sur le DVA de Montpellier, le projet de futur schéma de maîtrise d'ouvrage du réseau de voirie principal de l'agglomération étant en cours d'instruction ministérielle pour une approbation à venir prochainement.

■ Le contournement de Nîmes et Montpellier

Le dossier d'avant-projet sommaire de contournement de Nîmes et de Montpellier a été remis au ministre au début du mois de juillet. Le tronçon traverse 29 communes sur une longueur de 60 km pour permettre une circulation à 350 km/h

■ La 2^e ligne de tramway de Montpellier

Fort du succès rencontré par la première ligne de tramway et conformément aux propositions du PDU de l'agglomération, élaboré en étroite collaboration avec les services de l'État et arrêté en décembre 2001, une deuxième ligne est à l'étude, dont le dossier de financement par l'État a été finalisé en fin d'année.

L'A 75 sur internet

Depuis l'automne 2001 sur le site internet de la DDE 34, il est possible de consulter semaine par semaine l'évolution du chantier Clermont-Pézenas, mais aussi ceux des opérations du contrat de plan : www.herault.equipement.gouv.fr à la rubrique grands travaux routiers.

La ligne grande vitesse Perpignan-Figueras

Après l'enquête publique conduite fin 2000 et l'avis favorable de la commission d'enquête, le décret DUP a été publié le 9 octobre 2001. La procédure de désignation du concessionnaire de la section internationale (Le Soler/Figueras) a été immédiatement engagée.

3 • Site internet de la DDE 34 : carte interactive des travaux de l'A 75

4 • Hôpital Saint-Charles, bâtiment inscrit à l'inventaire des monuments historiques, intégré en partie à l'université Paul-Valéry à Montpellier

5 • Opération "silhouettes" lors de la semaine de la Sécurité routière



Curemonte

LIMOUSIN

LE SENS DE L'ACCUEIL

Une des plus petites régions françaises, la moins peuplée, la plus rurale, le Limousin a beaucoup progressé ces dix dernières années en s'attachant à valoriser de multiples atouts, notamment son sens de l'accueil, facteur primordial de développement futur.



CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| Population | 710 939 hab |
| Superficie | 16 942 km ² |
| Densité | 42 hab/km ² |
| Trois départements | |
| Corrèze, Creuse, Haute-Vienne | |
| Capitale régionale | Limoges |

Infrastructures de transport

| | |
|----------------------------|---------------|
| Routes nationales | 670 km |
| ▶ dont 86 km à 2 x 2 voies | |
| Autoroutes concédées | 197 km |
| Autoroutes non concédées | 163 km |
| Voies ferrées | 870 km |

Sécurité routière

| | |
|--|--------------|
| Tués en 2001 | 94 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996-2000 | -23 % |

Économie des transports

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Trafic de marchandises transportées | 33* |
| ▶ dont intra-régional | 17,5 |
| ▶ dont échanges avec régions | 14 |
| ▶ dont international | 1,5 |
| *en millions de tonnes | |

Entreprises de transport

| | |
|------------------------|----------------------|
| de marchandises | 400 |
| ▶ Effectif | 3400 salariés |
| de voyageurs | 45 |
| ▶ Effectif | 1000 salariés |

Habitat

| | |
|---|----------------|
| Résidences principales | 311 530 |
| Logements sociaux | 36 642 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 51,54 |

Construction neuve

| | |
|---------------------|-------------------------------|
| Logements autorisés | 5 684 |
| Logements commencés | 3 163 |
| Locaux autorisés | 654 391 m ² |
| Entreprises du BTP | 4 613 |
| ▶ Effectif | 13 818 salariés |

Aide au logement social

| | |
|------------------------------------|---------------------------|
| Logements financés | millions d'€ |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 395 3,873 |
| PALULOS | 1 027 1,423 |
| Réhabilitation parc privé | 3 104 7,442 |

Investissements routiers

| | |
|--------------------------------------|----------------|
| *en millions d'€ | |
| Autorisations de programme affectées | 32,988* |
| ▶ contrat de plan + RCEA | 25,899* |
| ▶ autre | 7,089* |
| dont exploitation A20 | 3,049* |
| C.P. mandatés | 29,115* |



Château de Pompadour

L'observatoire des infrastructures

Le Limousin et les régions qui l'entourent s'enrichissent régulièrement d'infrastructures routières et autoroutières à fort impact sur la vitalité des pays traversés. À titre d'exemple, l'A 20 en service dans la traversée du Limousin et de la région Centre, la RN 89, la RN 145 en cours d'aménagement, et bientôt l'A 89, sont des axes vitaux qui structurent durablement l'ensemble des territoires qui la bordent. L'observatoire des retombées économiques sur les territoires riverains de l'A 20,

mis en place par les services de l'Équipement, a pour mission :

- d'apprécier l'impact sur le développement durable ;
- de mesurer les modifications des paysages ;
- de mettre en place des stratégies de développement autour de ces itinéraires ;
- de bâtir des partenariats d'observation et d'action avec l'ensemble des acteurs de développement.



1 ▲



▲ 2

3 ▼

▼ 4

5 ▶



Le centre d'ingénierie et de gestion de l'A 20

Le centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) de l'autoroute A 20 a été inauguré le 28 novembre 2001. L'autoroute A 20 entre Vierzon et Brive doit être exploitée avec la préoccupation du service à l'utilisateur. Le CIGT A 20 joue, avec l'implication des trois DDE concernées (Indre, Haute-Vienne et Corrèze), un rôle de synthèse, de coordination, d'animation, d'information sur l'ensemble de l'axe. Les subdivisions autoroutières des DDE restent pleinement responsables sur leurs territoires de l'organisation et de la mise en œuvre de l'exploitation. De surcroît, l'autoroute A 20 observe une progression annuelle de son trafic dans des proportions bien supérieures aux valeurs nationales (de l'ordre de 10 % par an au lieu de 4 % sur les autoroutes de même type). Cette structure disposera à terme d'équipements performants : réseaux de transmission en fibre optique et une radio interne. Coût de 7,622 M€, totalement financé par l'État.

Renforcement du partenariat régional Équipement

Le partenariat entre les trois DDE de la région (Corrèze, Creuse, Haute-Vienne) et la direction régionale a été mise en place en 1998 avec la signature d'une charte de coopération. Les services déconcentrés de l'Équipement en Limousin avaient pour objectif de "travailler ensemble" plus et mieux dans les domaines de la route, de l'habitat, de l'aménagement et des transports.

La collaboration entre les services de l'Équipement de la région s'est depuis renforcée avec la mise en commun de grands projets : un service d'Information géographique régionale, une étude de diagnostic stratégique régional et l'élaboration d'un inventaire régional des compétences sensibles dans les différents services. La coopération s'est également renforcée dans le domaine européen dans un souci de partage de l'information et d'harmonisation des bonnes pratiques de gestion.

Le partenariat a également été amélioré avec d'autres services de l'État avec la signature de deux chartes régionales en 2001 avec l'INSEE et la DIREN.

1 • Observatoire de l'autoroute A 20

2 • Train pendulaire

3 • Le village de Bellac sur l'avant-projet d'itinéraire pour les grandes liaisons des RN 147 et 145

4 • Le centre d'ingénierie et de gestion de l'A 20

5 • La gare de Limoges

La gestion des déchets du BTP

Afin d'atteindre l'objectif fixé par la loi du 13 juillet 1992 et la circulaire interministérielle du 15 février 2000 de limiter au 1er juillet 2002 la mise en décharge aux seuls déchets ultimes, la planification de la gestion des déchets de chantier du BTP a été engagée dans le département de la Haute-Vienne à la fin de l'année 2000. 2001 restera l'année de l'élaboration du plan en concertation avec l'ensemble des acteurs de l'acte de construire. La commission départementale constituée à cette occasion et qui regroupait les services de l'État, des établissements publics dont l'ADEME, des collectivités locales, des maîtres d'œuvre et autres professionnels de l'ingénierie et des professionnels du BTP, des carrières et des déchets, a œuvré pour préparer le projet de plan de gestion qui a été validé à la fin du premier semestre.

La dynamique amorcée lors de ce travail collectif a permis de rédiger un plan de gestion et un "Guide pratique de la gestion et du traitement des déchets" destiné à venir en aide à tous les intervenants d'une opération (maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, entreprises ou artisans) pour respecter la réglementation en vigueur.

Les grandes liaisons d'aménagement

La RN 147 de Poitiers à Limoges et son raccordement de Bellac à l'autoroute A 20 à La Croisière via la RN 145, sont classées grandes liaisons d'aménagement du territoire. Une étude d'avant-projet sommaire d'itinéraire a été conduite le 14 février 2001 sous le pilotage conjoint des directions régionales de l'Équipement du Limousin et du Poitou-Charantes. Elle consiste à réaliser un diagnostic de l'itinéraire pour proposer un type de route ainsi que des grandes options d'aménagement à l'horizon de 2020. La concertation, menée au niveau régional, permet de recueillir les avis des élus et des représentants des chambres consulaires sur le parti d'aménagement à long terme et sur les priorités de réalisation.



Nancy



Place Stanislas à Nancy

LORRAINE

DE PLAIN-PIED DANS L'EUROPE

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



— autoroutes, — nationales, — voies ferrées électrifiées, — fleuves, — canaux, ■ zones urbaines, ■ DDE directions départementales de l'Équipement, ■ DRE direction régionale de l'Équipement, ■ CETE centre d'études techniques de l'Équipement, ■ CIFP centre interrégional de Formation professionnelle, ■ SN service de la Navigation du Nord-Est

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|----------------------|---|
| Population (RP 1999) | 2 310 376 hab |
| Superficie | 2351,7 km ² |
| Densité | 98 hab/km ² |
| Quatre départements | Moselle, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Vosges |
| Capitale régionale | Metz |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|----------------|
| Routes nationales | 1291 km |
| Autoroutes concédées | 269 km |
| Autoroutes non concédées | 200 km |
| Voies ferrées | 1861 km |
| Voies navigables | 689 km |
| Ports fluviaux | 36 |

Économie des transports

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Trafic de marchandises transportées | 156* |
|-------------------------------------|-------------|

*en millions de tonnes

| | |
|--|------------------------|
| Entreprises de transport de marchandises | 1450 |
| ▶ Effectif | 16 753 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 447 |
| ▶ Effectif | 2522 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|------------|
| Montant des crédits | 91* |
|---------------------|------------|

*en millions d'€

Habitat

| | |
|---|----------------|
| Résidences principales | 908 678 |
| Logements sociaux | 141 358 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 61 |
| Démolitions en nombre de logements | 309 |
| Prêts locatifs | 1430 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 10058 |
| Locaux autorisés | 2 044 383 m ² |
| Logements commencés | 9635 |
| Entreprises du BTP | 5564 |
| ▶ Effectif | 48642 |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'€ |
|--|---------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 11 360 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 29,048 |
| | 3 624 |
| | 5,785 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 1 301 |
| PALULOS | 6,720 |
| | 506 |
| | 5,264 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 129 |
| | 2,167 |
| Prêts locatifs sociaux (PLS) | 158 |



1▲



▲2



3▲



▲4



5▲



6▲



▲7

Les schémas de services collectifs de transports

À la suite de concertations régionales, une nouvelle version des schémas de services collectifs de transport a été arrêtée et présentée au CIADT du 9 juillet 2001. Elle intègre : pour les routes, la nécessité de reconstituer un itinéraire autoroutier permettant de faciliter le grand transit et les échanges interrégionaux et internationaux dans des conditions satisfaisantes de sécurité et de fluidité, en s'écartant des zones urbaines ; pour le réseau ferroviaire, la nécessité de réaliser de nouvelles sections par adjonction de voies supplémentaires ou création de voies nouvelles sur tout ou partie du sillon mosellan.

Les travaux du TGV Est

Les études d'avant-projet sont à présent terminées et validées par le maître d'ouvrage RFF, ou en cours de validation. Dès l'été 2001, les premiers appels d'offres ont été lancés, suivis d'une deuxième série en fin d'année. Les premiers travaux de génie civil commenceront en 2002, au printemps pour la partie ouest de la ligne et à l'automne pour la partie située en Lorraine.

Modernisation des routes dans les Vosges

Alors que les travaux de mise à 2 X 2 voies de la RN 57 au sud de Remiremont se poursuivent, ceux nécessaires à la déviation de la RN 66 à Rupt-sur-Moselle ont été engagés. Financés au titre du contrat de plan, ils ont été précédés d'études complexes et d'une information à tous les habitants des communes.

1 ■ Auboué : maison endommagée par l'effondrement d'anciennes galeries dans le bassin minier

2 ■ Péniche au passage d'une écluse

3 ■ Démolition-modernisation à Vandœuvre

4 ■ Travaux d'approfondissement de la Moselle

5 ■ Bateaux de plaisance sur la Moselle à Metz

6 ■ Contrôle routier des transports de personnes (euro-contrôle)

7 ■ Chargement d'une péniche au port de Metz

L'aménagement des bassins miniers

Le développement économique, la reconquête d'un cadre de vie de qualité et l'organisation de la coopération transfrontalière sont les principaux enjeux d'aménagement des bassins miniers qui occupent un territoire de 800 000 habitants soit le tiers de la superficie de la région. La définition de leur constructibilité, selon les aléas et les risques d'affaissements, est attendue par tous les acteurs locaux, à la fois pour garantir le maintien de la mixité urbaine et sociale et pour rassurer les investisseurs potentiels. La DRE et les DDE concernées sont les principaux animateurs de cette démarche interministérielle.

Renouveau urbain en Meuse

Des opérations de renouvellement urbain ambitieuses, ont mobilisé la DDE de la Meuse. Elles concernent les villes de Bar-le-Duc, Verdun, Saint-Mihiel et Tronville-en-Barrois. Leur objectif est de remédier à des dysfonctionnements urbains et sociaux dans des quartiers d'habitat collectif avec des actions de requalification urbaine comprenant des démolitions d'immeubles. Elles permettront de réaliser une véritable mixité sociale à l'échelle d'un quartier ou d'une agglomération.

Un pôle de compétence "territorialisation" en Meurthe-et-Moselle

Mis en place début 2001, dans le cadre du projet territorial de l'État, ce pôle a pour objectif de construire une vision interministérielle et concrète du fonctionnement du territoire meurthe-et-mosellan, définir des politiques, puis des plans d'action répondant aux principaux enjeux de ce territoire. Parmi les premiers projets concernés : le contrat territorial de Longwy, le projet d'agglomération de Nancy et le Pays du Val de Lorraine.

Le développement du trafic fluvial

Le trafic de commerce sur la Moselle à grand gabarit poursuit sa hausse (trafics à destination des ports : + 3,2 % à l'écluse frontière d'Apach). Sur les canaux à petit gabarit, le tourisme fluvial se développe et enregistre une hausse régulière plus particulièrement vers Nancy-Toul, autour d'Épinal-Golbey et sur le canal de la Marne au Rhin, de Nancy vers Réchicourt. Sur la Moselle, les travaux de dragage pour l'approfondissement à grand gabarit se sont achevés entre Richemont et Frouard, et ont permis d'accroître la capacité de chargement des bateaux de 15 %, soit un enfoncement dans l'eau augmenté de 0,30 mètre. Plusieurs études ont été lancées en 2001, notamment pour le rehaussement des ponts. L'objectif est de garantir 300 jours par an un tirant d'air de 6,10 mètres de la frontière luxembourgeoise jusqu'au port de Metz.

Euro-contrôle des routes

La Lorraine est un axe de transit important. La DRE a participé en 2001 à des contrôles routiers de transports de personnes sur les principaux axes de migration entre les pays d'Europe du Sud et du Nord. Ces opérations, inscrites dans la démarche sécurité routière, ont été effectuées en coopération avec les services de contrôle d'Allemagne, de Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg. Elles se sont déroulées en mars pour contrôler les autocars en provenance des stations de sport d'hiver et en juillet/août, pour suivre le parcours d'autocars et de conducteurs transitant par la France.

Expertise du pont de Richemont sur l'A 31

Datant de 1968, ce pont autoroutier sur l'A 31 entre Metz et Luxembourg, présentait en septembre 2000 des fissures et des ruptures ponctuelles de la tôle du tablier. Ce phénomène de dégradation progressive de l'acier est essentiellement lié au trafic très important sur le pont : un million et demi de poids lourds chaque année. Le CETE de l'Est, avec l'aide du Setra et du LCPC a assisté la DDE de la Moselle, maître d'ouvrage, sur le plan technique, pour pérenniser l'ouvrage en lui assurant un confortement définitif.

Le Grand Projet de Ville de Metz-Borny

Le marché de définition a permis aux partenaires d'approfondir avec les équipes lauréates les orientations visant à changer l'image très dégradée de ce quartier de 20 000 habitants. L'équipe Reichen et Robert a été sélectionnée sur un projet volontariste de renouvellement urbain, de désenclavement, et de création de plates-formes de développement économique, écologique et sportive. Parallèlement, plusieurs actions significatives ont été mises en œuvre : la démolition d'une barre de 95 logements, le lancement d'un important programme de réhabilitation des immeubles et de sécurisation des entrées ainsi que l'ouverture d'une mairie de quartier.



Castres

MIDI-PYRÉNÉES

LE BERCEAU DE L'AÉRONAUTIQUE

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

<http://www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/dre>



— autoroutes, — nationales, — voies ferrées électrifiées, — fleuves, - - - canaux, ■ zones urbaines, ■ CIFP centre interrégional de Formation professionnelle, ■ DDE directions départementales de l'Équipement, ■ DRE direction régionale de l'Équipement, ■ ENAC école nationale de l'aviation civile, ■ ENM école nationale de Météorologie, ■ SN service de la Navigation de Toulouse

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|---|
| Population | 2 551 687 hab |
| Superficie | 45 597 km ² |
| Densité | 56 hab/km ² |
| Huit départements | Ariège, Aveyron, Gers, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Lot, Tarn, Tarn-et-Garonne |
| Capitale régionale | Toulouse |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|----------|
| Routes nationales | 1 738 km |
| Autoroutes concédées | 386 km |
| Autoroutes non concédées | 155 km |
| Voies ferrées | 1 510 km |
| Voies navigables | 140 km |
| Ports fluviaux | 10 |

Économie des transports

| | |
|--|-----------------|
| Trafic de marchandises transportées | 101* |
| *en millions de tonnes | |
| Entreprises de transport de marchandises | 2 415 |
| ▶ Effectif | 14 000 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 844 |
| ▶ Effectif | 4 860 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|------|
| Montant des crédits | 348* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|--------------|
| Résidences principales | 1 070 772 |
| Logements sociaux | 96 692 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 37,9 |
| Démolition en nombre de logements | 128 |
| Prêts locatifs | 11 052 554 € |
| Réhabilitation HLM | 4 658 994 |
| Réhabilitation parc privé | 31 386 204 € |

Construction neuve

| | |
|---------------------|--------------------------|
| Logements autorisés | 22 924 |
| Locaux autorisés | 2 604 000 m ² |
| Logements commencés | 19 144 |
| Entreprises du BTP | 17 390 |
| ▶ Effectif | 65 550 salariés |

Aide au logement privé

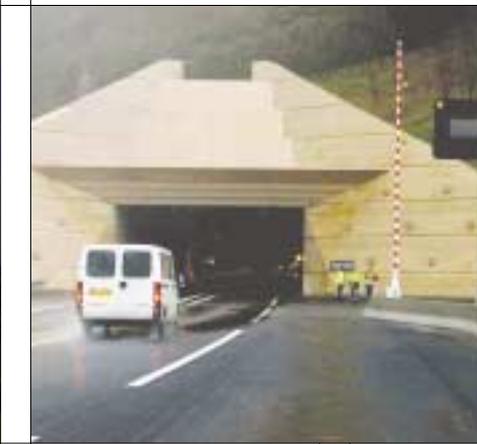
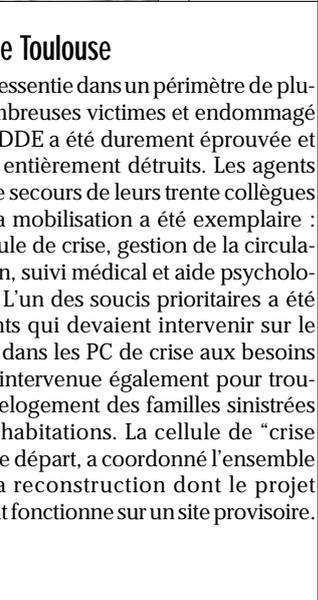
| | |
|--|---------------|
| Logements financés | Logements d'g |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | |
| 4 988 | 18,042 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | |
| 4 057 | 8,072 |

Aide au logement social

| | |
|--|--------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | |
| 1 831 | 9,827 |
| PALULOS | |
| 5 107 | 3,328 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | |
| 96 | 1,748 |
| Prêt locatif social (PLS) | |
| 576 | - |



Hautes-Pyrénées

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>Les trafics à travers les Pyrénées Pour l'observatoire des trafics Pyrénéens, l'année 2001 a été marquée par la diffusion d'une brochure sur l'enquête Transit 1999. Elle apporte une mine de renseignements, en particulier des cartes avec l'indication des principaux flux routiers de l'origine à la destination, tant en péninsule Ibérique qu'en France et dans le reste de l'Europe. À l'observatoire franco-espagnol, les contacts réguliers se poursuivent et permettent des échanges de données sur tous les modes de transport. Un deuxième document est en cours de finalisation.</p> | <p>Ouverture de la déviation de Foix La déviation de Foix est ouverte aux véhicules légers depuis le 1^{er} février 2001, de jour d'abord, puis jour et nuit, dès que le centre de surveillance du tunnel a pu être assuré 24 heures sur 24. Deux ouvrages d'art, le viaduc de l'Alses et le tunnel de Foix permettent d'accéder plus facilement aux sites de la Haute Ariège, aux stations de ski, à l'Andorre et à l'Espagne. Le trafic moyen est de 8 500 véhicules par jour avec des pointes jusqu'à 16 000 véhicules certains week-ends. Le légendaire bouchon de Foix a disparu et la quiétude des riverains sera pleinement retrouvée lorsque le tunnel s'ouvrira aux poids lourds en 2003, après des travaux de sécurisation.</p> | <p>Relogement des sinistrés de la vallée du Thoré Deux ans après les inondations de novembre 1999 dans la vallée du Thoré, l'action de la DDE a permis de reloger toutes les victimes des inondations et des glissements de terrains en adaptant les décisions à chaque cas.</p> <p>Chartes de développement le long de l'A 20 Face aux enjeux de développement des territoires situés le long de l'A 20, entre Brive et Montauban, quatre chartes sont signées pour la Vallée de la Dordogne, le Parc naturel régional des Causses du Quercy et du Pays Bourrian, les Marches du Sud Quercy et le Pays de Cahors. En tout 8,84 M€ vont être investis pendant la construction de l'A 20 et pendant trois ans après sa mise en service.</p> | <p>La première pierre du Viaduc de Millau Le 14 décembre 2001, après treize ans d'études par les services de l'Équipement, la première pierre du viaduc de Millau a été posée par le ministre. La compagnie Eiffage, concessionnaire depuis le 10 octobre 2001, assure le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien de cet ouvrage unique au monde par sa dimension (2 460 mètres). Le tablier continu posé sur sept piles et deux culées est soutenu par un haubanage qui permet de limiter son épaisseur, précaution indispensable dans une région de vents forts. Le pont relie le causse Rouge (Nord) au causse du Larzac (Sud) le long d'une pente d'environ 3 %, voulue par l'architecte Norman Foster pour assurer l'intégration dans le site. Le viaduc franchira le Tarn à 270 mètres d'altitude. Eiffage prévoit quatre cents personnes sur le chantier pendant trois ans jusqu'à l'ouverture, en janvier 2005. L'accueil et l'information du public sont assurés pendant les travaux. La DDE doit livrer dans les mêmes délais les 40 kilomètres d'autoroute reliés au viaduc. En 2005, les bouchons de Millau devraient appartenir au passé.</p> |
|  |  |  |  |
| <p>1 ▲</p>  | <p>2 ▼</p>  | <p>3 ▲</p>  | <p>4 ▼</p>  |
| <p>L'explosion de l'usine AZF de Toulouse L'explosion du 21 septembre, ressentie dans un périmètre de plusieurs kilomètres a fait de nombreuses victimes et endommagé plus de 27 000 logements. La DDE a été durement éprouvée et les bâtiments du parc routier entièrement détruits. Les agents ont immédiatement organisé le secours de leurs trente collègues blessés. Au sein de la DDE, la mobilisation a été exemplaire : création immédiate d'une cellule de crise, gestion de la circulation, interventions sur le terrain, suivi médical et aide psychologique des agents traumatisés. L'un des soucis prioritaires a été d'assurer la sécurité des agents qui devaient intervenir sur le réseau routier et de répondre dans les PC de crise aux besoins d'autres services. La DDE est intervenue également pour trouver des solutions rapides de relogement des familles sinistrées et aider aux réparations des habitations. La cellule de "crise logement", mise en place dès le départ, a coordonné l'ensemble des actions. En attendant sa reconstruction dont le projet avance, le parc de l'Équipement fonctionne sur un site provisoire.</p> | <p>2 ■ Dégats causés par l'explosion de l'usine AZF aux bâtiments de la DDE de Toulouse</p>  | <p>Transfert des services de la préfecture de Montauban L'opération a consisté à transférer les services préfectoraux dans l'ancien Hôtel des Intendants du centre ville. Il s'agit d'une construction et réhabilitation de bureaux sur 3 700 m² pour un montant global de 8,29 M€. Le conseil général de Tarn-et-Garonne participe financièrement en cédant son site à l'État et en versant une contribution de 3,58 M€. L'opération est menée par la DDE de Tarn-et-Garonne et les travaux commencés en février 2001 seront terminés en 2002.</p> | <p>Gestion des déchets du BTP dans les Hautes-Pyrénées Un groupe technique, piloté par la DDE, a réalisé en collaboration avec un bureau d'études privé, le projet de plan de gestion des déchets du BTP. La charte "Qualité gestion des déchets" a permis de lister les engagements à respecter par les maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, entrepreneurs et collectivités pour une meilleure gestion des déchets. Une commission élargie aux 80 signataires de la charte s'est réunie le 5 décembre 2001 lors de la signature du plan.</p> |
| | | | <p>1 ■ Aménagements de sécurité sur la RN 20</p> <p>3 ■ Restauration d'un pigeonnier dans le cadre du développement des territoires autour de l'A 20</p> <p>4 ■ Photo-montage du viaduc de Millau</p> <p>5 ■ Entrée nord du tunnel de Foix</p> |



Arcade de la Bourse à Lille

NORD PAS-DE-CALAIS

LA VITALITÉ DU PLAT PAYS

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

CHIFFRES CLÉS

| Généralités | |
|---------------------|--------------------------------|
| Population | 3 996 688 hab |
| Superficie | 12 414 km ² |
| Densité | 322 hab/km ² |
| Deux départements | |
| Nord, Pas-de-Calais | |
| Capitale régionale | Lille |

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

| Sécurité routière | |
|---|------------|
| Tués en 2001 | 314 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996-2000 -12,5 % | |

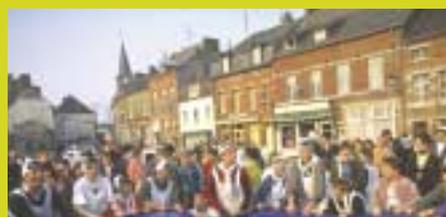
| Entreprises de transports | |
|---------------------------|------------------------|
| Établissements | 6 610 |
| ▶ Effectif | 66 776 salariés |

| Habitat | |
|------------------------|------------------|
| Résidences principales | 1 491 693 |
| Logements sociaux | 309 760 |

| Construction neuve | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 16 656 |
| Locaux autorisés | 2 901 808 m ² |
| Effectifs des entreprises du BTP | |
| ▶ bâtiment | 40 893 |
| ▶ Travaux publics | 13 773 |

| Aide au logement privé | |
|--|---------------|
| *en millions d'€ | |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 30,47* |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 12,99* |

| Aide au logement social | |
|-------------------------|---------------|
| *en millions d'€ | |
| Prêt locatif | 25,65* |
| ▶ dont PLUSCD | 4,25* |
| Réhabilitation HLM | 11,8* |



Carnaval de Trelon



Baileul

— autoroutes, — nationales, voies ferrées électrifiées, — fleuves, canaux, ■ zones urbaines, ■ DDE directions départementales de l'Équipement, ■ DRE direction régionale de l'Équipement, ■ CETF centre d'études techniques de l'Équipement, ■ CIFP centre interrégional de Formation professionnelle, ■ ENTE école nationale des techniciens de l'Équipement, ■ SM services Maritimes des Ports de Boulogne-sur-Mer et Calais et du Nord, ■ SN service de la Navigation du Nord-Pas-de-Calais

Des investissements pour Dunkerque

En dépit de la fermeture pour entretien d'un haut fourneau, qui a pesé sur les importations, le trafic du port de Dunkerque s'est maintenu en 2001 très près de son niveau record de l'an 2000. Notamment les trafics de fret sur le transmanche qui ont presque triplé grâce au développement de la ligne sur Douvres et au lancement d'une nouvelle liaison sur Dartford. Conforté par ces bons résultats, Dunkerque s'est engagé dans un vaste programme d'investissements. Il commence par la première phase d'extension du terminal à containers destiné à accueillir les plus grands porte-conteneurs, se poursuit par des travaux sur le quai à pondéreux et l'aménagement d'une zone logistique sur 200 hectares. Au total, plus de 32 M€ ont été engagés en 2001 et l'effort sera poursuivi en 2002 avec 45 M€. Des investissements privés importants accompagnent cet effort d'équipement.

La reconquête d'espaces dégradés

Affrontant un lourd héritage, le Nord-Pas-de-Calais mène une politique active de résorption des friches industrielles qui a permis, en quelques années, la diminution spectaculaire de leur nombre. Cependant, si de très grandes friches minières et sidérurgiques ont aujourd'hui disparu, ce n'est pas le cas d'espaces dégradés en zones urbaines, moins étendus mais plus sensibles sur le plan de l'environnement, donc plus complexes à traiter. Les programmes montés par les agglomérations en 2001 ont prévu le financement de traitements appropriés. Par ailleurs, une réflexion s'est engagée sur la définition d'une trame verte dont la vocation est de reconquérir et protéger des espaces naturels en les consacrant à des activités de loisirs.



1 ■ Extension du terminal à conteneurs, port-Ouest à Dunkerque



L'insécurité dans les transports collectifs

Au cours de l'année 2001, le sentiment d'insécurité dans les transports collectifs s'est accru et les actes de délinquance se sont multipliés sur l'ensemble des réseaux de la région. Pour lutter contre les actes d'incivilité et les agressions, la communauté urbaine de Lille métropole a mis en place un programme d'équipements de sécurité dans le métro. Ce programme pluriannuel de 38,11 M€ a reçu en 2001 une aide de l'État au titre des transports collectifs d'un montant de 10,7 M€. Cette aide vient compléter les crédits d'État alloués au réseau lillois au titre des années antérieures.

La déviation de Jenlain-Saint-Waast-la-Vallée

Longue de 7 km, cette déviation commence à l'Ouest sur la RN 49 et se termine à l'Est, sur la déviation de Bavay-Saint-Waast. Elle comporte deux chaussées (2 x 7 m) séparées par un terre plein central, deux échangeurs avec les RN 129 et 154 et six ouvrages d'art dans la continuité de la mise à 2 x 2 voies de la RN 49 entre Valenciennes et Maubeuge. Commencée en avril 1998, elle a été mise en service en juillet 2001 pour un coût total de 40,615 M€.

Desserte multimodale pour Toyota

L'usine Toyota implantée à Onnaing dans le Valenciennois a atteint en 2001 son niveau prévu de production. Si l'essentiel des approvisionnements et des expéditions se fait par la route, la zone d'activités bénéficie aussi d'une desserte multimodale. Ainsi, les composants importés en conteneurs du Japon transitent par les ports de Rotterdam et de Dunkerque pour être livrés par voie fluviale au port de Prouvy, à quelques kilomètres de l'usine, liaison qui a vu son trafic multiplié par deux en 2001. Parallèlement, les aménageurs de la zone ont installé un embranchement ferroviaire en plus, alors qu'il n'avait pas été demandé au départ par l'industriel. Les services de l'Équipement ont assuré la maîtrise d'œuvre de cet aménagement. Aujourd'hui, une partie des expéditions utilise la voie ferrée à destination notamment des pays de l'Europe centrale et de l'Est, ce qui justifie l'investissement réalisé.

2 ■ Déviation de Jeulain-St-Waast-la-Vallée mise en service en juillet 2001

L'Europe encore plus présente

L'histoire et la géographie imposent à la région Nord-Pas-de-Calais une démarche transfrontalière et européenne que les services de l'Équipement ont voulu approfondir en 2001. Ainsi, sur le plan transfrontalier, un système d'échanges administratifs formalisé est en cours de mise en place avec la Wallonie, les Flandres et l'Angleterre. En même temps, l'appui technique des agents instructeurs et plus largement des agents du réseau Équipement impliqué dans les fonds européens a été développé, notamment lors du démarrage de la nouvelle génération des fonds structurels 2000-2006.

Relance réussie du logement social

De 1997 à 2000, la région a financé 3 250 logements en moyenne annuelle avec une chute brutale à 2 894 en 2000. Le plan de relance régional a suscité l'intérêt des maîtres d'ouvrage qui ont signé massivement des contrats avec l'État. Toutes les prévisions ont été dépassées puisque 3 762 logements ont été financés en 2001. Pour 2002, la mobilisation des maîtres d'ouvrage d'HLM reste forte et l'on peut espérer une production de même niveau.

La rénovation du port de Boulogne

Confronté aux tendances lourdes d'évolution des trafics maritimes mais aussi à l'obsolescence et à la vétusté de ses principales infrastructures, le port de commerce de Boulogne-sur-Mer s'est engagé dans un programme de rénovation et d'investissements sur plusieurs années. Commencée fin 2000, la démarche s'est poursuivie en 2001 par une analyse de la valeur, des études techniques approfondies, l'élaboration d'alternatives puis du choix d'un plan-masse, une étude d'impact et l'évaluation socio-économique du projet retenu. Le service maritime a assuré la maîtrise d'ouvrage de ces différentes études en concertation avec l'ensemble de la communauté portuaire et des acteurs concernés. Une première phase de travaux est inscrite au contrat de plan entre l'État, le conseil régional et le département du Pas-de-Calais pour la période 2000-2006.



Mont-Saint-Michel

BASSE-NORMANDIE

PATRIMOINE & TERROIR

Très active en élevage, production laitière et pêche, la Basse-Normandie cherche à se développer dans l'industrie et le secteur tertiaire. L'habitat y est dispersé et seule la ville universitaire de Caen atteint 200 000 habitants. Le projet d'un réseau routier structurant et d'une ligne rapide avec Paris devraient contribuer à son essor.

<http://www.basse-normandie.equipement.gouv.fr>



Le port d'Honfleur

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|------------------------|------------------------|
| Population | 1 422 193 hab |
| superficie | 17589 km ² |
| densité | 81 hab/km ² |
| Trois départements | |
| Calvados, Manche, Orne | |
| Capitale régionale | Caen |

Infrastructures de transport

| | |
|------------------------------------|----------|
| Routes nationales | 1 068 km |
| Autoroutes concédées | 50 km |
| Autoroutes non concédées | 107 km |
| Voies ferrées | 1 158 km |
| Ports maritimes d'intérêt national | 2 |

Sécurité routière

| | |
|--|-------|
| Nombre de tués en 2001 | 220 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996/2000 | |
| | +4,2% |

Économie des transports

| | |
|--|----------------|
| Trafic de marchandises transportées | 61,83* |
| *en millions de tonnes | |
| Entreprises de transport de marchandises | |
| | 894 |
| ▶ Effectif | |
| | 12064 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | |
| | 393 |
| ▶ Effectif | |
| | 2478 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|-------|
| Montant des crédits | 94,5* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|---------|
| Résidences principales | 571 785 |
| Logements sociaux | 105 901 |
| taux de logements sociaux pour 1000 habitants | |
| | 74,46 |
| Démolition en nombre de logements | |
| | 100 |
| Prêts locatifs | |
| | 140 |
| Réhabilitation HLM | |
| | 2879 |
| Réhabilitation parc privé | |
| | 5050 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 7324 |
| Locaux autorisés | 1 749 033 m ² |
| Logements commencés | 7157 |
| Entreprises du BTP | |
| | 7399 |
| ▶ Effectif | |
| | 33 052 salariés |

Aide au logement privé

| | |
|--|------|
| Logements financés millions d'€ | |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | |
| | 2922 |
| | 8,8 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | |
| | 2128 |
| | 3,3 |

Aide au logement social

| | |
|--|------|
| Logements financés millions d'€ | |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | |
| | 885 |
| | 5,5 |
| PALULOS | |
| | 2879 |
| | 2,6 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | |
| | 32 |
| | 0,6 |



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

Mise en place d'un observatoire sur l'A 84

L'axe Caen-Rennes constitue un maillon primordial pour le développement du Grand Ouest, devrait contribuer au renforcement des liens entre la Basse-Normandie, la Bretagne et les Pays de la Loire ainsi qu'au développement des échanges européens entre la péninsule Ibérique, les îles Britanniques et l'Europe du Nord. Les effets attendus de la mise en service de cet axe sont multiples :

- rééquilibrage vers l'Ouest du réseau routier et, de ce fait, décongestion du Bassin parisien;
- développement des complémentarités entre les métropoles régionales;
- développement économique des régions traversées;
- diminution des temps de parcours et réduction des consommations d'énergie;
- amélioration des conditions de vie des riverains grâce à la suppression de traversées de villes et de carrefours.

Pour évaluer ces impacts, la DRE a mis en place un observatoire socio-économique et environnemental, en collaboration avec la DRE Bretagne, les DDE concernées et la DIREN. Il sera un outil d'aide à la décision et à la définition d'actions territoriales.

Les marchés locaux de l'habitat

Dans le cadre de l'Observatoire régional de l'habitat, une démarche visant à développer un outil de connaissance des marchés locaux de l'habitat a été menée en travaillant sur deux niveaux d'observation :

- un niveau régional apportant une vision globale du fonctionnement des marchés et servant de référence (besoins en logement, politique foncière, concurrence entre parcs);
- un niveau local donnant un caractère opérationnel au système de référence régional par la mise en œuvre d'un outil méthodologique en partenariat avec une collectivité locale (communauté urbaine de Cherbourg), utilisable sur d'autres territoires.

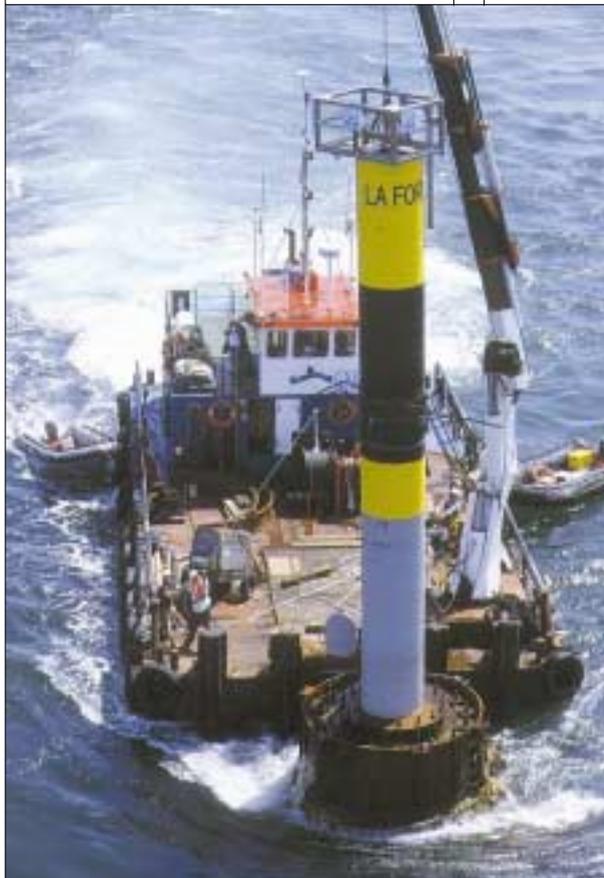
Une étude sur les marchés locaux de l'habitat, lancée en partenariat entre l'association régionale d'HLM, la DRE et la caisse des Dépôts et Consignations de Basse-Normandie, s'inscrit par ailleurs dans le contexte de relance de l'offre locative sociale et de renouvellement urbain.



1 ▲



2 ▲



3 ▲

1 • Échangeur de la RD 577 à Couvain en cours de travaux

2 • Plan de la jonction entre l'A 28 et l'A 88

3 • Montage d'une balise de signalisation La Foraine

La renaissance de La Foraine

Entre l'île d'Aurigny et le cap de la Hague, plus d'un million de passagers, 25 000 bateaux de plaisance, des milliers de bateaux de pêches et de cargos croisent chaque année. Cet énorme trafic nécessitait la remise en fonction d'un établissement de signalisation maritime La Foraine détruit par la tempête de 1988. La DDE de la Manche a recréé, avec l'entreprise sélectionnée, un établissement de signalisation maritime ultramoderne, essentiel à la sauvegarde des biens et des personnes dans cette zone très fréquentée de la Manche. La nouvelle Foraine a été mise en service le 30 juillet 2001, trois mois après le lancement des travaux, entre les hauts et les bas de la marée.

La réalisation de cet ouvrage s'inscrit dans le cadre de la politique de remise à niveau des établissements de signalisation maritime, 1,3 M€ ont été investis pour cette opération. Dans le cas de La Foraine, l'ampleur de cet investissement s'explique par le souci d'assurer la sécurité du trafic et de répondre aux obligations de l'État français, signataire de l'accord Safety of Life at Sea (SOLAS).

Esopo, une nouvelle approche du territoire

Le service aménagement et urbanisme de la DDE du Calvados a défini une méthode d'analyse territoriale baptisée "Esopo" (Exploitation systématique orbitale des pôles d'emploi) qui permet d'identifier les territoires présentant des homogénéités, soit dans les problématiques qu'ils rencontrent, soit dans les dynamiques qui les animent. Grâce à cette méthode, basée sur les systèmes d'information géographique et les données fournies par l'INSEE, sont définis des pôles d'emploi, intégrant notamment les déplacements domicile-travail. La formalisation des relations entre les pôles permet la mise en place d'une représentation graphique facile à appréhender, au-delà du seul contexte géographique.

L'Orne, futur carrefour autoroutier

La section Alençon-Rouen de l'autoroute A 28, qui s'intègre à l'axe Calais-Bayonne, a été concédée à un groupement spécialement conçu, ALIS. Le décret du 29 novembre 2001 prévoit la réalisation en 48 mois des 125 kilomètres concernés. Le coût total de l'A 28 est de 610 M€. À cette autoroute sera raccordée la future A 88 entre Sées et Caen. La déclaration d'utilité publique a été prononcée en décembre 2001 pour un coût estimé à 240 M€. Pour sa réalisation, la DRE, la DDE du Calvados et la DDE de l'Orne ont mis en place une organisation destinée à optimiser les moyens et les compétences. Fort de son expérience sur l'A 84, le service Grands Travaux de la DDE du Calvados s'est vu confier la maîtrise d'œuvre sur l'ensemble du tracé jusqu'à la fin de la phase projet. La DRE de Basse-Normandie a été chargée du pilotage général de l'opération, chaque DDE assurant la maîtrise d'ouvrage pour la partie la concernant.

Le plan déchets ménagers de l'Orne

La DDE de l'Orne a piloté la révision du plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés approuvé le 30 novembre 2001. Il doit limiter la production de déchets, les traiter et les valoriser tout en respectant l'environnement et promouvoir la collecte sélective. Un document rappelant les objectifs du plan à tous les acteurs concernés a accompagné son lancement.



Rouen

HAUTE-NORMANDIE

L'APPEL DE LA MER



Falaises d'Étretat

Région maritime et agricole, de tradition industrielle, la Haute-Normandie doit faire face à de nombreuses mutations économiques, technologiques et sociales. La modernisation de ses infrastructures portuaires au Havre devrait apporter des solutions durables aux problèmes de développement et d'environnement.

<http://www.haute-normandie.equipement.gouv.fr>



— autoroutes, — nationales, ——— voies ferrées électrifiées, — fleuves, — canaux, ■ zones urbaines, ■ DDE directions départementales de l'Équipement, ■ DRE direction régionale de l'Équipement, ■ CETE centre d'études techniques de l'Équipement, ■ CIFE centre interrégional de Formation professionnelle, ■ SN service de Navigation de la Seine, ■ SM service Maritime de la Seine-Maritime

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| Population | 1 780 192 hab |
| Superficie | 12 317 km ² |
| Densité | 141 hab/km ² |
| Deux départements | |
| Eure et Seine-Maritime | |
| Capitale régionale | Rouen |

Infrastructures de transport

| | |
|------------------------------------|------------------|
| Routes nationales | 677 km |
| Autoroutes concédées | 230,80 km |
| Autoroutes non concédées | 137 km |
| Voies ferrées | 1021 km |
| Voies navigables | 244 km |
| Ports maritimes d'intérêt national | 3 |
| Ports fluviaux | 8 |

Sécurité routière

| | |
|--|----------------|
| Tués en 2001 | 243 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996-2000 | |
| | -1,22 % |

Économie des transports

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| Trafic de marchandises transportées | 229,21* |
| *en millions de tonnes | |

| | |
|--|------------------------|
| Entreprises de transport de marchandises | 1 348 |
| ▶ Effectif | 14 424 salariés |

| | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Entreprises de transport de voyageurs | 394 |
| ▶ Effectif | 3 254 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|------------|
| Montant des crédits | 48* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|----------------|
| Résidences principales | 698 563 |
| Logements sociaux | 161 072 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 90,5 |
| Démolitions en nombre de logements | 359 |
| Prêts locatifs | 1 623 |
| Réhabilitation HLM | 3 970 |
| Réhabilitation parc privé | 3 728 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 10 000 |
| Locaux autorisés | 1 225 149 m ² |
| Logements commencés | 6 217 |
| Entreprises du BTP | 7 482 |
| ▶ Effectif | 39 087 |

Aide au logement privé

| | |
|--|--------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 1 711 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 6,665 |
| | 2 017 |
| | 3,376 |

Aide au logement social

| | |
|--|--------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 1 306 |
| PALULOS | 3 875 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 97 |
| | 6,509 |
| | 5,739 |
| | 1,801 |

Début des travaux de Port 2000
Port 2000 est désormais entré dans sa phase active de travaux, devant conduire à la mise en service des quatre premiers postes à quai à la mi-2004.

La sécurité routière, un gisement d'économie
 Une rencontre sur la sécurité routière, organisée le 16 octobre 2001 par la direction régionale, a eu lieu devant près de cent personnes, chefs d'entreprise, représentants des fédérations de transporteurs routiers, organismes de formation et des administrations de l'État, assureurs et associations. Cette action, menée pour la semaine de la Sécurité routière, voulait sensibiliser l'auditoire aux plans de prévention du risque routier en soulignant les enjeux humains, réglementaires, légaux et financiers.

Concertation autour de l'estuaire de la Seine
 La directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine est entrée dans une phase cruciale d'élaboration concertée avec les partenaires locaux. Après un premier document d'avant-projet, une nouvelle version plus complète a été présentée. Les débats ont permis de mieux prendre en compte l'objectif de développement équilibré des deux rives de la Seine et d'une plus grande reconnaissance de la place de l'agglomération caennaise au sein de la métropole normande.

Risques industriels
 Suite à la catastrophe de Toulouse, un débat national sur les risques technologiques a été entrepris. Décliné localement, un débat s'est tenu à Rouen le 27 novembre en présence de la secrétaire d'État au Logement.

La "reconquête urbaine"
 La direction régionale a lancé un appel à propositions de "reconquête urbaine" auprès des maîtres d'ouvrage sociaux. Il s'agissait de définir un programme de requalification en s'appuyant sur des diagnostics locaux, en concertation avec les élus et les habitants.

Deux lignes modernisées
 Dans le domaine ferroviaire, l'offre régionale a bénéficié en 2001 de l'achèvement de deux programmes de modernisation financés par le précédent contrat de plan. Rouen-Dieppe : les travaux ont permis de rendre opérationnel le relèvement de vitesse pour le service d'hiver. Le Havre-Rolleville : la desserte périurbaine du nord-ouest du Havre (15 km) comprend désormais vingt-cinq allers-retours par jour au lieu de sept précédemment.



1 ▲

Éboulements de falaises
 La Haute-Normandie possède une falaise calcaire le long de sa bordure maritime. Sous l'effet de la houle et de certaines conditions météorologiques, les falaises s'éboulent. En 2001, deux gros mouvements se sont produits à Yport et Octeville. Les services de l'Équipement surveillent l'évolution de ce phénomène et les risques engendrés.



▲ 3

4 ▼



- 1 • Un train express régional modernisé
- 2 • Le projet de sixième pont à Rouen, dû à l'architecte Aymeric Zublena
- 3 • Effondrement de falaise en Seine-Maritime
- 4 • Le chantier de Port 2000 au Havre

Concession de l'A 28, Rouen-Alençon
 La convention de concession entre l'État et la société ALIS de l'autoroute A 28 entre Rouen et Alençon a été approuvée le 29 novembre 2001 en vue d'une mise en service en 2005. Cette section de 125 km constituera un maillon important du grand contournement de Paris qui permettra aux véhicules en transit entre le grand Ouest et le Nord de la France d'éviter la capitale. Il s'agit de la première concession attribuée suivant les nouvelles règles.

Mises en service routières
 Quelques mises en service ont eu lieu en Seine-Maritime, une première partie de l'aménagement de la tête sud du Pont Mathilde, la première partie de la seconde section de SUD III.

L'informatisation des transports
 La mise en place des technologies de l'information et de la communication a pour but de placer les professionnels au cœur de l'amélioration du service public. Les entreprises de transports publics routiers de marchandises doivent à ce titre, voir l'inscription de certaines procédures administratives accélérée et facilitée en dématérialisant les supports réglementaires via l'internet. Le service Transport s'est engagé activement en 2001 dans cette démarche de modernisation et de mise en place des téléprocédures initiée par la direction des Transports terrestres du ministère. Avec les organisations professionnelles, une dizaine d'entreprises régionales de Haute-Normandie sont associées à cette phase expérimentale qui doit aboutir en 2002.

Débat sur la nouvelle plate-forme aéroportuaire
 La direction régionale a organisé le 21 juin une rencontre régionale à Rouen dans le cadre du grand débat public permettant d'éclairer les choix du Gouvernement sur la nature et les conditions de réalisation d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire. Cette rencontre a réuni les représentants politiques et socio-économiques de Haute et Basse-Normandie et a permis à la DGAC de présenter les éléments du dossier.
Opérations d'habitat
 En Seine-Maritime, trois ORU à Saint-Étienne-du-Rouvray, Cantelleu et Elbeuf et trois OPAH à Rouen Elbeuf et Le Havre ont vu le jour et plus de mille logements sociaux ont été financés.



Le musée naval de Nantes

PAYS DE LA LOIRE

LE DYNAMISME DE L'OUEST

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

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|--|
| Population | 3 222 061 hab |
| Superficie | 32 082 km ² |
| Densité | 100 hab/km ² |
| Cinq départements | Loire-Atlantique, Mayenne, Maine-et-Loire, Vendée, Sarthe |
| Capitale régionale | Nantes |

Infrastructures de transport

| | |
|----------------------|-----------------|
| Routes nationales | 1 490 km |
| Autoroutes concédées | 476 km |
| Voies ferrées | 1054 km |
| Voies navigables | 517 km |

Économie des transports

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| Trafic de marchandises transportées | 21 971* |
| *en millions de tonnes | |

| | |
|--|------------------------|
| Entreprises de transport de marchandises | 2 213 |
| ▶ Effectif | 19 848 salariés |

| | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| Entreprises de transport de voyageurs | 948 |
| ▶ Effectif | 6 920 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|------------|
| Montant des crédits | 60* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|------------------|
| Résidences principales | 1 292 353 |
| Logements sociaux | 188 165 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 58,23 |
| Démolitions en nombre de logements | 277 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 18 846 |
| Locaux autorisés | 4 021 527 m ² |
| Logements commencés | 21 029 |
| Entreprises du BTP | 17 034 |
| ▶ Effectif | 80 150 salariés |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 5476 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 19,5 |
| | 6423 |
| | 9,11 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'€ |
|--|--------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 1818 |
| PALULOS | 4993 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 321 |
| | 9,99 |
| | 6,19 |
| | 4,78 |



Marais-salants de Guérande

— autoroutes, — nationales, — voies ferrées électrifiées, — fleuves, — canaux, ■ zones urbaines, ■ DDE directions départementales de l'Équipement, ■ DRE direction régionale de l'Équipement, ■ CETE centre d'études techniques de l'Équipement, ■ CIFP centre interrégional de Formation professionnelle, ■ SMN service Maritime et de Navigation de Nantes

La dépollution du littoral

Dans le cadre du plan POLMAR et de la lutte contre la marée noire de l'*Erika*, le service Maritime et de Navigation de Nantes a poursuivi, avec l'assistance de la DIREN et du CEDRE, la maîtrise d'œuvre des opérations de dépollution du littoral dont l'essentiel des chantiers de nettoyage dévolus aux entreprises privées a pu être réceptionné au début de la saison estivale. Ces chantiers ont représenté 27 M€ de travaux dans le cadre de dix-sept marchés couvrant l'ensemble du littoral de Loire-Atlantique.



▲ 1



◀ 2



◀ 3

Plan de prévention du risque routier

La DDE de Vendée s'est dotée d'un plan de prévention des risques routiers dès l'été 2000. Il a été présenté à tous les agents le 21 septembre au cours d'une journée Sécurité routière. Celle-ci avait pour objectifs de faire prendre conscience aux agents de leur rôle d'acteurs de la sécurité routière quel que soit leur domaine d'activité et de les sensibiliser à la sécurité routière en tant que conducteurs pour qu'ils adoptent eux-mêmes un comportement exemplaire et assurent le relais du message de la sécurité routière auprès de leurs proches et amis.

Concertation sur le contournement d'Angers

La continuité autoroutière Paris-Nantes traverse la ville d'Angers le long de la Maine par une voie sur berges qui passe au pied du château du roi René, symbole historique de la ville. Malgré la difficulté de trouver un accord sur le contournement nord d'Angers, les élus locaux et associations ont joué le jeu de la concertation et débattu avec les techniciens du concessionnaire Cofiroute. Les conclusions ont été très positives :

- meilleure compréhension des enjeux par tous les partenaires ;
- amélioration significative du projet : prolongement de la partie couverte, renforcement des protections acoustiques, amélioration des voies.

Informers les élus locaux sur la loi SRU

Les subdivisions de Maine-et-Loire ont organisé des réunions d'information sur l'ensemble du territoire à l'intention des maires, de leurs adjoints en urbanisme et secrétaires de mairie, des conseillers généraux et des parlementaires. Cette campagne d'information a été faite en partenariat avec l'association des maires du département. Les exposés ont porté sur les principes de la loi, sur son volet urbanisme, ainsi que sur les aides et conseils susceptibles d'être apportés par la subdivision. Au total, ces réunions ont rassemblé 900 personnes. 90 % des communes et communautés de communes du département étaient représentées.

Relance du cabotage de proximité

À la demande de l'État (MIAT) et des conseils économiques et sociaux régionaux de l'Atlantique (Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine), qui ont assuré la maîtrise d'ouvrage de l'étude et qui l'ont cofinancée, le CETE de l'Ouest a établi une monographie des ports de la façade atlantique recevant ou susceptibles de recevoir du cabotage dit "de proximité". Basée, dans un premier temps, sur une analyse technique des installations portuaires, la monographie a été prolongée par le recueil d'informations lors de nombreux entretiens avec les principaux acteurs portuaires.

De 1 à 3
■ Chantiers de dépollution du littoral en Loire-Atlantique

Opération "silhouettes" en Vendée

Afin d'adresser aux automobilistes un message de sensibilisation et de prudence, la DDE de Vendée a implanté pendant six mois le long de la RN 160 entre La Roche-sur-Yon et Mortagne-sur-Sèvre des silhouettes à l'emplacement exact où des personnes ont trouvé la mort lors d'un accident de la route. Quarante et une personnes ont été tuées en cinq ans sur ces 55 km de route. Ce type d'action va être renouvelé sur d'autres sections du département.



◀ 4



◀ 7



▲ 8

L'ingénierie publique au service des collectivités locales

Les services de la DDE de Loire-Atlantique, de la DDAF et du SMN ont construit une communication unique sur l'ingénierie publique en direction des collectivités locales. Elle s'est traduite par une intervention lors de l'assemblée générale des maires et par la diffusion d'une plaquette qui présente le nouveau visage de l'ingénierie publique.

La fièvre aphteuse en Mayenne

La Mayenne, département de tradition rurale et d'élevage bovin, porcin ou équin, arrive au deuxième rang pour la production de lait et de viande. L'annonce d'un foyer de fièvre aphteuse, le 5 mars 2001, dans le secteur de la Baroche-Gondouin, a donc été ressentie comme une catastrophe. La DDE s'est trouvée en première ligne dans le dispositif d'intervention, aux côtés de la Gendarmerie, des pompiers et la DSV. Dans le cadre du plan Fièvre aphteuse, elle a mis en place, en moins de 48 heures, les périmètres de protection et de surveillance autour de la zone infectée, en limitant les accès par des barrages et des déviations et en plaçant partout rotoluves et pédiluves. Elle a aussi rassemblé les combustibles alimentant les brasiers. Sa présence constante à la cellule de crise pendant huit semaines (trente agents à plein temps) a souligné la capacité de mobilisation, l'efficacité et le sens du service public des agents engagés dans l'opération.

4 • Fièvre aphteuse : installation d'un rotoluve pour la décontamination des véhicules

5 • Fièvre aphteuse : incinération de carcasses d'animaux

6 • Opération "silhouettes" pour la Sécurité routière

7 • Un nouveau carrefour sur la RN 160

8 • Inauguration par le ministre du centre d'entretien et d'intervention de Goulaine

La DTA de l'estuaire de la Loire

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 15 décembre 1998 a décidé d'engager l'élaboration de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire. Les orientations structurant la DTA sont d'affirmer le rôle de Nantes-Saint-Nazaire comme métropole du Grand Ouest, d'assurer le développement économique durable de tous les territoires de l'estuaire, de protéger et valoriser un environnement et un cadre de vie remarquables. Après concertation, un avant-projet de DTA a été rédigé et cartographié.

Des centres d'entretien et d'intervention

Les 13 juillet et 28 septembre 2001, deux des cinq centres d'entretien et d'intervention de la subdivision Voies Rapides ont été inaugurés. Leur principale mission est de maintenir la viabilité du réseau 365 jours sur 365 et 24 heures sur 24 afin d'offrir à l'usager un niveau de service élevé sur 2 x 2 voies et de garantir des conditions de sécurité optimales.

Concertation sur l'A 831

Le projet d'autoroute concédée A 831 Fontenay-le-Comte-Rochefort, d'une longueur de 63 kilomètres environ en Vendée et en Charente-Maritime a été confirmé dans le schéma de service des transports et mis à l'étude en phase d'avant-projet sommaire. Le choix de la bande de 300 mètres et des quatre échangeurs qui seront présentés à l'enquête publique a été soumis à la concertation fin 2001.



Château de Chantilly

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|---------------------------|---------------------------------|
| Population | 1 857 481 hab |
| Superficie | 19 400 km ² |
| Densité | 95,8 hab/km ² |
| Trois départements | |
| Aisne, Oise, Somme | |
| Capitale régionale | Amiens |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|-----------------|
| Routes nationales | 1181 km |
| Autoroutes concédées | 502 km |
| Autoroutes non concédées | 33 km |
| Voies ferrées | 1 800 km |
| Voies navigables | 517 km |
| Ports fluviaux | 10 |

Économie des transports

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Trafic de marchandises transportées | 104* |
| *en millions de tonnes | |

| | |
|--|--------------|
| Entreprises de transport de marchandises | 1 613 |
| Entreprises de transport de voyageurs | 410 |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|--------------|
| Montant des crédits | 44,7* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|----------------|
| Résidences principales | 700 971 |
| Logements sociaux | 130 065 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 69 |
| Démolitions en nombre de logements | 376 |
| Prêts locatifs | 605 |
| Réhabilitation HLM | 4118 |
| Réhabilitation parc privé | 5420 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 5132 |
| Locaux autorisés | 1 116 128 m ² |
| Logements commencés | 4338 |
| Entreprises du BTP | 7394 |
| ▶ Effectif | 31 873 |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'€ |
|--|-------------------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 2074 7,88 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 3346 5,33 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'€ |
|--|-------------------------|
| Prêt locatif aidé (PLA) | 83 0,72 |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 478 7,17 |
| PALULOS | 4118 3,26 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 44 0,56 |

Crédits européens

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Subvention FEDER objectif 2 | 8,6* |
| Pour un montant de travaux | 33,1* |
| *en millions d'€ | |

PICARDIE

L'HISTOIRE VIVANTE

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



Plage de galets à Ault

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



Succès du plan de relance du logement social

L'objectif du plan de relance est d'inverser la tendance à la forte diminution de la construction ou de l'acquisition de logements sociaux constatée ces dernières années. La majorité des organismes d'HLM de Picardie ont signé un contrat de relance qui les engage pour trois ans à produire une quantité de logements sociaux, moyennant une majoration incitative des subventions de 8 % pour le neuf et de 15 % pour des acquisitions-améliorations. Sur les 1 550 logements financés en 2001, 1 239 logements entrent dans le cadre de cette contractualisation, et les prévisions pour 2002 et 2003 sont respectivement de 1 684 et 1 629 logements à financer. Ceci permet d'envisager une reprise importante de la construction et de l'acquisition sociale sachant que la moyenne des logements financés aux organismes signataires sur les dernières années ne dépassait pas 1 000 par an. Sur le terrain, on constate d'ores et déjà les effets positifs de cette procédure qui se concrétisent par des opérations de qualité rapidement mises en chantier.

Mise en service de l'avant-dernier tronçon de l'A29

La mise en service à la mi-juin 2001 du tronçon Amiens-Saint-Quentin de l'autoroute A 29 est l'avant-dernière étape vers l'achèvement de l'arc autoroutier Le Havre-Amiens-Saint-Quentin-Reims. Cette liaison facilitera les débouchés des façades maritimes et portuaires de la mer du Nord et de la Manche vers le grand Est, l'Allemagne et la Suisse, enjeu stratégique du nord de la France, qui couvre le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie. Bien que les trafics entre le Nord et les régions de l'Est de la France avec Paris, le Nord et l'Ouest soient quantitativement plus faibles que les trafics Nord-Sud, ces liaisons représentent des enjeux importants à l'échelle nationale ou internationale. Au plan plus local, cette section de l'A 29 rapproche Amiens et Saint-Quentin, reliant ainsi deux des plus grandes villes de Picardie par une infrastructure moderne qui sort du tracé de la route nationale 29, riche de 2000 ans d'histoire. Elle permet aussi une meilleure accessibilité à l'ensemble du territoire picard en désenclavant les pôles plus ruraux de la région. Le dernier tronçon Amiens-Neufchâtel-en-Bray en cours de réalisation sera mis en service dans le courant de 2004 et achèvera la réalisation de cet arc transversal Est-Ouest vital pour tout le nord de la France.

- 1 • Reprise de la construction de logements sociaux
- 2 • Inondations de la Somme
- 3 • La gare SNCF d'Abbeville inondée



Les inondations de la Somme

Le département de la Somme a été le théâtre durant plusieurs mois de l'année 2001 de perturbations météorologiques dont l'ampleur et les conséquences ont entraîné une situation de catastrophe naturelle sans précédent dans la région. Cette situation a conduit la DRE et la DDE de la Somme, sous la responsabilité du préfet de la région, du préfet de la Somme et en étroite collaboration avec les collectivités locales, à se mobiliser très vite au sein de la cellule opérationnelle puis au sein d'une cellule interministérielle de crise qui a fonctionné 24h/24h pendant plus de trois mois. Ces inondations se distinguent par de nombreux éléments : leur durée exceptionnelle, la stagnation des eaux de débordement, une remontée inhabituelle du niveau des nappes phréatiques, un nombre important de communes touchées (162 communes soit 20 % du département) et surtout par le nombre important d'habitants concernés (1700 personnes évacuées). Face à cette crise, des mesures ont été rapidement prises pour reloger les ménages sinistrés notamment avec l'aide d'équipes mobiles pluridisciplinaires "services publics" comprenant en particulier un spécialiste du logement. De nombreuses solutions de logement ont été adoptées : mises en place de mobil-homes, relogements provisoires ou définitifs dans le parc disponible, aides financières à la réhabilitation ou la reconstruction. Grâce à la mobilisation de chacun, et à l'aide apportée par les agents d'autres DDE, les ménages sinistrés ont trouvé rapidement un toit même provisoire pour se reloger.



Marché à La Rochelle

POITOU-CHARENTES

LA TRADITION & L'INNOVATION

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



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

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--|------------------------|
| Population | 1 640 157 hab |
| Superficie | 25 809 km ² |
| Densité | 64 hab/km ² |
| Quatre départements | |
| Vienne, Deux-Sèvres, Charente, Charente-Maritime | |
| Capitale régionale | Poitiers |

Infrastructures de transport

| | |
|------------------------------------|----------|
| Routes nationales | 1 134 km |
| Autoroutes concédées | 234 km |
| Voies ferrées | 1 303 km |
| Ports maritimes d'intérêt national | 1 |

Sécurité routière

| | |
|--|----------|
| Nombre de tués en 2001 | 286 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996/2000 | -10,60 % |

Économie des transports

| | |
|--|----------------|
| trafic de marchandises transportées | 90 712* |
| *en millier de tonnes | |
| Entreprises de transport de marchandises | 402 |
| ▶ Effectif | 9 591 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 635 |
| ▶ Effectif | 2 931 salariés |

Habitat

| | |
|---|---------|
| Résidences principales | 687 268 |
| Logements sociaux | 71 941 |
| taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 43 |
| Prêts locatifs | 949 |
| Réhabilitation HLM | 3 285 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|--------------------------|
| Autorisations de construire | 21 157 |
| Locaux autorisés | 1 512 386 m ² |
| Logements commencés | 9 245 |
| Entreprises du BTP | 11 259 |
| ▶ Effectif | 48 910 salariés |

Aide au logement privé

| | |
|---|--------------|
| Logements financés | millions d'€ |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 3 881 6,539 |

Aide au logement social

| | |
|--|--------------|
| Logements financés | millions d'€ |
| Prêt locatif aidé (PLA) | 608 |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 864 4,427 |
| PALULOS | 3 285 1,566 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 60 1,146 |



Le Marais poitevin

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>Rééquilibrage en faveur du ferroviaire La signature le 14 décembre 2000 de la convention d'application du volet ferroviaire entre l'État, la région, la SNCF et RFF a marqué une nouvelle étape dans la politique de l'État en matière d'infrastructures de transport marquée par la volonté de rééquilibrage en faveur du ferroviaire. La quasi-totalité des études d'avant-projet est sur le point d'être achevée.</p> | <p>Les véloroutes L'élaboration d'un schéma régional, déclinant le schéma national de routes et faisant la place voulue aux vélos a été menée tout au long de l'année en relation étroite avec la région, les collectivités locales et les associations concernées. Elle a permis de mettre en évidence la grande volonté des acteurs de développer l'usage du vélo notamment sur le littoral charentais où de nombreuses réalisations s'inscrivent parfaitement dans le réseau national.</p> | <p>Coopération renforcée autour du contrat de plan État-région La direction régionale Poitou-Charentes a contribué à l'élaboration du projet territorial de l'État en région en participant aux groupes de travail inter-services qui ont permis de formaliser un point de vue cohérent et intersectoriel tant sur les périmètres que sur les projets de territoire en application de la loi Voynet. Des modalités de travail communes ont été mises en place avec les directions départementales de l'Équipement pour garantir une intervention efficace de leurs services et préparer la contractualisation avec les territoires. De surcroît, la mise en œuvre du volet territorial du contrat de plan État-région a été l'occasion de renforcer la coopération de la direction régionale de l'Équipement avec les quatre directions départementales selon une charte de coopération mise au point à cette occasion.</p> | <p>L'aménagement de la route Poitiers Limoges Les études d'APSI (avant-projet sommaire d'itinéraire) de la RN 147 entre Poitiers et Limoges ont été menées et achevées en 2001. Elles confirment le parti d'aménagement inscrit dans les schémas de services sur 2x2 voies avec carrefours dénivelés et statut de route express. Ces études vont permettre de déterminer les surfaces de routes à envisager en priorité et réaliser les investissements inscrits au contrat de plan pour 45,73 M€.</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|------------|--|--|
|  | <p>▲ 1</p> |  | <p>1 • Reprise de la construction de logements sociaux</p> |
|  | <p>▲ 2</p> |  | <p>2 & 3 • Rééquilibrage en faveur du transport ferroviaire</p> |
|  | <p>▲ 4</p> |  | <p>▼ 5</p> |
|  | | | |

| | | | |
|--|---|---|---|
| <p>La relance du logement social Dix-sept contrats de relance ont été signés en 2001, l'équivalent d'une production de 2900 logements jusqu'en 2003, c'est-à-dire un accroissement de 15% environ de la moyenne annuelle par rapport aux cinq dernières années.</p> | <p>Action économique et observatoire du BTP La direction régionale de l'Équipement a pour mission de développer l'observation de l'activité du BTP, d'aider les entreprises dans leur adaptation au fonctionnement actuel des marchés et d'assurer l'information des professionnels de la filière. Elle a piloté en 2001 l'action "chantiers ouverts au public" (recherche de chantiers et élaboration du cahier des charges pour désigner un opérateur). Cette première expérience a eu pour objet le chantier de la déviation de la RN 10 à Vivonne et a concerné pour l'essentiel des collégiens.</p> | <p>4 • Contrat objectif transport 5 • Aménagement sur la RN 10</p> | <p>Contrat d'objectifs sur la qualité du recrutement La direction régionale de l'Équipement a piloté, en liaison avec la région, la direction régionale du travail et les professionnels, l'élaboration d'un contrat d'objectifs axé sur l'amélioration du recrutement et une meilleure adéquation entre l'offre et la demande d'emploi. Les axes principaux du contrat se déclinent en plusieurs points :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ accompagnement de la modernisation du secteur ; ■ identification des besoins et potentialité de recrutement ; ■ développement de la formation du secteur ; ■ développement de la communication visant à promouvoir l'attrait des métiers et la promotion d'une image juste du secteur. <p>Ce contrat a été signé en fin d'année et doit donner lieu à des actions dont certaines seront conduites dans le cadre de l'observatoire régional des transports.</p> |
|--|---|---|---|



Gordes

PROVENCE-ALPES- CÔTE D'AZUR

LES PAYS DE LUMIÈRE

Bordée par la Méditerranée et les Alpes sous un climat ensoleillé, Provence-Alpes-Côte d'Azur a trouvé un équilibre grâce à ses activités très diversifiées. L'agriculture domine dans les plaines rhodaniennes, l'industrie, les services et le tourisme prospèrent autour des grandes villes marquées par une forte densité de population.

<http://www.paca.equipement.gouv.fr/>



CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|--|
| Population | 4 257 907 hab |
| Superficie | 31 400 km ² |
| Densité | 135 hab/km ² |
| Six départements | Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Var, Vaucluse |
| Capitale régionale | Marseille |

Infrastructures de transport

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Routes nationales | 2055 km |
| Autoroutes concédées | 591 km |
| Autoroutes non concédées | 147 km |
| Voies ferrées | 1307 km |
| Ports maritimes d'intérêt national | 2 |
| Ports fluviaux | 4 |

Économie des transports

| | |
|--|------------------------|
| Trafic de marchandises transportées | 203* |
| *en millions de tonnes | |
| Entreprises de transport de marchandises | 3 680 |
| ▶ Effectif | 22 074 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 3577 |
| ▶ Effectif | 13 004 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|-------------|
| Montant des crédits | 400* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|------------------|
| Résidences principales | 1 896 302 |
| Logements sociaux | 243095 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 53,94 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Autorisations de construire | 15 289 |
| Locaux autorisés | 2 178 633 m ² |
| Logements commencés | 25089 |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'g |
|--|--------------------------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 8410 18,14 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 2195 3,57 |

Aide au logement social

| Logements financés | millions d'g |
|--|----------------------------|
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 2994 2,31 |
| PALULOS | 15 035 13,87 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 374 5,75 |
| PLUS (construction-démolition) | 40 0,32 |



Belfroi de Cucuron

— autoroutes, — nationales, — voies ferrées électrifiées, — fleuves, — canaux, ■ zones urbaines, ■ DDE directions départementales de l'Équipement, ■ DRE direction régionale de l'Équipement, ■ CETE centre d'études techniques de l'Équipement, ■ CIFP centre interrégional de Formation professionnelle, ■ ENTE école nationale des techniciens de l'Équipement, ■ SM service Maritime des Bouches-du-Rhône

L'essor du cabotage

En 2001, des études ont exploré le potentiel de cabotage fluvio-maritime de la région. Elles ont débouché sur l'ouverture d'une ligne fluviale de transport de conteneurs entre Fos, Lyon et Chalon-sur-Saône dont les premiers résultats sont prometteurs. Le projet d'une liaison maritime entre la Provence et l'Italie s'esquisse dans un contexte international favorable.

Projet multimodal pour les Alpes du Sud

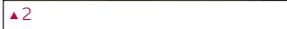
Après l'approbation des schémas de services sur les transports du CIADT du 9 juillet, le ministère prend la décision de lancer un programme d'amélioration des transports dans les Alpes du Sud. En même temps, devant l'accroissement continu du trafic poids lourds au col du Montgenèvre et dans la région très touristique du Briançonnais, les élus et des acteurs économiques des Hautes-Alpes se montrent favorables à un projet de transport multimodal sur l'axe Marseille-Turin. Il consiste à créer au départ de Briançon une percée ferroviaire sous le col du Montgenèvre, avec transfert des poids lourds de la route vers la voie ferrée Marseille-Briançon par une ou plusieurs plates-formes.

La liaison Grenoble Sisteron

L'aménagement de la liaison Grenoble Sisteron privilégiera l'utilisation de la RN 75 par Lus la Croix Haute et sera accompagné de mesures spécifiques pour maîtriser la circulation des poids lourds. Une démarche de concertation interrégionale engagée est l'occasion d'un débat ouvert au sein d'un comité regroupant élus, acteurs économiques et associations. Cette concertation porte également sur les initiatives pouvant contribuer à l'amélioration des transports terrestres dans les Alpes du Sud, notamment les projets qui permettraient de privilégier les modes ferroviaire ou mixtes vers l'Italie.

Un établissement public foncier régional

Le 20 décembre 2001 est signé le décret de création de cet établissement public qui pourra intervenir sur l'ensemble du territoire régional pour faciliter le renouvellement urbain, la production de logements notamment sociaux, le développement économique et la



protection des espaces agricoles et naturels. Cette création, prévue au contrat de plan État-région, marque une étape importante dans la relance d'une politique foncière active au service du développement régional et local.

Partenariat avec l'Institut géographique national

Dans le cadre du contrat de plan, une convention partenariale avec l'IGN a été signée qui permet aux services de l'État et aux collectivités territoriales l'accès pendant sept ans à la quasi totalité de ses bases de données numériques. Coût : 4,268 M€ dont 1,219 M€ financés par le ministère.

La démolition du Mandarom

Après huit ans de procédures menées par sa cellule contentieuse, la DDE des Alpes-de-Haute-Provence a été chargée de la démolition de la statue du "Messie cosmoplanétaire" (35m de haut, 600 tonnes de béton).

L'extension du port de Nice

Un intense débat public s'est engagé sur le projet d'aménagement du port de Nice, inscrit au contrat de plan qui doit permettre de développer sa capacité pour le trafic des croisières et les liaisons avec la Corse.

La prévention des risques naturels

Dans les Alpes-Maritimes, 43 plans de prévention des risques naturels ont été approuvés, ce qui représente la protection de 70 % de la population du département exposée aux risques d'inondations et de mouvements de terrain.

1 • Destruction de la statue du Mandarom dans les Alpes-de-Haute-Provence

2 • Concertation sur le projet de liaison L2 nord de Marseille

3 à 5 • Simulation du projet d'extension du port de Nice qui permettra d'accroître sa capacité pour le trafic des croisières et les liaisons avec la Corse



La relance du logement social

Priorité du projet territorial de l'État en région, le volet "logement social" a été piloté par la DRE et approuvé par les préfets en commission administrative régionale en décembre 2001. Son ambition : améliorer la connaissance des besoins en logements sociaux et changer l'image de marque du logement HLM. Dans les Alpes-Maritimes, cinq contrats de relance ont été négociés en juin 2001 sous l'égide de la DDE avec des organismes d'HLM qui s'engagent à produire au total 900 logements par an entre 2001 et 2003. S'y ajouteront des réalisations hors contrat. L'objectif 2002 a été fixé à 1 300 logements. Dans les Bouches-du-Rhône, un colloque s'est tenu le 19 juin 2001 avec les acteurs du logement social, les élus, les bailleurs sociaux et SEM, les associations, soit près de 250 personnes et onze contrats de relance ont été signés.

L'action du service de défense de zone

Le service de défense de zone a particulièrement travaillé en 2001 à la résolution des problèmes de circulation lors des épisodes de projection hors du territoire à partir de la zone de regroupement et d'attente de Miramas, et des problèmes de circulation des engins de franchissement de l'avant.

Les infrastructures routières

Dans le Vaucluse

L'APS de la liaison est-ouest d'Avignon a été approuvé en novembre 2001 et le dossier d'enquête publique relatif au tronçon reliant le Gard au Vau-

cluse réalisé. Les chantiers de terrassement de la RN 100 ont été réalisés et une APS modificative élaborée pour la déviation d'Orange sur la RN 7.

Dans les Alpes-Maritimes

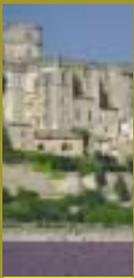
Après l'achèvement des dernières études hydrauliques, les travaux ont été lancés sur la RN 202 bis au dernier trimestre 2001. La mise en service de la première section entre Saint-Isidore et Carros interviendra en 2005. Sur la RN 204, le programme de prévention des chutes de pierres se poursuit. La première tranche de l'aménagement des gorges de Saorge (tunnel de 640 m) a été mise en service le 19 juin 2001 et un nouveau marché a été attribué pour la deuxième tranche. La sécurisation du tunnel de Tende a été complétée. Le sommet franco-italien du 27 novembre 2001 a confirmé la construction d'un nouvel ouvrage en maintenant une voie par sens.

Dans le Var :

le tunnel de Toulon
Les travaux engagés (18,3 M€) pour respecter les nouvelles règles de sécurité nécessitent un délai supplémentaire de sept mois. La mise en service de cette liaison autoroutière de trois kilomètres (316 M€) est prévue pour l'été 2002.

Dans les Bouches-du-Rhône :

la liaison L2 nord de Marseille
La concertation de mai-juin 2001 avait pour objet de présenter les éléments techniques de comparaison des variantes et d'engager la réflexion concernant le projet urbain associé à la réalisation de la L2. Près de 8 000 personnes sont venues dialoguer avec les agents de la DDE.



Grignan

RHÔNE-ALPES

UNE GRANDE RÉGION D'EUROPE

Région montagneuse traversée par la vallée du Rhône, Rhône-Alpes est un point de passage obligé entre la mer du Nord et la Méditerranée avec des jonctions vers l'Italie et la Suisse. La densité et la fluidité des voies de communication sont des atouts essentiels pour l'essor de ses activités dans l'industrie et le tertiaire.

<http://www.rhone-alpes.equipement.gouv.fr>



— autoroutes, — nationales, — voies ferrées électrifiées, — fleuves, - - - canaux, ■ zones urbaines, ■ DDE directions départementales de l'Équipement, ■ DRE direction régionale de l'Équipement, ■ CETE centre d'études techniques de l'Équipement, ■ ENTPE école nationale des travaux publics de l'État, ■ SN service de la Navigation de Rhône-Saône

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|----------------------|--|
| Population | 5 350 701 hab |
| Superficie | 43 698 km ² |
| Densité | 112 hab/km ² |
| Huit départements | Ain, Ardèche, Drôme, Isère, Loire, Rhône, Savoie, Haute-Savoie |
| Capitale régionale : | Lyon |

Infrastructures de transport

| | |
|--------------------------|---------|
| Routes nationales | 2730 km |
| Autoroutes concédées | 1077 km |
| Autoroutes non concédées | 111 km |
| Voies ferrées | 2488 km |
| Voies navigables | 445 km |
| Ports fluviaux | 4 |

Économie des transports

| | |
|--|----------------|
| trafic de marchandises transportées | 287* |
| *en millions de tonnes | |
| Entreprises de transport de marchandises | 5796 |
| ▶ Effectif | 49038 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 3233 |
| ▶ Effectif | 21000 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|------|
| réseau non concédé | |
| Montant des crédits | 187* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|-----------|
| Résidences principales | 2 273 853 |
| Logements sociaux | 381 603 |
| taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 68 |
| démolitions en nombre de logements | 410 |
| Réhabilitation parc privé | 43 853 |

Construction neuve

| | |
|-----------------------------|-----------------------|
| Autorisations de construire | 4 553 055 |
| Locaux autorisés | 36 392 m ² |
| Logements commencés | 37 896 |
| Entreprises du BTP | 34 496 |
| ▶ Effectif | 145 932 salariés |

Aide au logement privé

| | |
|---|--------------|
| Logements financés | millions d'€ |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 5541 |
| | 8,6 |

Aide au logement social

| | |
|--|--------------|
| Logements financés | millions d'€ |
| Prêt locatif à usage social (PLUS) | 4055 |
| | 25,94 |
| PALULOS | 9539 |
| | 10,22 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI) | 562 |
| | 8,23 |



Château d'Essalois

La directive territoriale aire urbaine de Lyon

L'aire **métropolitaine** lyonnaise comprend près de 400 communes. La DTA doit préciser les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement du territoire et de développement durable. Son rôle est de définir les principes de localisation des grandes infrastructures et équipements (contournements autoroutier et ferroviaire de Lyon, aéroport de Saint-Exupéry) en veillant à la cohérence entre développement urbain, système de transport et valorisation des espaces naturels ou paysagers. La DRE joue un rôle prépondérant aux côtés des quatre DDE dans le pilotage, la conception du dispositif de concertation, l'animation interministérielle et la rédaction des documents de synthèse.



Débat public sur les contournements de Lyon

Ouvert le 15 octobre 2001 pour une durée de quatre mois, le débat public a porté sur deux projets d'infrastructures destinés à résoudre les problèmes de transport dans la traversée de l'agglomération lyonnaise dans une perspective intermodale des liaisons. Un dossier commun élaboré par les services de l'Équipement avec Réseau Ferré de France, insistait particulièrement sur l'objectif de rééquilibrage du transport des marchandises adopté dans les schémas de services collectifs de transport. Ce travail préparatoire a permis de mesurer l'interaction entre les projets et leur complémentarité pour faciliter l'écoulement des grands flux de voyageurs et de marchandises transitant par le carrefour européen de Lyon. La forte participation du public aux onze réunions du débat et la richesse des contributions recueillies démontrent que ce type de concertation répond à une attente réelle dans la mesure où les décisions d'infrastructures impliquent des choix de société qui concernent tout le monde.

1 • Réalisation d'un crêteau de dépassement, construction de ponts et protection contre les chutes de blocs à Pomblière-Saint-Marcel sur la RN 90 en Savoie

2 • Kiosque de présentation au public du nouveau pont sur le Rhône à proximité de Valence, liaison RN 7 - RN 86

3 • Le site du Pont d'Arc et du cirque d'Estre en Ardèche, près de la grotte Chauvet

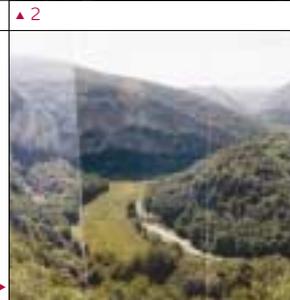
Le Grand projet de ville de Saint-Étienne

L'agglomération stéphanoise connaît des difficultés sociales, urbaines, de qualité de vie, de taux de vacance de logement et d'attractivité dans certains de ses quartiers. Le Grand projet de ville de Saint-Étienne (GPV) porte sur quatre quartiers où se sont concentrés les problèmes sociaux : deux quartiers anciens en centre-ville et deux quartiers d'habitat social en périphérie. Au total, le programme d'actions se monte à 103 M€ pour la période 2000-2006.

La DDE de la Loire et son directeur qui est aussi vice-président du conseil d'administration du groupe d'intérêt public qui pilote le Grand projet de ville se sont fortement impliqués dans la mise au point du dispositif contractuel. Ils participent activement à la définition des stratégies d'intervention en matière de déplacements, d'habitat et de renouvellement urbain dans un contexte caractérisé par un surdimensionnement de l'offre de logements et un marché de l'habitat parmi les plus bas des grandes villes de France

La grotte Chauvet en Ardèche

La découverte de la grotte Chauvet à Vallon-Pont d'Arc va entraîner une fréquentation touristique importante. La DDE de l'Ardèche s'est associée à la préfecture, aux services de la DRAC, de la DIREN, au conseil régional et au conseil général, maître d'ouvrage, pour mettre en place, en liaison avec les collectivités locales, l'étude du territoire. Il s'agit de protéger le site, de l'aménager avec un souci de consommation économe de l'espace et en organisant les circulations. L'étude devrait aboutir en début d'été 2002.



La sécurisation des routes de montagne

L'État et le conseil général de la Savoie ont souhaité sécuriser les routes de montagne. Le programme de travaux de 259,1 M€ est financé avec le concours de plusieurs collectivités locales et des sociétés d'exploitation de remontées mécaniques du département. Le plan Qualité routes porte sur trois grandes zones géographiques : Albertville et les gorges de l'Arly, la Tarentaise et la vallée de la Maurienne. Les travaux consacrés à la RN 90 permettront de garantir une sécurité accrue face aux risques naturels, tout en améliorant les conditions de circulation sur cet axe unique d'accès aux stations de tarentaise. L'année 2001 a été marquée par l'aménagement à Pomblière-Saint-Marcel d'un crêteau de dépassement avec protection contre les chutes de blocs, la création de plusieurs ponts et passages souterrains ainsi que la mise à trois voies de la montée de Saint-Marcel avec écran antibruit et nouveau pont. Le montant total des travaux s'élève à 21,89 M€.

Un pont sur le Rhône

Un nouveau pont est en cours de construction sur le Rhône de cinq travées et 500 m de long. Il s'inscrit dans la liaison directe RN 7 (Drôme) - RN86 (Ardèche) et permet ainsi d'éloigner le trafic de transit du centre de l'agglomération valentinoise et améliorer les échanges entre les pôles d'activités situés de part et d'autre du fleuve. La DDE de la Drôme en concertation avec les collectivités locales a cherché à favoriser le déplacement des deux roues, intégrer l'ouvrage dans la vallée du Rhône et dégager un gabarit suffisant pour la navigation commerciale et de plaisance. Un kiosque en bois a été construit à proximité du futur ouvrage. Il offre une vue panoramique sur le fleuve en présentant des panneaux informatifs sur l'ouvrage et son environnement. L'information, gérée et réalisée par la DDE, en partenariat avec la Compagnie nationale du Rhône, les chambres d'Agriculture, le Syndicat intercommunal de l'agglomération valentinoise, le conseil général de la Drôme et de l'Ardèche y est renouvelée régulièrement. Le kiosque est devenu un véritable lieu de rendez-vous dominical et une halte sportive, avec une moyenne de plus de cinq cents visites quotidiennes. Il contribue à un objectif essentiel : l'appropriation de l'ouvrage par les ardéchois et les drômois. Coût de la première tranche de cette liaison routière : 45,73 M€.



GUADELOUPE

UN ARCHIPEL DE CONTRASTES



1 ▲



2 ▲



3 ▲



4 ▼

La reconquête des centres bourgs

La DDE est partenaire ou initiatrice de projets visant à maîtriser les extensions d'urbanisation. Divers projets urbains ont ainsi vu le jour dont celui de la requalification de la RN 5 Abyemes, site d'accueil du concours European DOM organisé par les secrétariats d'État au Logement et à l'Outre-mer.

L'aéroport de Pointe-à-Pitre

Sur cet aéroport international, 2,2 M€ ont été investis pour construire des infrastructures en dalles de béton pour le stationnement des gros porteurs. Un concours a permis de choisir une équipe de concepteurs pour reconstruire la tour de contrôle et des locaux du district aéronautique.

La prévention des risques

Les actions ont été centrées sur la poursuite de la campagne de diagnostic du bâti existant notamment le bâti de classe D et les études sur la connaissance des divers aléas. En 2001, la DDE a finalisé les plans de prévention des risques (PPR)

1 • Extension du port de Grand-Bourg à Marie-Galante

2 • Logement social Les Siguines

3 • Résorption de l'habitat insalubre à Basse-Terre

4 • Construction d'un mur antibruit sur la commune de Baie-Mahaut : pose de panneaux absorbants

"houle cyclonique" des communes de la Côte Sous-le-Vent de la Basse-Terre. Les premiers projets de PPR multi-aléas à Saint-Barthelemy et à Sainte-Anne seront soumis à la concertation en 2002.

Un plan de déplacement urbain commun

En novembre 2001, quatre communes du cœur d'agglomération Abyemes/Baie-Mahault/Gosier/Pointe-à-Pitre ont décidé d'élaborer ensemble leur PDU.

Le logement social

Plus de 3 700 logements et 50 hectares d'anticipation foncière pour les logements à construire au cours des trois années à venir ont été financés par la ligne budgétaire unique de 62,66 M€. Par ailleurs, l'État et les bailleurs publics ont passé un "accord collectif départemental" pour quantifier l'accueil des personnes défavorisées dans les attributions des logements locatifs. Parallèlement, des opérations de résorption de l'habitat insalubre sont menées.

Les grands travaux

2001 a vu la mise en service de plusieurs aménagements de sécurité sur les routes. L'échangeur de Versailles et la mise à 2x2 voies de la déviation de 4 Km des Abyemes. Par ailleurs, le programme régional d'éclairage public et de bandes cyclables dans les sections situées en milieu périurbain s'est poursuivi. De même, dans sa section à 2x3 voies de la RN 1, sur la commune de Baie-Mahault, un mur anti-bruit de 500 m de long a été aménagé pour la première fois en Guadeloupe.

La maîtrise foncière

Le fonds régional d'aménagement foncier urbain (FRAFRU) mobilise des crédits Europe/État/région de manière partenariale. Il permet de viabiliser les terrains, d'assurer la prise en compte des surcoûts de construction du logement social sur des tissus urbains existants. Parallèlement, 6,56 M€ de subvention LBU ont été mobilisés pour constituer un portefeuille d'une cinquantaine d'hectares.

CHIFFRES CLÉS

| Généralités | |
|--|-------------------------|
| Population | 437 000 hab |
| Population active | 195 000 hab |
| superficie | 1702,6 km ² |
| densité | 257 hab/km ² |
| Chef-lieu | Basse-Terre |
| Infrastructures de transport | |
| Routes nationales | 338 km |
| Routes départementales | 688 km |
| Voies communales | 1520 km |
| Ports maritimes d'intérêt national | Port Autonome |
| Sécurité routière | |
| Nombre de tués en 2001 | 91 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996/2000 | 9,66 % |
| Économie des transports | |
| Entreprises de transport de marchandises | 580 |
| ▶ Effectif | 580 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 709 |
| ▶ Effectif | 562 salariés |
| Financement sur routes nationales et autoroutes | |
| Montant des crédits | 37,4* |
| | *en millions d'€ |
| Habitat | |
| Résidences principales | 161 000 |
| Logements sociaux | 23 000 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 53 |
| Démolitions en nombre de logements (RHI) | 500 |
| Prêts locatifs aidés | 2020 |
| réhabilitation HLM | 680 |
| réhabilitation parc privé | 305 |
| Construction neuve | |
| Locaux autorisés | 226 716 m ² |
| Entreprises du BTP | 5 500 |
| ▶ Effectif | 10 000 |
| Aide au logement privé | |
| Logements financés | millions d'g |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 160 0,6 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 305 3,2 |
| Aide au logement social | |
| Logements financés | millions d'g |
| PALLULOS | 680 3,5 |
| Prêt locatif à usage social (LLS) | 1680 28,4 |
| Prêt locatif aidé d'intégration (LLTS) | 340 9,6 |
| résorption de l'habitation insalubre (aménagement) | 5,8 |
| Accession sociale (LES) | 160 3 |
| Accession intermédiaire (prêt à taux zéro) | 200 1,8 |
| Anticipation foncière pour les LLS et LLTS | 50 6 |
| DDE | |
| Effectif total | 688 |

CHIFFRES CLÉS

| | |
|--------------------|--------------------------------|
| Généralités | |
| Population | 381 427 hab |
| superficie | 1128 km ² |
| densité | 338 hab/km ² |
| Capitale régionale | Fort de France |

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| Infrastructures de transport | |
| Routes nationales | 304 km |
| Autoroutes non concédées | 7 km |
| Ports maritimes d'intérêt national | 1 |

| | |
|--|--------------|
| Sécurité routière | |
| Nombre de tués en 2001 | 57 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996/2000 | +1,9% |

| | |
|--|-------------|
| Économie des transports | |
| Entreprises de transport de marchandises | 678 |
| Entreprises de transport de voyageurs | 1425 |

| | |
|--|------------------|
| Financement sur routes nationales et autoroutes | |
| Montant des crédits | 33,7* |
| | *en millions d'€ |

| | |
|---|-------------------|
| Habitat | |
| Résidences principales | 131 012 |
| Logements sociaux | 22 297 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 58,5 |
| Réhabilitation HLM | 343 620,08 |

| | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Construction neuve | |
| Autorisations de construire | 2331 |
| Locaux autorisés | 115 854 m ² |

| | |
|--|-------------------------|
| Aide au logement privé | |
| Logements financés | millions d'g |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 168 1,9 |

| | |
|---|--------------------------|
| Aide à l'amélioration de l'habitat (AAH) | |
| | 981 10,1 |

| | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| Aide au logement social | |
| Logements financés | millions d'g |
| Logements locatifs sociaux (LLS) | 1043 18,99 |
| Logements locatifs très sociaux (LTS) | 263 7,20 |

| | |
|---|--------------------------|
| Accession | |
| Logements financés | millions d'g |
| Prêts à taux zéro (PTZ) | 222 2,35 |
| Logements évolutifs sociaux en secteurs diffus (LES diffus) | 276 4,88 |

| | |
|---------------------------|--------------------------------|
| Réhabilitation HLM | |
| Logements financés | millions d'g |
| REHALULOS | 260 343 620,08 |

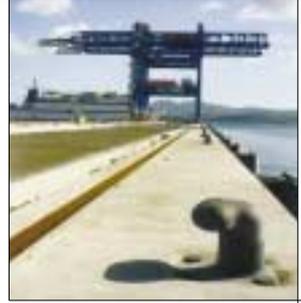
| | |
|---------------------------|-------------------------------|
| Logement d'urgence | |
| Logements financés | millions d'g |
| | 18 480 365,18 |

GUADELOUPE MARTINIQUE RÉGIONS



MARTINIQUE

L'ÎLE AUX FLEURS



1 ▲

2 ▲

3 ▲

Une large contribution au DOCUP et au contrat de plan État-région

La DDE assure la gestion d'un portefeuille d'opérations représentant une enveloppe de 23 M€ portant sur trois domaines prioritaires, les risques naturels, les transports et la politique de la ville

Le terminal à conteneurs de Fort-de-France

Pour pallier le manque de place et améliorer la compétitivité du port, l'État, l'Europe, la chambre de Commerce et d'Industrie, les conseils régional et général se sont associés pour créer un nouveau terminal à la Pointe des Grives d'un coût global de 115 M€.

Le nouveau palais de justice

Après plus de trois années de chantier, le palais de justice (60 M€) a été mis en service, fin 2001. La conduite d'opération des travaux a été assurée par la DDE.

Modernisation de l'ingénierie publique

L'entrée dans le champ concurrentiel de l'ingénierie publique a permis de lancer une démarche de réflexion avec la direction de l'Agriculture et un guichet unique de l'offre d'ingénierie a été instauré pour mieux répondre à la demande des collectivités locales.

Travaux d'assainissement

La DDE a assuré la maîtrise d'œuvre des stations de traitement des eaux usées de Fort-de-France ouest (8,4 M€) et de Case-Pilote (3,2 M€). Ces équipements s'intègrent dans un programme de gestion durable de l'environnement subventionné par les fonds européens.

Les routes nationales

Parmi les chantiers conduits en 2001, figurent l'achèvement du giratoire de Place-d'Armes sur la RN 1 et de celui de Petit-Bourg sur la RN 5 ainsi que le démarrage de la construction d'un ouvrage d'art sous l'autoroute.

1 ■ Terminal à conteneurs de Fort-de-France : portique de la pointe des Grives

2 ■ Parvis du nouveau palais de justice

3 ■ Transports urbains foyalais : bus Mozaïc à Fort-de-France

Les jeunes et la Sécurité routière

Malgré la baisse du nombre des accidents et des victimes, le taux de gravité est en augmentation. La DDE a ciblé ses actions vers les jeunes avec des journées de sensibilisation en milieu scolaire et une expérience de tutorat, tout au long de l'année, d'élèves d'écoles maternelles et primaires dans deux établissements.

Le transport urbain foyalais

La DDE s'est fortement impliquée pour garantir de bonnes conditions d'exploitation au nouveau délégataire, la Compagnie foyaloise de transport urbain, lauréat en 2001 de la SEM d'or.

Mise en place de l'Agence des cinquante pas

La création et le démarrage de l'agence pour la mise en valeur des espaces urbains de la zone des cinquante pas géométriques a été soutenue par la DDE qui a mis en œuvre la nouvelle procédure de cessions.



GUYANE

UNE EXPLOSION DÉMOGRAPHIQUE



CHIFFRES CLÉS

| Généralités | |
|--------------------|--------------------------------|
| Population | 157 274 hab |
| superficie | 83 534 km ² |
| densité | 1,9 hab/km ² |
| Capitale régionale | Cayenne |

| Infrastructures de transport | |
|------------------------------------|---------------|
| Routes nationales | 379 km |
| ports maritimes d'intérêt national | 2 |

| Sécurité routière | |
|------------------------|-----------|
| Nombre de tués en 2001 | 37 |

| Économie des transports | |
|-------------------------------------|-----------------|
| trafic de marchandises transportées | 700 000* |
| | *en tonnes |

| | |
|--|---------------------|
| Entreprises de transport de marchandises | 120 |
| ▶ Effectif | 600 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 105 |

| Habitat | |
|---|-----------------|
| Résidences principales | 46 224 |
| Logements sociaux locatifs | 8 650 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 75,3 |
| LBU engagement | 20,5 M/y |
| réhabilitation HLM | 286 |
| réhabilitation parc privé | 260 |

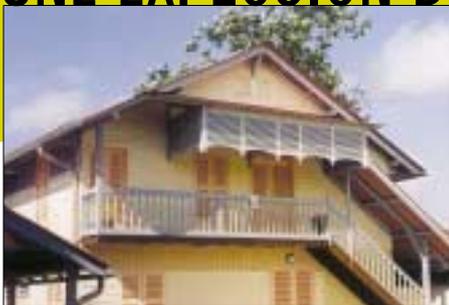
| Construction neuve | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Autorisations de construire | 1 502 |
| Locaux autorisés | 740 020 m ² |
| Logements commencés | 1 454 |
| Entreprises du BTP | |
| ▶ Effectif | 2 656 salariés |

| Aide au logement privé | |
|--|------------------------|
| Logements financés | millions d'g |
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 200 1,1 |
| Prime à l'amélioration de l'habitat (PAH) | 600 0,66 |

| Aide au logement social | |
|-------------------------|------------------------|
| Logements financés | millions d'g |
| LBU | 600 11,8 |
| PALULOS | 396 1,4 |

Édifices publics

Après avoir terminé la construction de logements à Camopi (442 102 €), une classe maternelle et des logements d'instituteurs et de fonction (Douane) à Saint-Georges de l'Oyapock, le ravalement de façades du tribunal pour 115 556 €, la construction d'une quarantaine de nouvelles classes est engagée. En incluant les réhabilitations lourdes, les mises aux normes, les équipements des classes et les interventions sur les abords immédiats d'établissements scolaires, les sommes engagées en 2001 s'élèvent à plus de 2,58 M€ pour l'État et à 3,3 M€ pour le FEDER.



1 ▲



2 ▲



3 ▲

La route de l'Est

Construire 80 km de route en forêt amazonienne pour désenclaver l'Est guyanais et établir une liaison avec le Brésil, tel était le challenge qui est aujourd'hui pratiquement gagné. Les terrassements de la RN 2 entre Régina et Saint-Georges, financés par l'État et la région, sont achevés et les premiers revêtements ont été entrepris, côté Saint-Georges. 40 millions d'euros ont été dépensés et plus de 18 M€ sont nécessaires pour parachever cette opération dont la moitié pour le pont sur l'Approuague. Pour le pont frontalier sur l'Oyapock, les négociations avec le Brésil sont entamées.

1 • **Maison Lecomte :** maison créole réhabilitée à Saint-Laurent-du-Maroni : prix du jury du Prisme d'or de l'amélioration de l'habitat

2 • **Aménagement d'une raquette de retour**nement sur la piste de l'aéroport de Rochambeau

3 • **Groupe scolaire de Sables Blancs** à Saint-Laurent-du-Maroni

Urbanisme et Habitat

Des études et opérations d'aménagement pour l'extension, la revitalisation ou la remise à niveau de quartiers et de centres anciens ont été lancés dans le cadre de la nouvelle loi SRU. En matière de logements sociaux, les nouvelles constructions ne suffisent pas à couvrir les besoins estimés à 1 500 logements par an, les engagements de crédits ne représentant que 610 logements. L'enjeu est de faire face à une augmentation considérable de la population de 3,6% par an. En revanche, la réhabilitation du parc public et privé est en hausse avec 550 logements. Parmi les réhabilitations figure une maison créole à Saint-Laurent-du-Maroni récompensée par le jury national du Prisme d'or de l'amélioration de l'habitat au titre de la meilleure opération de sauvegarde du patrimoine bâti en Guyane.

Infrastructures aéroportuaire et portuaires

Les travaux de réfection du seuil ouest de l'aéroport international de Rochambeau à Matoury ont été réalisés en 2001. Les limites administratives du port de Dégrad des Cannes ont été modifiées pour intégrer les installations du centre spatial de Kourou ainsi que l'accueil de la plaisance et du cabotage.

Achèvement des plans de prévention des risques

Pour l'île de Cayenne, les PPR inondations et littoral ont été approuvés et ainsi que celui sur les mouvements de terrain. Ils concernent plus de la moitié de la population guyanaise.

CHIFFRES CLÉS

Généralités

| | |
|--------------------|----------------------|
| Population | 728 193 hab |
| Superficie | 2504 km ² |
| Capitale régionale | Saint-Denis |

Infrastructures de transport

| | |
|------------------------------------|--------|
| Routes nationales | 368 km |
| Ports maritimes d'intérêt national | 1 |

Sécurité routière

| | |
|--|------|
| Nombre de tués en 2001 | 105 |
| Variation par rapport à la moyenne des tués sur la période 1996/2000 | + 5% |

Économie des transports

| | | | |
|--|-------|----------|----------------|
| Entreprises de transport de marchandises | 1 157 | Effectif | 1 166 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 326 | Effectif | 1 289 salariés |

Financement sur routes nationales et autoroutes

| | |
|---------------------|------|
| Montant des crédits | 9,5* |
| *en millions d'€ | |

Habitat

| | |
|---|---------|
| Résidences principales | 215 044 |
| Logements sociaux | 44 232 |
| Taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 60,7 |

Construction neuve

| | | | |
|-----------------------------|------------------------|----------|-----------------|
| Autorisations de construire | 5500 | | |
| Locaux autorisés | 185 000 m ² | | |
| Logements commencés | 1322 | | |
| Entreprises du BTP | 3236 | Effectif | 14 940 salariés |

Aide au logement privé

| Logements financés | millions d'g | |
|--|--------------|-------|
| Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH) | 123 | 1,267 |
| Aide à l'amélioration de l'habitat (AAH) | 398 | 6,7 |
| PALULOS | 339 | 2,417 |

Aide au logement social

| Nb de logements | millions d'g | |
|---------------------------------------|--------------|-------|
| Logements évolutifs sociaux (L.E.S.) | 829 | 17,53 |
| Prêts à taux zéro (PTZ) | 730 | 8,7 |
| Logements locatifs sociaux (LLS) | 751 | 13,76 |
| Logements locatifs très sociaux (LTS) | 524 | 12,96 |
| Ligne budg unique | 119* | |
| Logement social | 97* | |
| RHI | 18* | |
| FSU/FIV | 3* | |
| MOUS | 0,9* | |

*Crédits en millions d'€

Endiguement des ravines

| | |
|------------------|-----------|
| Plan pluriannuel | 853 000 € |
| Km de ravines | 10 800 km |

- la réflexion sur la mise en place d'un Établissement public foncier à la Réunion devant permettre aux collectivités et à l'État une meilleure maîtrise du foncier, véritable problématique à la Réunion;
- le SIG et la validation définitive de BD Topo.



RÉUNION

L'ÎLE INTENSE

<http://www.reunion.equipement.gouv.fr>



1 ▲



2 ▲



3 ▲

Transports en commun

Les principes du Transport en commun en site propre entre Saint-Paul et Saint-Benoît ainsi que des options de tracés ont été validés.

Modernisation portuaire et aéroportuaire

En 2001, construction d'un aérogare de fret pour 5,48 M€ et extension de l'aérogare passager pour un montant de 13,9 M€. Près de 4,57 M€ ont été investis en 2001 pour le compte de Port Réunion.

La Route des laves réouverte

L'éruption du Piton de la Fournaise en juillet 2001 a coupé en deux endroits la RN 2 entre

- 6 et 7 juillet 2001 : la lave du Piton de la Fournaise coupe la RN 2 au niveau du Grand Brûlé
- Logement social
- Boulevard sud de Saint-Denis : deux nouvelles sections ouvertes à la circulation en 2001

Sainte-Rose et Saint-Philippe. Malgré des conditions exceptionnelles, La DDE mettra moins de quatre semaines pour rétablir la circulation. Une réflexion est lancée sur l'aménagement des sites à vocation touristique et scientifique et la RN 2 a été rebaptisée "Route des laves".

Logement et urbanisme

Plus de 5002 logements sociaux ont été financés dans des conditions simplifiées et trois nouvelles opérations de résorption de l'habitat insalubre ont été lancées concernant 363 familles.

Une population en forte croissance

La forte croissance démographique de la Réunion devrait s'achever vers 2020 où l'on prévoit un million d'habitants contre 700 000 aujourd'hui, un enjeu majeur pour la DDE en termes d'aménagement du territoire.

Les infrastructures routières

Sur le boulevard sud de Saint-Denis, deux nouvelles sec-

tions sont ouvertes à la circulation. La déviation de Sainte-Marie, véritable porte de l'Est, sera mise en service en mars 2002, dernier maillon de 2x2 voies à ouvrir vers l'est de l'île depuis la mise en service de la déviation de Bras-Panon. Un grand projet, la route des Tamarins (625 M€ et de nombreux grands ouvrages d'art exceptionnels) va pouvoir démarrer après le résultat des deux enquêtes publiques et l'avancement des études, en attendant la DUP.

La planification

Au travers des dispositions de la loi Solidarité et renouvellement urbains et des documents d'urbanisme applicables à la Réunion comme le Schéma d'aménagement régional, la DDE a participé en 2001 à la mise en œuvre de plusieurs outils de planification :

- le FRAFU, fond de 115,9 M€ pour la période 2000-2006 qui a permis de financer 120 opérations entre 2000 et 2001 pour un total de 43,7 M€;
- l'élaboration d'un SCOT sur la micro-région est de l'île;

CHIFFRES CLÉS

| Généralités | |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| Population | 170 000 hab |
| Superficie | 374 km ² |
| Densité | 454 hab/km ² |
| Communes | 17 |
| Infrastructures de transport | |
| Routes nationales | 88 km |
| Routes de la CD | 141 km |
| Habitat | |
| Logements financés en 2001 | 622 |
| Dossiers ADS en 2001 | 1175 |
| Investissement (État-CDM) en 2001 | |
| | 45,24* |
| | *en millions d'€ |
| Routes | ▶ État 5,73 |
| | ▶ CDM 1,8 |
| Entretien routes | ▶ État 0,64 |
| | ▶ CDM 0,72 |
| Constructions et équipements publics | |
| VRD - Aménagement | 3,69 |
| Port et aéroport | 0,73 |
| Habitat | |
| ▶ LBU (habitat) | 15,25 |
| ▶ RHI | 6,17 |
| ▶ Complément CDM | 2,36 |

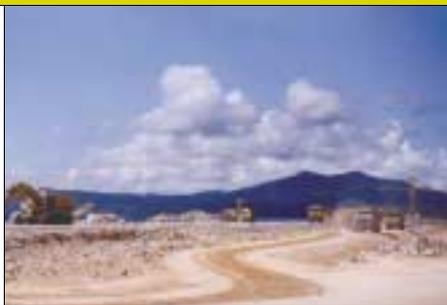


MAYOTTE

L'ÎLE AU LAGON



1 ▲



2 ▲ 3



La collectivité départementale de Mayotte

À mi-chemin entre Madagascar et l'Afrique, Mayotte est un petit archipel volcanique des Comores qui comprend deux îles et une trentaine de petits îlots répartis sur 1 500 km dans l'un des plus beaux lagons fermés du monde. La loi du 11 juillet 2001 a donné à Mayotte le statut de collectivité départementale. Le montant de son douzième contrat de plan (610 M€) est le double du précédent.

Routes

L'année 2001 a été marquée par la réhabilitation de 7 km de la RN 1 au nord de l'île et la poursuite des travaux de la déviation de la RN 2 à M'Tsapéré au sud de Mamoudzou. L'opération est estimée à 27,44 M€ et un premier tronçon sera inauguré en 2002. De nombreux travaux de mise en sécurité ont été réalisés sur les routes de la collectivité.

Port et aéroport

Le projet de doublement du port de Longoni s'est poursuivi.

1 • L'extension du port de Longoni

2 • Travaux d'aménagement routier

3 • Le plus beau lagon fermé du monde

4 • La bibliothèque de Pamandzi



▲ 4

Les appels d'offres pour la réalisation du deuxième quai seront lancés en 2002. La nécessité d'ouvrir une ligne aérienne directe avec la métropole amène à envisager une refonte totale de l'aéroport : piste élargie et rallongée, nouveau parking avions et installations à terre renouvelées.

Construction d'équipements publics

Un collège, construit en moins de deux ans, a été livré à M'Tzamboro pour la rentrée scolaire de 2001. Par ailleurs, afin de respecter les objectifs du douzième contrat de plan, qui prévoit plus 229 millions d'euros d'investissements pour les constructions publiques, de nombreuses études ont été lancées : recherches foncières pour dix-sept opérations (col-

lèges, lycées, maternités, dispensaires), huit concours de maîtrise d'œuvre ayant permis d'engager les études et/ou les travaux correspondants. Parallèlement, 1,52 M€ de travaux de maintenance ont été réalisés sur des équipements publics

Assainissement

L'État, la collectivité départementale et les communes de Mayotte ont décidé, dans le cadre du douzième contrat de plan, de poursuivre leur politique d'assainissement avec un double objectif de salubrité publique et de préservation de l'environnement. Les schémas communaux d'assainissement financés par l'État (228 673 €) sont achevés. La première station d'épuration de l'île, à Mamoudzou, a été mise en service en 2001.

Résorption de l'habitat insalubre

En 2001, des démolitions-reconstructions de logements insalubres ont été introduites dans les opérations de RHI. Par ailleurs, une étude sur les don-

nées du marché du logement souligne la nécessité d'une politique de libération du foncier viabilisé et de développement du logement locatif très social par le biais de l'allocation logement.

Urbanisme

Mayotte dispose d'un Code de l'urbanisme spécifique adapté et simplifié. L'approbation des documents d'urbanisme et la délivrance des différentes autorisations sont de la compétence de l'État, sauf pour certains permis de construire et certificats d'urbanisme dans les communes dotées d'un cadastre et d'un POS qui sont de la compétence de la commune.

L'application du droit des sols en 2001

- 822 demandes de permis de construire ont été instruites
 - ▶ 1 355 logements ont été autorisés, dont 633 logements sociaux.
 - ▶ la surface hors œuvre brute totale autorisée est de 198 000 m².
- 353 demandes de certificats d'urbanisme ont été instruites.



SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

LES TERRES DU GRAND NORD



CHIFFRES CLÉS

| | |
|--|---------------------------------|
| Généralités | |
| Population | 6316 hab |
| superficie | 242 km ² |
| densité | 26 hab/km ² |
| département | Saint-Pierre-et-Miquelon |
| Capitale régionale | Saint-Pierre |
| Infrastructures de transport | |
| Routes nationales | 13,3 km |
| Ports maritimes d'intérêt national | 2 |
| Aéroports | 2 |
| Économie des transports | |
| trafic de marchandises transportées | 0,043* |
| *en millions de tonnes | |
| Entreprises de transport de marchandises | 4 |
| ▶ Effectif | 143 salariés |
| Entreprises de transport de voyageurs | 3 |
| ▶ Effectif | 50 salariés |
| Financement sur routes nationales et autoroutes | |
| Montant des crédits | 1,9* |
| *en millions d'€ | |
| Résidences principales | 2415 |
| Logements sociaux | 98 |
| taux de logements sociaux pour 1000 habitants | 15,5 |
| Construction neuve | |
| Autorisations de construire | 150 |
| Locaux autorisés | 11 230 m ² |
| Logements commencés | 34 |
| Entreprises du BTP | 25 |
| ▶ Effectif | 191 |

MAVOTTE SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON RÉGIONS



▲1



▲2

Les orientations stratégiques

La crise de la pêche et ses conséquences sur l'emploi ont conduit l'État et la collectivité territoriale à engager une politique de développement économique propre à l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon qui a eu pour effet d'accroître les besoins en matière d'ingénierie publique et de développer l'offre du secteur privé. L'adaptation de la direction de l'Équipement à ce contexte implique de constituer un pôle d'études générales qui visera à conforter la position de l'État dans les réflexions sur le développement économique de l'archipel.

Les constructions publiques

Dans le domaine de la gestion du patrimoine immobilier, l'année 2001 a vu notamment sous la maîtrise d'œuvre du service la restructuration des locaux de la préfecture, l'achèvement des travaux d'extension du bâtiment administratif de la direction de l'Équipement et le début des travaux de réaménagement des locaux de la Gendarmerie. À la demande du préfet, une étude a été engagée en vue du relogement de plusieurs autres services de l'État.

Urbanisme

L'aménagement du site de l'ancien aéroport d'une superficie de 37 ha est entré, sur le plan réglementaire, dans sa phase finale au cours de l'année 2001 avec la publication du plan d'urbanisme révisé de la commune de Saint-Pierre. Une première tranche de travaux a été engagée en fin d'année.

- 1 • Le pont du Goulet à Miquelon
- 2 • Bâtiment du siège administratif de la direction de l'Équipement à Saint-Pierre
- 3 • Hiver 2001 : fortes chutes de neige et formations de congères



▲3

Ouvrages d'art

Tout en étant le principal ouvrage d'art de l'archipel, le pont du Goulet est le seul maillon qui permet la liaison routière entre le bourg de Miquelon et le reste de l'île de Miquelon-Langlade, autant dire l'importance de cet ouvrage. À la suite des études pilotées par la DE en 2001, la collectivité territoriale a décidé d'engager la reconstruction de l'ouvrage, opération inscrite au contrat de plan État-région pour un montant de 1,8 million d'euros. La DE assurera le contrôle des travaux qui devraient débuter en 2002 et s'achever en 2003.

2001 particulièrement enneigé

L'hiver 2001 restera inscrit au rang des hivers rigoureux. En effet, avec 1,90 mètre de neige fraîche cumulée et près de 100 jours de précipitations neigeuses, le maintien des conditions de viabilité du réseau routier de l'État et de la collectivité a nécessité la mise en œuvre de 930 tonnes de sel et une très forte mobilisation du personnel d'exploitation dont l'action a été particulièrement appréciée de tous les usagers de l'archipel (10000 HS, soit 60 % de plus qu'en 2000).

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

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 et solidaire. 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. Le ministère mène son action avec le triple objectif du renforcement de la sécurité, du développement durable et de l'efficacité du service public.

7 OBJECTIFS PRINCIPAUX

La Directive nationale d'orientation, adoptée le 15 février 2001, fixe les priorités de l'action à long terme.

OBJECTIF 1

ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

- ▶ 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.

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.

OBJECTIF 3

PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ DES TRANSPORTS

- Le développement du fret ferroviaire et le rééquilibrage en faveur des modes alternatifs à la route et des 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 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.

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 maximales 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 évi-

ter 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. ►

Trois enjeux d'avenir guident l'action du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement en termes d'objectifs d'amélioration :

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

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 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 HLM. 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 réalisées par les départements avec l'aide des services du ministère.

► Lutter contre l'insalubrité et le saturnisme

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

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

► L'ambition d'un développement durable

Le développement équilibré et durable du territoire passe par la qualité des aménagements et des infrastructures qui s'y trouvent. La loi de "Solidarité et renouvellement urbains" fonde des décisions d'urbanisme plus cohérentes et 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.

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 PME du BTP qui recrutent
Les PME du BTP sont aidées dans le cadre des contrats de plans 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 régula-

tion économique et sociale pour définir les règles d'accès à la profession, ses conditions d'exercice, le respect des prix, la maîtrise du temps de travail et promouvoir 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

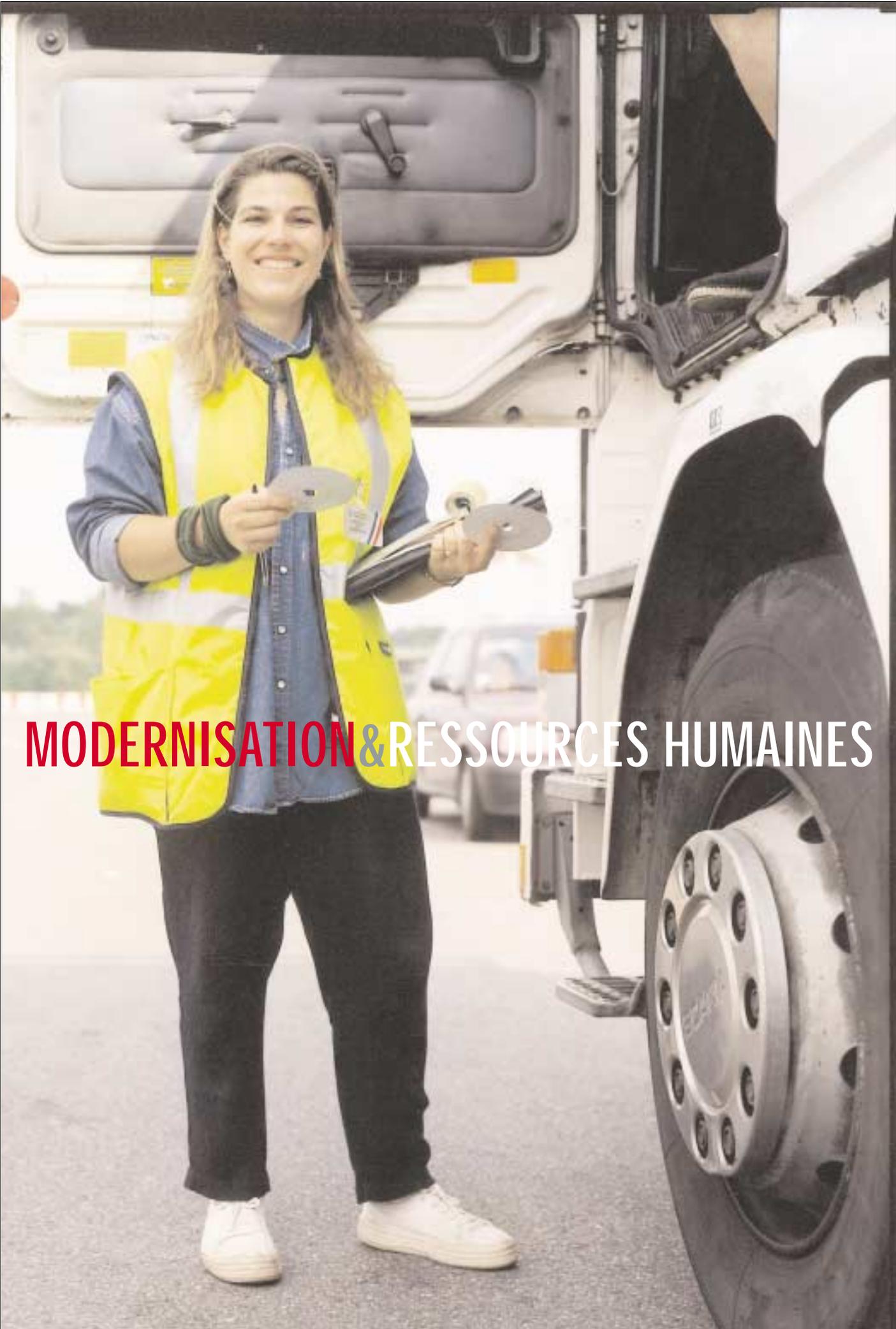
L'enjeu est de redonner aux missions de l'ingénierie publique du ministère une ambition, un cadre et des moyens adaptés.

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.



MODERNISATION & RESSOURCES HUMAINES



En 2001, 15 agents du ministère ont prêté leur visage à la campagne de communication "avec vous tous les jours" sur les métiers du ministère.

Sur la page précédente
 ■ Annie Aguila
 contrôleur des transports terrestres
 DRE Midi-Pyrénées

1 ▲

Les négociations menées entre la direction du Personnel et des Services et les organisations syndicales nationales ont permis d'établir l'instruction ministérielle en date du 26 juillet 2001, relative à l'ARTT au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Ce document se veut à la fois précis, ce qui constitue une garantie pour les agents, et ouvert à des choix relevant de chacun des services du ministère. Il permet ainsi de s'adapter au mieux aux caractéristiques locales du service public et aux aspirations des agents.

Chaque service a commencé au deuxième semestre 2001 à décliner la mise en œuvre de l'ARTT en élaborant de manière concertée son règlement intérieur qui en définit les conditions d'application et qui donne l'occasion de mener une véritable réflexion à son niveau sur l'organisation du travail.

Même si la date butoir du 1^{er} janvier 2002 s'imposait pour la mise en œuvre des dispositions réglementaires, le chantier ne fait que s'ouvrir pour que les services tirent toutes les conséquences de cette nouvelle réglementation du temps de travail et adaptent leurs organisations pour y faire face.

Un comité national de suivi a été créé pour accompagner la mise en œuvre de la réduction du temps de travail et de son aménagement dans un esprit de négociation sociale régulière, à travers l'observation des pratiques et la proposition de solutions ou d'actions complémentaires. Il sera également le lieu pour évaluer les effets de l'ARTT sur les conditions de travail des personnels, la qualité du service rendu et le maintien des revenus des agents.

Redéploiement des effectifs : 4 800 nouveaux recrutements en 2002

Après dix-huit ans de réduction d'emplois et pour la deuxième année consécutive une augmentation importante des effectifs du ministère est prévue pour 2002. Elle doit permettre au ministère de faire face à ses multiples missions tout en réussissant la réduction et l'aménagement du temps de travail.



▲ 2

1 ■ Jean-Denis Jabraud
 contrôleur des voies navigables
 service de la navigation,
 Moissac

2 ■ André Chausse
 inspecteur de la sécurité des navires
 centre de sécurité des navires,
 Saint-Malo

LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES

L'évolution du fonctionnement du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement est guidée par le programme pluriannuel de modernisation 1999 - 2001 qui vise à accroître la qualité de ses prestations face aux attentes nouvelles des citoyens, des élus territoriaux et des professionnels. Fondée sur la valorisation professionnelle de tous les agents, cette évolution s'appuie sur un renouvellement très important des politiques de ressources humaines et une concertation approfondie avec leurs représentants. Dans ce cadre, l'année 2001 a connu des réformes décisives en matière de gestion des ressources humaines, pilotage des services et modernisation. Elle a aussi été marquée par un progrès social important : l'aménagement et la réduction du temps de travail.

L'aménagement et la réduction du temps de travail

L'année 2001 a été l'année de préparation de la mise en œuvre de la réduction du temps de travail (ARTT) et son aménagement pour être effective au 1^{er} janvier 2002. En effet, le décret n°2000-815 du 25 août 2000 a donné un

cadre national pour l'ensemble de la Fonction publique d'État que chaque ministère devait décliner à son niveau.

Au METL cette démarche a affiché deux grands objectifs étroitement liés :

- améliorer les conditions de travail et de vie des personnels en réduisant le temps de travail et en repensant nos méthodes de travail et d'organisation ;
- maintenir voire développer nos missions de service public tout en améliorant la qualité du service public rendu aux usagers et aux collectivités locales.

La réalisation de ces objectifs s'est inscrite dans la prise en compte des conditions de réussite suivantes :

- développer le dialogue social ;
- impliquer le personnel ;
- assurer l'emploi pour maintenir et développer durablement les missions de service public ;
- maintenir de façon pérenne la rémunération dans toutes les filières professionnelles, à travers les différentes modalités de mise en œuvre de la réduction du temps de travail et de son aménagement ;
- développer et adapter les qualifications et les compétences.

■ 299 nouveaux emplois veront le jour. Ils concernent les postes suivants :

- 77 pour les services du permis de conduire ;
- 10 pour l'inspection du travail dans les entreprises de transport et le contrôle des transports routiers ;
- 85 pour l'exploitation et l'entretien des routes et des voies navigables ;
- 77 pour la politique urbaine, le logement et l'aménagement du territoire ;
- 50 pour la sécurité maritime et portuaire et les établissements d'enseignement maritimes.

Si l'on ajoute la résorption de 1 200 postes vacants, ce sont 1 500 agents supplémentaires qui arriveront dans les services d'ici la fin 2002.

Par ailleurs, plus d'un millier d'emplois seront créés pour régulariser la situation des personnels précaires auparavant sous statut privé.

Il faut y ajouter la création de 467 postes pour l'Aviation civile répondant principalement aux besoins croissants en matière de contrôle aérien.

Au total, avec les emplois nouveaux et le remplacement des départs à la retraite, environ 4 800 personnes rejoindront un poste de travail au ministère d'ici la fin 2002.



3 ▲



▲4

17 M€ pour revaloriser les régimes indemnitaires

La revalorisation des régimes indemnitaires et le financement des progrès statutaires ont été au cœur des priorités de l'année. La préparation du projet de budget pour 2002 a permis de dégager 17 M€, un budget quatre fois plus important que celui des exercices précédents, non seulement pour accompagner la mise en place de l'ARTT, mais aussi apporter des réponses à des attentes prioritaires.

Les décisions ont été prises en concertation, avec les objectifs suivants :

- traiter en priorité la situation des plus basses rémunérations, entièrement dès 2002 pour la filière exploitation et par étapes pour la filière administrative.
- consolider les réformes statutaires engagées et achever les améliorations catégorielles et indemnitaires commencées.
- poursuivre la réflexion en cours sur l'évolution de certains corps.

La fusion des corps techniques supérieurs

La fusion des quatre corps techniques supérieurs du ministère recrutés à la sortie de l'École polytechnique : ingénieurs des Ponts et Chaussées, ingénieurs de l'Aviation civile, ingénieurs de la météorologie et ingé-

nieurs géographes, a abouti après six ans de travail. Elle doit faciliter le décloisonnement des activités du ministère et le développement de nouvelles synergies entre les différentes disciplines techniques.

Le projet de décret statutaire a été soumis à l'avis du Comité technique paritaire ministériel en septembre et octobre 2001 et des comités techniques paritaires de l'Institut géographique national et de Météo-France en octobre 2001. Après avis du Conseil d'État du 22 janvier 2002, le décret doit être signé et publié au Journal officiel de la République en 2002.

Les principales modifications portent sur l'amélioration du déroulement de carrière, sur l'ouverture du recrutement et sur les conditions de reclassement dans le nouveau corps.

La gestion partagée des ressources humaines

Le ministère s'est engagé depuis plusieurs années dans différentes démarches pour moderniser la gestion de ses ressources humaines, en particulier par la gestion personnalisée de son encadrement supérieur. Il est apparu nécessaire de compléter et élargir cette démarche.

Par une lettre de mission du 5 février 2001, le cadrage d'un projet de "gestion partagée des ressources humaines" a été demandé au DRDE de la région Rhône-Alpes et au directeur adjoint au directeur du Personnel et des Services, afin de fixer les objectifs d'une démarche de gestion partagée des ressources humaines :

- améliorer l'efficacité de la chaîne qui concourt à la gestion des ressources humaines du ministère en redéfinissant le rôle de l'ensemble des acteurs impliqués ;
- apporter aux agents par un dialogue social enrichi d'une plus grande proximité, une meilleure convergence entre leurs aspirations personnelles et la construction d'un parcours professionnel qui développe les compétences individuelles et collectives au service des besoins du service public ;
- anticiper au niveau territorial pertinent la mise en place des compétences requises à l'exercice des missions de service public, en s'appuyant sur le recrutement, la gestion des carrières, l'organisation du travail et de la formation.

Une autre mission confiée en 2001 à Georges Dobias, ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire, consiste

3 • Noël Moreau agent d'exploitation spécialisé centre d'entretien autoroutier de Douges

4 • Yamina Lamrani responsable de subdivision d'aménagement et d'urbanisme Palaiseau

à examiner les conditions d'extension des comités de filière, et de la généralisation d'une approche métier au-delà des seules carrières de spécialistes ou d'experts.

Un comité de pilotage a préparé, en concertation avec les représentants du personnel, la mise en œuvre de cet élargissement de la gestion des ressources humaines.

Les actions réalisées en 2001 :

- des chartes de gestion ont été formalisées et discutées avec les organisations syndicales : elles permettent de transcrire des règles communes et partagées relatives à la gestion du personnel par corps ;
- une expérimentation de répartition des effectifs autorisés 2002 au niveau de l'inter-région Nord-Pas-de-Calais-Picardie pour un ensemble de services a été menée. Son renouvellement et son extension à d'autres inter-régions sont prévus pour l'exercice 2003 ;
- une étude sur le processus d'évaluation et de reconnaissance des qualifications a été réalisée par le Centre d'évaluation, de documentation et d'innovation pédagogiques.

Le plan triennal de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC)

Le ministère est confronté à des évolutions multiples liées :

- au contenu des missions telles qu'elles ressortent des priorités exprimées par la Directive nationale d'orientation et des lois récentes ou réformes en cours ;
- aux nouvelles organisations du travail résultant de l'aménagement et de la réduction du temps de travail et de l'impact des technologies de l'information et de la communication, et qui sont communes à d'autres ministères ;
- à l'exigence croissante des citoyens à l'égard de l'action publique et au développement des contentieux ;
- au devoir de rendre compte, au regard des résultats obtenus, de l'utilisation des moyens mis à la disposition des ministères dans le cadre de la loi organique pour les lois de Finances ;
- au nouveau contexte institutionnel avec le développement de l'intercommunalité ;
- aux aspirations des agents à plus de reconnaissance et de responsabilité ;
- à l'accélération des départs en retraite.

2

LE PILOTAGE ET L'ANIMATION DES SERVICES



5 ▲



▲6

Face à ces évolutions, il est indispensable de concevoir et mettre en œuvre une politique de ressources humaines pour réduire de façon anticipée les écarts entre besoins en compétences collectives des services et compétences disponibles, en fonction des orientations stratégiques du ministère déclinées territorialement.

La méthode d'élaboration a consisté d'une part, à engager des chantiers thématiques sur la GPEC et d'autre part, à intégrer dans les réformes transversales la problématique des compétences.

Chantiers thématiques :

- étude d'impact sur la loi Solidarité et renouvellement urbains sur la gestion des ressources humaines ;
- étude d'impact du plan de modernisation de l'ingénierie publique sur la GPEC ;
- travail sur les métiers liés aux techniques d'information et de communication.

Réformes transversales :

- clarification des compétences requises à partir essentiellement de la Directive nationale d'orientation ;
- rapport Janin/Raulin sur la gestion partagée des ressources humaines qui constituera le volet territorial de la GPEC ;
- mission confiée à Georges Dobias sur l'offre de nouvelles perspectives de carrières et le développement de l'évaluation des compétences ;
- intégration à la réforme des POM/GEODE de la problématique des compétences ;
- enrichissement de la base OMESPER qui permettra de disposer au niveau national d'un ensemble d'indicateurs sur les qualifications des agents, et, par la mémoire de leur parcours professionnel, sur leurs compétences.

Le plan GPEC fait la synthèse de ces chantiers et réformes en soulignant leur cohérence globale et s'organise autour de 3 grands objectifs :

- adapter les compétences collectives aux missions ;
- mettre en œuvre une politique de gestion des ressources humaines équitable donc attractive ;
- faire converger les aspirations des agents et les besoins du service public.

Les principales actions qui seront mises en œuvre dans ce plan concernent :

- la création d'un observatoire national des métiers et des compétences ;
- l'amélioration des recrutements et des affectations ;
- la gestion des carrières différenciée en fonction des parcours professionnels choisis par les agents (généraliste polyvalent, généraliste de domaine, spécialiste, expert) et de règles de gestion explicitées par des chartes de gestion élaborées en concertation avec les organisations syndicales ;
- une évaluation fine des compétences de tous les agents pour éclairer les commissions administratives paritaires ;
- la création de trois nouveaux comités de filière pour évaluer les compétences des spécialistes dans les champs de l'urbanisme-habitat, de la qualité environnementale - gestion des risques, de la gestion des ressources humaines ;
- la mise en commun entre services de compétences pointues ;
- la validation des acquis professionnels et la liaison entre projet individuel de formation et projet de carrière.

5 • **Patrice Chable**
ouvrier des Parcs et Ateliers DDE du Val-d'Oise

6 • **Christine Beautru**
conductrice d'opération de bâtiment public service urbanisme et construction, Rennes

La Directive nationale d'orientation

La Directive nationale d'orientation adoptée le 15 février 2001 joue un rôle central dans ces démarches. Les sept objectifs (cf. le chapitre "orientations stratégiques") visent à répondre aux trois enjeux majeurs d'avenir du ministère pour les années à venir : le renforcement de la sécurité, le développement durable et l'efficacité du service public.

La Directive nationale d'orientation a donné lieu à la mise en place de plusieurs indicateurs de production et de résultat qui visent à suivre régulièrement les suites données et les impacts des actions mises en œuvre.

Ces indicateurs regroupés dans un tableau de bord ministériel, la création d'une instance de suivi, le renouvellement du pilotage des services et des politiques de ressources humaines constituent les principaux dispositifs opérationnels envisagés pour mettre en œuvre la directive.

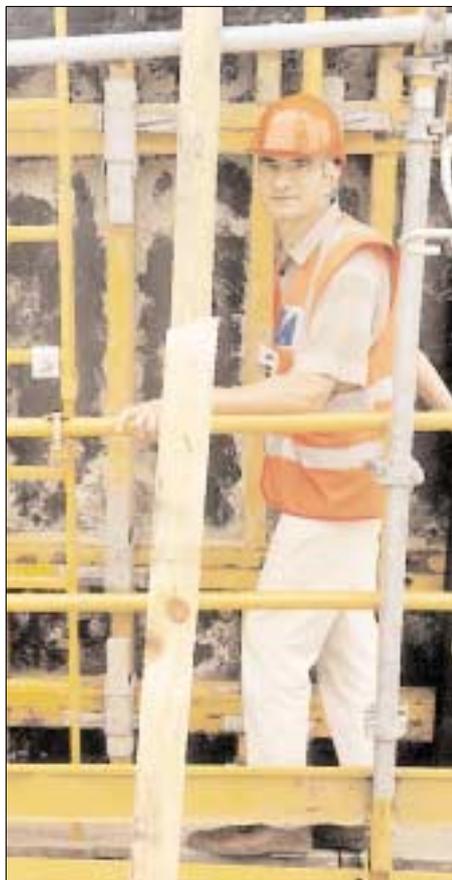
La réforme du dispositif de pilotage (GEODE ; OSER ; POM)

Afin de s'inscrire dans les évolutions de notre environnement et de notre organisation, afin de mieux répondre aux enjeux des politiques publiques prioritaires sur le territoire, le dispositif de pilotage des services déconcentrés et les outils s'y rapportant ont été profondément renouvelés en 2001.

Cette réforme visait trois objectifs :

■ la mise en cohérence de l'action des services d'une même région par l'établissement d'un document d'orientations stratégiques de niveau régional : le collège des chefs de service de la région, sous le pilotage du directeur régional de l'Équipement, élaborera d'ici à fin 2003 les Orientations stratégiques de l'Équipement en région (OSER).

■ l'amélioration du dialogue des services déconcentrés avec les directions d'administration centrale pour la mise en œuvre adaptée des politiques publiques prioritaires sur le territoire : le plan objectifs moyens qui devient le "plan orientations mesures"



très diversifiées :

- compte rendu avec les directrices et directeurs d'administration centrale, débat avec le ministre ;
- séances plénières avec tables rondes, qui sensibilisaient sur l'évolution de notre environnement à l'échelle européenne d'une part et sur les enjeux de la concertation d'autre part ;
- échanges plus informels au "café forum" sur l'importance de ces évolutions et sur la nécessité de s'y engager.

5 "AVEC VOUS TOUS LES JOURS"

une campagne sur les métiers et les missions de l'Équipement

L'objectif de cette campagne de communication organisée par le service de l'Information et de la Communication était de mieux faire connaître les métiers et les missions du ministère et de mettre en valeur les compétences des agents qui les exercent dans le cadre d'un service public exigeant. Les spots radio, dont la diffusion a commencé le 21 septembre, évoquaient le vécu des agents et des publics concernés par leurs interventions dans cinq métiers : inspecteur du permis de conduire, agent d'exploitation de la route, instructeur du permis de construire, coordonnateur des opérations de surveillance et de sauvetage en mer et financeur de logement social.

Les 320 opérations "Portes ouvertes", prévues les 28 et 29 septembre dans toute la France en accompagnement de la campagne, ont dû être reportées en raison du plan Vigipirate renforcé. Cependant, une exposition présentant douze métiers emblématiques de l'Équipement a été proposée au public dans le hall d'accueil de services déconcentrés et de l'administration centrale. À cette occasion, deux brochures d'information à l'intention des visiteurs ont été réalisées sur "Les missions et les métiers de l'Équipement" et "Ce qui va changer dans nos villes avec la mise en œuvre de la loi SRU". Enfin, une page sur le site internet avecvouslesjours.equipement.gouv.fr a été créée pour renseigner les visiteurs sur la diversité des métiers et leur accessibilité. Un lien avec la rubrique recrutements orientait le visiteur vers les nombreux concours organisés d'ici à la fin 2002 pour faciliter l'accès à 5 300 postes à pourvoir.

7 ▲ exprime la stratégie hiérarchisée du service et organise la mesure des résultats. Le dialogue avec les directions d'administration centrale est enrichi et simplifié grâce au renforcement du cadrage stratégique fourni aux services, par la Directive nationale d'orientation et les Orientations stratégiques de l'Équipement en région et par les projets territoriaux de l'État ; l'accent est mis sur le compte rendu annuel et sur le bilan des ressources humaines et des compétences au regard des objectifs fixés.

7 • Michel Boileau ingénieur concepteur d'ouvrages d'art service des grands travaux, Toulouse

8 • Denis Davi ingénieur d'ouvrages d'art et calcul sismique SETRA, Bagneux

La mise en œuvre de l'ensemble de ce nouveau dispositif de pilotage sera expérimentée en 2002.

3 LA TRANSFORMATION DE LA DIRECTION DU PERSONNEL ET DES SERVICES

8 ▲ L'organisation de l'ancienne direction du Personnel et des Services avait été conçue en 1985 pour répondre aux enjeux de la décentralisation, intégrer leurs conséquences sur le pilotage des services déconcentrés et développer la culture du management dans le ministère. En 1994, une nouvelle étape de modernisation a été franchie avec le développement des démarches qualité. En 1997, la fonction de délégué à la Modernisation et à la Déconcentration a été créée avec des résultats qui ont, à bien des égards, constitué des références pour la modernisation de l'administration. La création de la nouvelle direction du Personnel, des Services et de la Modernisation marque une nouvelle étape. Elle répond aux objectifs suivants :

- réunir la fonction de modernisation du ministère et les fonctions de gestion des ressources humaines et de pilotage des services.
- moderniser le pilotage des services par le développement du contrôle de gestion, en cohérence avec les perspectives tracées par la nouvelle loi organique sur les lois de Finances, qui va demander à l'administration de s'orienter davantage vers des logiques de résultats, et de compte rendu.
- développer une gestion plus prévisionnelle des ressources humaines qui valorise davantage la promotion interne et qui offre durablement aux services du ministère les moyens nécessaires au service public de l'Équipement.

4 LES RENCONTRES NATIONALES SUR LE THÈME "ÉQUIPEMENT CITOYEN"

Les dixièmes rencontres de l'Équipement réunissaient les 28 et 29 janvier 2002, à Paris, près de 1500 agents du ministère. Organisées autour du thème "Équipement citoyen" elles ont permis la réflexion et l'échange sur la façon dont nous servons l'ensemble des

usages du service public, sur la prise en compte de leurs besoins et sur la manière de rendre compte aux citoyens. Vingt-trois ateliers thématiques axés sur les trois grands enjeux de la Directive nationale d'orientation ont permis des échanges selon des modalités

6 LE PASSAGE RÉUSSI À L'EURO

Dernière année avant le passage concret à la nouvelle monnaie, 2001 a été l'année de l'intensification et de la finalisation de la préparation à l'euro, coordonnée par le correspondant ministériel euro : communication et information, gestion budgétaire, comptabilité, paye des agents, matériels et logiciels informatiques, textes juridiques... Cet effort s'est concrétisé notamment par la formation généraliste de plus des deux tiers des personnels du ministère, par la conversion en euros de plus de 12 000 marchés publics ainsi que par l'accompagnement et le suivi du passage à l'euro dans les entreprises publiques et les branches professionnelles des nombreux secteurs couverts par le ministère.

LA GESTION FINANCIÈRE

La modernisation des procédures financières
Une nouvelle donne budgétaire avec trois novations :

- réformer le cadre de la gestion publique pour l'orienter vers les résultats.
- assurer la transparence des informations budgétaires et le contrôle parlementaire.
- favoriser l'organisation des choix stratégiques des finances publiques.

La nouvelle loi organique relative aux lois de Finances a été promulguée le 1^{er} août 2001. En 2001, le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement a participé activement au travail interministériel destiné à accompagner du point de vue technique la réflexion du Parlement. Il a défini des indicateurs de résultats associés aux différents agrégats budgétaires, de manière à pouvoir répondre à terme à la logique de performance voulue par la

nouvelle loi. De plus, pour la deuxième année consécutive, le ministère a produit, dans le cadre de la Loi de règlement pour l'année 2000, un compte rendu de gestion budgétaire.

Le raccordement du ministère à ACCORD

L'administration centrale du ministère utilisera, dès 2003, l'application comptable interministérielle ACCORD ("application coordonnée de comptabilisation, d'ordonnancement et de règlement de la dépense de l'État"). En 2001, le ministère a participé très activement aux travaux et tests interministériels. Les marchés de raccordement de l'administration centrale du ministère à l'application ACCORD ont été notifiés début octobre. Les travaux ont débuté aussitôt. Compte-tenu du nombre et de la diversité des intervenants, des programmes de travail spécifiques ont été mis en place. Dans chacune des directions d'administration centrale, un délégué, responsable du rac-

cordement de sa direction, a été désigné ainsi que des correspondants par projet.

Le développement du contrôle de gestion

Suite à la décision du Comité interministériel pour la Réforme de l'État du 12 octobre 2000 de généraliser le contrôle de gestion pour l'ensemble de l'administration, le ministre a mandaté en juillet 2001 le directeur des Affaires financières et de l'Administration générale et le directeur du Personnel, des Services et de la Modernisation pour élaborer, en liaison avec les autres directeurs d'administration centrale et en associant des représentants des chefs de services déconcentrés, un plan ministériel de développement et de généralisation du contrôle de gestion pour les années 2002 à 2004, puis pour coordonner sa mise en œuvre. Cette démarche a été engagée en 2001 sous forme d'un plan et d'un dispositif d'accompagnement, dont la diffusion est prévue en 2002.

page 103
■ **Thierry Vindreau**
gestionnaire de trafic routier, pupitreur PC tunnel de Nanterre

7 LA GESTION DES CONNAISSANCES

Une action sur la gestion des connaissances est en cours pour l'ensemble du ministère dans le cadre du programme pluriannuel de modernisation. Ainsi, en 2001, trois thèmes stratégiques - la sécurité routière, la prévention des exclusions et les transports collectifs urbains - ont été retenus pour un diagnostic qui

débouchera en 2002 sur des recommandations pour la généralisation des bonnes pratiques. Compte-tenu de l'enjeu pour les services, ce thème de la gestion des connaissances a aussi été retenu pour les deuxièmes journées de l'information documentation du ministère, en octobre 2001.

L'ACTION DU 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 qui délègue ses fonctions au vice-président.

Des missions d'inspection générale et d'expertise

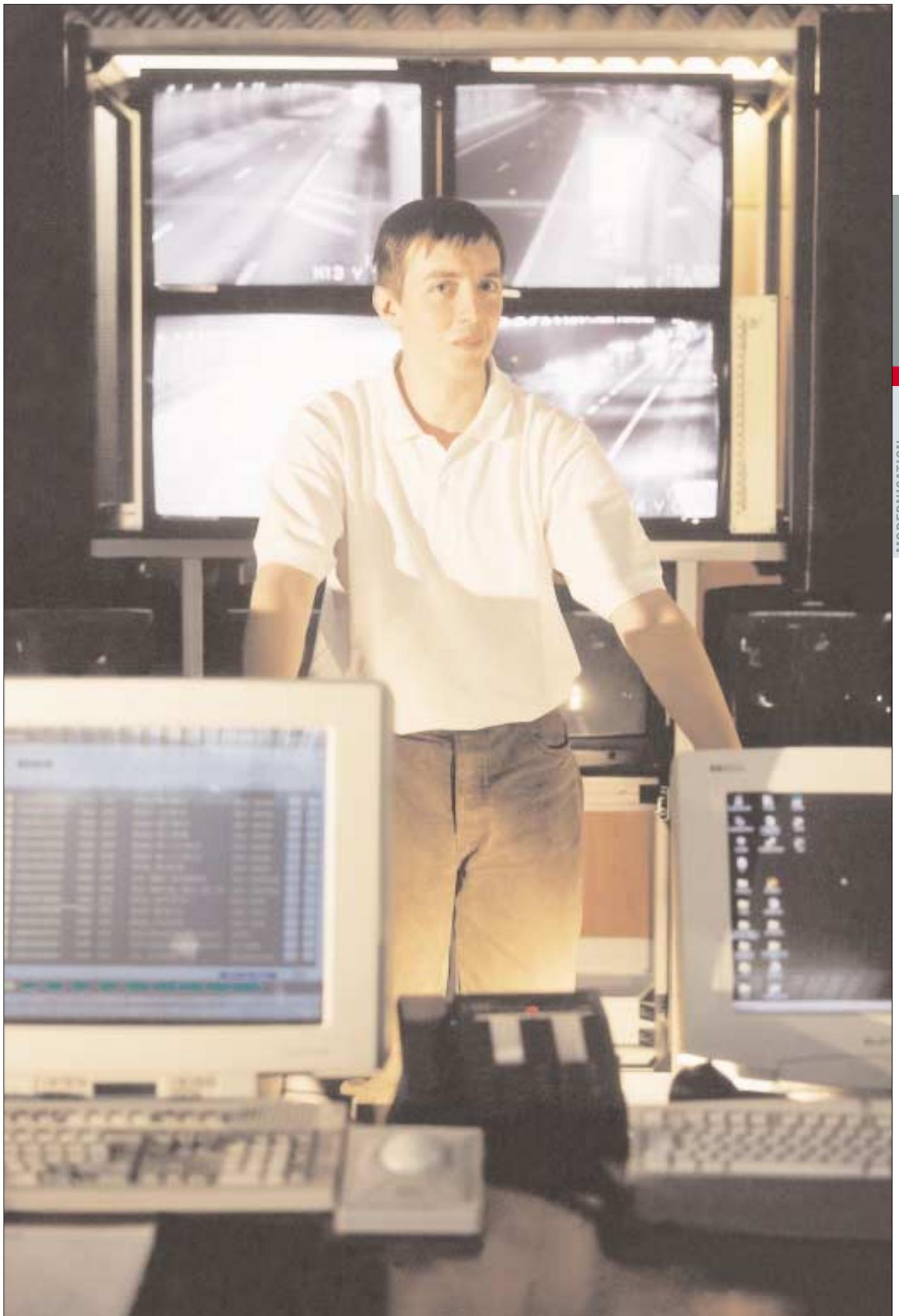
La première responsabilité du CGPC est l'inspection des services déconcentrés et des établissements relevant du ministère. Il apporte aussi son concours aux inspections générales de l'Environnement et de la Culture. Il exerce également des missions d'expertise, de réflexion et d'étude dans les domaines de l'équipement, de l'environnement, des transports, de l'urbanisme, du logement et de l'ingénierie publique.

Les réalisations marquantes de 2001

- environ 200 inspections de services
 - environ 100 études, expertises et évaluations
 - 6 avis délibérés
 - 3 cahiers thématiques destinés à attirer l'attention du ministre et des décideurs sur des questions importantes de politique publique :
- Avril 2001** : "Espace européen et politique française des transports"
Juin 2001 : "Automobile et Équipement"
Octobre 2001 : "Risques naturels : prévention et communication"

Les six avis délibérés

- **Janvier 2001** : avis sur les mesures à préconiser en cas de crues après le retour d'expérience des départements de l'Aude, de l'Hérault, des Pyrénées-Orientales et du Tarn.
- **Avril 2001** : avis sur l'impact de la loi Solidarité et renouvellement urbains sur le fonctionnement des services déconcentrés.
- **Juillet 2001** : avis sur les recommandations concernant la conduite des projets routiers en contexte urbain.
- **Août 2001** : avis sur l'implication des services de l'Équipement dans la gestion des fonds structurels européens.
- **Décembre 2001** : avis sur les suites à donner au rapport du commissariat général au plan pour un meilleur choix des infrastructures de transports.
- **Décembre 2001** : avis sur les leçons à tirer de divers contentieux de travaux publics.



■ **ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer**

service de l'Information et de la Communication – bureau Identité, Édition et Audiovisuel ■ Arche sud, 92055 La Défense cedex. ■ tél. : 01 40 81 21 22

■ **coordination éditoriale** ▶ Isabelle Merle ■ **coordination régions** ▶ Agnès de Calan

■ **recherche iconographique** ▶ Pierre Viallefont ■ **fabrication et diffusion** ▶ Nicole Debillot

■ **ont participé à la réalisation de ce document** ▶ Élisabeth Libraire-Biausser (CGPC) ▶ Claude Hossard (DAE) ▶ Michèle Léglise (DAFAG) ▶ Murielle Gignoux (DAMGM) ▶ Édith Tartry (DGAC) ▶ Pascale Joinville (DGUHC) ▶ Pierre Vignal (DPSM) ▶ Michelle Perruche (DR) ▶ Monique Rostain (DRAST) ▶ Christine Cot (DSCR) ▶ Philippe Portmann (DT) ▶ Michèle Lecomte (DTMPL) ▶ Catherine Ropert (DTT) ▶ Éric Tschitschmann (DRE Alsace) ▶ Myriam Dréno (DRE Aquitaine) ▶ Marie-Thérèse Aroq (DRE Auvergne) ▶ Danielle Gauthey (DRE Bourgogne) ▶ Patrick Puech (DRE Bretagne) ▶ Roland Quillévéré (DRE Centre) ▶ Viviane Lambert (DRE Champagne-Ardenne) ▶ Maxime Nordée (DRE Corse) ▶ Jean-Louis Faure (DRE Franche-Comté) ▶ Sandrine Hélicher/Jérôme Pichon (DRE Basse-Normandie) ▶ Patrice Legal (DRE Haute-Normandie) ▶ Philippe Gadenne (DRE Île-de-France) ▶ Marielle Julien (DRE Languedoc-Roussillon) ▶ Patrick Auzannet (DRE Limousin) ▶ Thierry Burtard/Élisabeth Richard (DRE Lorraine) ▶ Delphin Rivière (DRE Midi-Pyrénées) ▶ Marie-Christine Dams (DRE Nord-Pas-de-Calais) ▶ Virginie Breton (DRE Pays de la Loire) ▶ Yves Pouillon (DRE Picardie) ▶ Françoise Aubineau (DRE Poitou-Charentes) ▶ Catherine Brès (DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur) ▶ Hélène Grandhomme (DRE Rhône-Alpes) ▶ Nady Vial-Cabrera (DDE Guadeloupe) ▶ Catherine Lecat (DDE Martinique) ▶ Marie-Josèphe Charlery (DDE Guyane) ▶ Stéphane Geaufreay (DDE Réunion) ▶ Habiba Maoulana (DE Mayotte) ▶ Danielle Leseurre (DE Saint-Pierre-et-Miquelon)

■ **conception rédactionnelle et rédaction** ▶ Ariane de Fouquières, Eurois ■ **conception graphique** ▶ Virginie Atienza, JBA

■ **photogravure et impression** ▶ Phénix arts graphiques Europe

N° ISBN : 2-11-093208-2

■ **crédits photos** ▶ **TERRE** page 6 n°1 METL/SIC/D.Lorieux, n°2 METL/SIC/G.Crossay, page 7 n°1 DDE76, n°2 à 4 METL/SIC/G.Crossay, page 8 n°1 VNF/P.Cheuva, n°2 VNF/P.Lemaître, page 9 n°3 METL/SIC/R.Araud, n°4 VNF/P.Lemaître, page 10 n°1 à 3 METL/SIC/G.Crossay, page 12 n°1 METL/SIC/IPR, n°2 METL/SIC/F.J.Urquijo, n°3 METL/DR/E.Bénard page 13 n°4 METL/DR/E.Bénard, n°5 à 7 METL/SIC/G.Crossay, page 14 n°1 METL/DSCR, n°2 METL/SIC/G.Crossay, n°3 ATMB, page 15 n°4 et 5 METL/SIC/F.Roger, **CIEL** page 16 n°1 Airbus, page 17 n°1 DGAC/V.Paul, n°2 Airbus, page 18 n°1 & 2 METL/SIC/F.Roger, n°3 DGAC/V.Paul, n°4 DREIF/Guiho, page 19 n°5 et 6 METL/SIC/F.Roger, page 20 n°1 METL/SIC/G.Crossay, page 21 n°2 METL/SIC/G.Crossay, n°3 Air France | **MER** page 22 n°1 METL/SIC/O.Aubert, page 24 n°1 METL/SIC/G.Crossay, page 25 n°2 à 6 Port autonome du Havre, page 26 n°1 à 3 METL/SIC/B.Suard, n°4 METL/SIC/G.Crossay, n°5 et 7 METL/SIC/O.Aubert, n°6 DAMGM page 27 n°8 DAMGM/O.Aubert | **VILLES** page 28 n°1 METL/SIC/G.Crossay, page 29 n°1 METL/SIC/B.Suard, n°2 à 5 METL/SIC/G.Crossay, page 30 n°1 à 4 METL/SIC/G.Crossay, page 31 n°5 et 6 METL/SIC/G.Crossay, n°7 DDE80, n°8 DDE31, page 32 n°1 et 2 METL/SIC/G.Crossay, page 33 n°3 à 5 METL/SIC/G.Crossay | **FRANCE** page 34 n°1 Maison de la France, n°2 Maison de la France/Christian Arnal, n°3 METL/SIC/G.Crossay, page 35 n°1 METL/SIC/B.Suard, n°2 METL/SIC/G.Crossay, n°3 Maison de la France/Daniel Thierry, n°4 Maison de la France/Fabian Charaffi, page 36 n°1 Maison de la France/Christian Arnal, n°2 Maison de la France/Nicole Lejeune, n°3 & 4 METL/SIC/G.Crossay, page 37 n°5 Maison de la France/Daniel Thierry, n°6 METL/SIC/B.Suard, n°7 Maison de la France/André Chastel & Alain Courtois, n°8 SNCF/CAV/Sylvain Cambon | **MONDE** page 38 n°1 ESA/Jacquy Huart, page 39 n°1 à 3 METL/SIC/G.Crossay, page 40 n°2 CNES/ILL/David Ducros, n°1 ESA/Jacquy Huart, n°3 Météo-France, page 42 n°1 DAE | **RÉGIONS** | **ALSACE** page 44 n°1 Maison de la France/Jacques Sierpinski, n°2 Maison de la France/Camille Hubert, page 45 n°1 à 3 Daniel Fromholtz, n°4 VNF/P.Cheuva, n°5 & 6 Daniel Fromholtz | **AQUITAINE** page 46 n°1 Maison de la France/J.F.Tripelon & M.J.Jarry, n°2 Maison de la France/Camille Hubert, page 47 n°1 & 2 Novatrans, n°3 DDE40, n°4 Sud-Ouest/Thierry David, n°5 DDE40 | **AUVERGNE** page 48 n°1 et 2 Maison de la France/Camille Hubert, page 49 n°1 DDE15/Marie-Thérèse Aroq, n°2 DDE63/René Sol, n°3 & 4 DDE15 | **BOURGOGNE** page 50 n°1 et 2 Maison de la France/Nicole Lejeune, page 51 n°1 DDE21, n°2 DRE Bourgogne, n°3 DDE89/SIP/CCC, n°4 IGN | **BRETAGNE** page 52 n°1 Maison de la France/André Chastel & Alain Courtois, n°2 Maison de la France/Jean-Charles Pinheira, page 53 n°1 & 2 DRE Bretagne, n°3 & 4 METL/SIC/G.Crossay | **CENTRE** page 54 n°1 & 2 Maison de la France/Daniel Thierry, page 55 n°1 & 2 DDE37, n°3 & 4 DRE Centre | **CHAMPAGNE-ARDENNE** page 56 n°1 & 2 Maison de la France/Soren Rasmussen, page 57 n°1 à 4 DRE Champagne-Ardenne, n°5 IGN-BDORTHO - 1999, n°6 DRE Champagne-Ardenne | **CORSE** page 58 n°1 & 3 Maison de la France/Daniel Faure, n°2 DDE2A, n°4 Maison de la France/Jacques Sierpinski, page 59 n°1 à 4 DDE2A, n°5 DDE2A | **FRANCHE-COMTÉ** page 60 n°1 & 2 Maison de la France, page 61 n°1 à 3 DRE Franche-Comté | **ÎLE-DE-FRANCE** page 62 n°1 Maison de la France/Fabian Charaffi, n°2 Maison de la France/Nicole Lejeune, page 63 n°1 & 5 DREIF/Gobry, n°2 DREIF/Guiho, n°3 & 4 DREIF | **LANGUEDOC-ROUSSILLON** page 64 n°1 Maison de la France/Daniel Thierry, n°2 Maison de la France/Nicole Lejeune, page 65 n°1 & 2 METL/SIC/G.Crossay, n°3 à 5 DDE34 | **LIMOUSIN** page 66 n°1 & 2 Maison de la France/J.P.Gratien, page 67 n°1 DRE Limousin, n°2 SNCF/CAV/Fiat Ferroviaria, n°3 à 5 DRE Limousin | **LORRAINE** page 68 n°1 & 2 Maison de la France/Jacques Sierpinski, page 69 n°1 DRE Lorraine, n°2 VNF/P.Cheuva, n°3 DRE Lorraine, n°4 & 5 Service de navigation du Nord-Est, n°6 DRE Lorraine/Goetzmann, n°7 Service de navigation du Nord-Est | **MIDI-PYRÉNÉES** page 70 n°1 & 2 Maison de la France, page 71 n°1 & 3 DDE46, n°2 DDE31, n°4 DDE12, n°5 DDE09 | **NORD-PAS-DE-CALAIS** page 72 n°1 Maison de la France/Pascal Mores, n°2 & 3 Maison de la France/Daniel Thierry, page 73 n°1 PAD/PhotoBDL, n°2 DDE59 | **BASSE-NORMANDIE** page 74 n°1 Maison de la France/André Chastel & Alain Courtois, n°2 Maison de la France/Jacques Sierpinski, page 75 n°1 Société Focale/Ch. Boulenger, n°2 DRE Basse-Normandie, n°3 PW Com/Jean-Noël Le Montagnier | **HAUTE-NORMANDIE** page 76 n°1 Maison de la France, n°2 Maison de la France/Jacques Sierpinski, page 77 n°1 à 3 DDE76, n°4 Port autonome du Havre | **PAYS-DE-LA-LOIRE** page 78 n°1 Maison de la France/Camille Hubert, n°2 Maison de la France/Nicole Lejeune, page 79 n°1 à 3 SMN44, n°4 & 5 DDE53, n°6 et 7 DDE85, n°8 DDE44 | **PICARDIE** page 80 n°1 Maison de la France/Fabian Charaffi, n°2 Maison de la France/Guy Goemare, page 81 n°1 à 3 DRE Picardie | **POITOU-CHARENTES** page 82 n°1 Maison de la France/Jean-Daniel Sudres, n°2 Maison de la France/J.F.Tripelon & M.J.Jarry, page 83 n°1 à 5 DRE Poitou-Charentes | **PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR** page 84 n°1 Maison de la France/Nicole Lejeune, n°2 Maison de la France/Daniel Thierry, page 85 n°1 DDE04, n°2 C.Almodovar, n°3 à 5 DDE06 | **RHÔNE-ALPES** page 86 n°1 Maison de la France/André Chastel & Alain Courtois, n°2 Maison de la France/Jacques Sierpinski, page 87 n°1 DDE73, n°2 DDE26, n°3 DDE07 | **GUADELOUPE** page 88 n°1 Guy Begot, n°2 SEM commune de Capesterre - Belle-eau, n°3 Thierry Moutou, n°4 Serge Mapoula | **MARTINIQUE** page 89 n°1 à 3 DDE972 | **GUYANE** page 90 n°1 à 3 DDE973 | **RÉUNION** page 91 n°1 à 3 DDE974 | **MAYOTTE** page 92 n°1 à 4 DE976 | **SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON** page 93 n°1 à 3 DE975, MODERNISATION pages 97 à 103 n°1 à 10 Jean-Luc Cormier & André Lejarre/le bar Floraléal | Cartes réalisées d'après GEOATLAS