

**COMITE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT
ET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE**

MATIGNON - 18 DECEMBRE 2003

DOSSIER DE PRESSE

I

LES POLITIQUES TRANSVERSALES

La réforme des contrats de plan Etat-Région

Depuis bientôt deux décennies, les contrats de plan sont devenus **le support privilégié du partenariat entre l'Etat et les régions** voulu par les lois de décentralisation.

Ces contrats ont largement contribué à l'affirmation du rôle de la région en matière d'aménagement du territoire. Ils ont également permis de mener dans la durée un grand nombre de politiques de modernisation des territoires et de faciliter en France la mise en œuvre des programmes communautaires.

Après vingt ans d'existence, cet outil donne cependant, aujourd'hui, de **nombreux signes d'essoufflement** :

- **La finalité de ces contrats est devenue progressivement peu lisible** : ils couvrent aujourd'hui un beaucoup trop grand nombre d'objectifs et de champs ministériels. Au gré des négociations, les risques de surenchère financière l'ont parfois emporté sur le contenu stratégique,
- **La procédure fait l'objet de critiques de plus en plus nombreuses** : dispersion des financements, péréquation non respectée, manque d'évaluation, rigidité des cadres budgétaires, inadaptation de la durée des contrats aux cycles économiques et aux mandats des exécutifs régionaux, partenariat déséquilibré,
- **Leur exécution est de plus en plus difficile** : alors qu'ils affichent des engagements financiers de plus en plus importants d'une génération à l'autre, leurs taux réels d'exécution sont en baisse du fait de la faible maturité d'un grand nombre de projets.

Enfin, la nouvelle étape de décentralisation justifie de repenser en profondeur les contrats de plan.

La répartition des compétences issue de la deuxième phase de décentralisation confie en effet de nouvelles responsabilités aux collectivités locales, ce qui modifie l'équilibre de la répartition des compétences. Elle ouvre de **nouveaux champs de compétence partagée** entre l'Etat, les régions, voire les départements. C'est notamment le cas dans le domaine de la formation ou pour les transports. Cette nouvelle étape de la décentralisation conduit à repenser la méthode et le périmètre de ces contrats, tout en confirmant l'intérêt d'une action conjointe.

La décentralisation doit également aller de pair avec une **action péréquatrice de l'Etat**, qui figure désormais dans la Constitution. Cette action ne peut pas uniquement reposer sur une réforme des mécanismes de compensation des inégalités de ressources entre collectivités. Elle suppose également une plus forte modulation des interventions de l'Etat dans le cadre de ses compétences propres, ce que la contractualisation peut favoriser.

De même, **l'évolution de la politique régionale** européenne renforce le besoin d'un nouveau cadre contractuel. Les orientations que vient de présenter la Commission sur le futur Objectif 2 privilégient des thématiques (accessibilité, formation et innovation, compétitivité...) proches de celles des contrats Etat- Régions, qui seront programmées principalement à un niveau régional, dans un cadre partenarial Etat- Région- Europe.

Dans ce contexte, le Gouvernement souhaite faire de 2004 une année de large concertation sur l'avenir des contrats de plan Etat-Région.

Le CIADT du 18 décembre engage la concertation sur l'avenir des contrats de plan en proposant des principes et un calendrier.

Les principes

- **Le Gouvernement est** attaché à la politique contractuelle entre l'Etat et les collectivités locales : **la contractualisation reste le meilleur support d'une coopération réussie entre des régions aux compétences plus étendues et un Etat recentré sur un nombre restreint de politiques structurantes.**
- Le Gouvernement respectera la signature de l'Etat jusqu'à l'achèvement des contrats en cours, malgré l'effort budgétaire significatif qu'ils imposent.

- **Les régions** demeureront le partenaire privilégié de l'Etat dans la nouvelle politique contractuelle (Cf le couple Etat-Région, garant de la cohésion territoriale).
- Le Gouvernement propose que les futurs contrats portent sur **une durée plus courte**, sur un **plus petit nombre de politiques structurantes** et que soient mis en place parallèlement **des cadres budgétaires plus stables**, facilitant le respect des engagements respectifs.
- Le Gouvernement s'engage à ce que cette nouvelle politique se traduise par une plus grande péréquation entre les régions.
- Le Gouvernement met en débat le cadre à donner à cette politique contractuelle, en laissant une grande marge de propositions à ses partenaires à travers différents scénarios possibles comme le maintien de rendez-vous contractuels à date fixe, ou encore une plus grande liberté contractuelle, où la durée et le contenu pourraient être variables d'une région à l'autre.

Le calendrier

D'ici fin janvier 2004, le Gouvernement adressera ses propositions aux délégations à l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale et du Sénat, au Conseil économique et social, à l'Association des Régions de France, ainsi qu'aux autres grandes associations d'élus afin d'en **recueillir l'avis d'ici l'été 2004**.

A partir d'une **synthèse des contributions** recueillies le Gouvernement décidera du nouveau cadre **lors d'un prochain CIADT**.

LE RAYONNEMENT DES METROPOLES FRANÇAISES EN EUROPE

Le Gouvernement a fait du **renforcement de l'attractivité de la France** un enjeu de son action.

Lors du séminaire gouvernemental du 11 décembre dernier, le Premier ministre a rappelé le contexte d'une concurrence exacerbée entre les pays pour attirer les talents, localiser les investissements créateurs d'emplois et les activités stratégiques, et les efforts à mener par chaque ministre, dans leur domaine de compétence.

Dans ce contexte, le Gouvernement entend favoriser les **métropoles** françaises qui constituent des **moteurs** pour la croissance et l'emploi et qui contribuent au développement de tout le tissu régional.

UN CONTEXTE FAVORABLE A L'ESSOR DES METROPOLES FRANCAISES

Des moteurs pour la croissance et l'emploi en France

Les grandes villes accueillent une part importante de la population nationale : **près de 40% des Français résident dans une agglomération de plus de 200 000 habitants**. Au cours des 10 dernières années, leur population continue de croître plus vite que la moyenne nationale.

Ce dynamisme urbain s'est accompagné d'un mouvement de rééquilibrage, lent mais sensible, entre Paris et les autres grandes villes : la croissance de la population comme celle des emplois supérieurs a été plus forte dans les métropoles régionales que dans la capitale, même si celle-ci concentre toujours 45% de ces emplois supérieurs.

Les grandes villes ont été ainsi des contributeurs essentiels à la croissance de l'emploi, précédant et amplifiant la tertiarisation de l'économie. Ce développement s'est accompagné et nourri d'un fort enracinement de l'intercommunalité.

Un bon rayonnement européen, mais des fonctions économiques insuffisantes

La trame urbaine de l'Europe se caractérise toujours par une concentration de la population au sein d'une grande dorsale qui s'étend de Londres à Milan (la « **banane bleue** »), alors que **Paris et Londres apparaissent comme les deux villes clairement dominantes aux plans démographique et du rayonnement**.

Pour autant, une **Europe de plus en plus multipolaire** se dessine, comme le montre une récente étude conduite par la Datar, sur 180 agglomérations européennes de plus de 200 000 habitants.

Les villes françaises disposent ainsi dans de nombreux domaines (accessibilité, sites culturels, universités...) d'un rayonnement qui compense leur faible poids démographique. Leur principale faiblesse réside dans une **insuffisance de leurs fonctions économiques** (présence de grands groupes, rayonnement scientifique...).

Les axes d'une politique nationale

Le Gouvernement, conformément aux orientations du CIADT du 13 décembre 2002, engage une « **stratégie nationale** » destinée à consolider le rayonnement des métropoles françaises au niveau européen.

Cette stratégie se justifie doublement : la consolidation d'un certain nombre de métropoles est clairement d'intérêt national, voire européen, et les domaines d'intervention qui peuvent servir à cette consolidation incombent pour partie à l'Etat, permettant d'accompagner la démarche propre à chaque métropole.

Cette stratégie s'appuie sur :

- *un renforcement du rayonnement économique* : création de nouveaux quartiers d'affaires, politique foncière volontariste, accueil de sièges sociaux, de congrès...

- un renforcement de l'enseignement supérieur et de la recherche en veillant, par exemple, à favoriser l'accueil des étudiants et/ou chercheurs étrangers,
- un renforcement du rayonnement culturel et artistique : en renforçant la présence de grands équipements culturels,
- la poursuite de l'implantation d'emplois publics dans les grandes métropoles,
- une meilleure accessibilité : poursuite du développement des TGV, amélioration des dessertes aériennes et de l'accès aux grandes plate-formes aéroportuaires.

En confortant leur place européenne, **les principales agglomérations pourront irriguer plus largement le territoire qui les environne**. Cette voie doit permettre d'éviter les effets négatifs de la « métropolisation » : extension démesurée, ségrégation sociale et dégradation de la qualité de vie et de l'environnement.

AGIR SUR LES « ACCELERATEURS » DU RAYONNEMENT METROPOLITAIN

Une politique de rayonnement économique

- **Favoriser l'essor de nouveaux quartiers d'affaires pour accueillir des sièges sociaux.** Hormis Paris, la plupart des métropoles françaises disposent aujourd'hui d'un parc d'immobilier d'entreprises insuffisant pour leur conférer une position forte dans la concurrence européenne. Pourtant ce sont les quartiers d'affaires qui permettent, par leur effet de masse, leur visibilité internationale et les services qu'ils proposent, de développer l'emploi supérieur lié à l'accueil de sièges sociaux ou d'organes de direction des grands groupes internationaux. C'est pourquoi, **l'Etat soutiendra certains grands projets des collectivités tendant à la réalisation de centres tertiaires d'envergure**, en appui d'une stratégie de rayonnement international affirmée comme à Marseille, Lille ou la région urbaine de Lyon (Saint-Etienne).

- **Valoriser les centres des grandes agglomérations, par une politique foncière volontariste.** La plupart des très grandes villes souffrent en leur centre d'une **pénurie foncière**. Or, l'Etat et ses établissements publics sont parmi les premiers propriétaires fonciers dans les métropoles. Certaines de ces propriétés pourraient contribuer à l'offre foncière nécessaire aux projets métropolitains. Dans cette optique, les différents ministères concernés proposeront, pour le printemps 2004, **une stratégie de mise sur le marché des terrains** en leur possession, dont ils n'ont pas de perspective d'usage à moyen-long terme. Ils seront aidés par l'Agence des propriétés immobilières de l'Etat, en cours de création.

- **Accueillir des sièges sociaux et promouvoir les métropoles françaises à l'étranger.** Par rapport aux autres grands pays européens, les sièges sociaux des entreprises internationales, les centres de recherche internationaux sont en France encore très concentrés sur Paris. Le Gouvernement entend donc **rendre plus efficace le dispositif de prospection internationale** en matière d'accueil de grandes implantations tertiaires, et de promotion des métropoles vis-à-vis des investisseurs et des entreprises étrangères.

- **Renforcer les fonctions d'accueil de congrès, salons et foires des villes françaises.** En matière d'accueil de congrès internationaux et d'organisation de foires et salons, les villes françaises accusent, à l'exception de Paris, un retard important. Il s'agit pourtant d'activités essentielles pour le tissu économique métropolitain. Le Gouvernement prépare un diagnostic et des recommandations visant à **définir une stratégie concertée pour renforcer les activités de congrès, salons dans les métropoles**, en associant les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales.

- **Favoriser l'accueil d'activités logistiques d'intérêt européen.** La France, par sa position géographique en Europe, bénéficie pleinement de la croissance des activités logistiques induites par l'internationalisation des échanges. A cette fin, la localisation et l'organisation de plates-formes logistiques à vocation européenne revêtent une importance particulière. En lien avec les acteurs de la logistique et les collectivités territoriales, le Gouvernement établira un **état des lieux et assurera le suivi des projets de plates-formes logistiques à vocation européenne** ou susceptibles de le devenir.

Les métropoles et l'espace européen de l'enseignement supérieur et de la recherche

Formation supérieure et recherche constituent deux leviers indispensables pour asseoir le statut métropolitain d'une agglomération. Dans ce domaine, l'enjeu d'avenir pour les établissements français

est celui de leur positionnement à l'échelle européenne et internationale, qui impose une réflexion sur leur masse critique et leur mise en réseau.

- L'amélioration de l'accueil des étudiants étrangers et des services aux étudiants.

L'harmonisation des diplômes actuellement en cours va faire du continent européen un vaste espace facilitant la mobilité des étudiants et des chercheurs, tout en le rendant lisible et attractif à l'échelle mondiale.

Dans ce contexte, des mesures visant à améliorer l'accueil des étudiants étrangers (formation linguistique, facilitation des démarches, accompagnement individualisé...) seront mises en œuvre. Des dispositions rapprochant les formations d'ingénieurs et favorisant la coopération entre les universités permettront d'accroître l'image et l'attractivité du système éducatif français.

Par ailleurs, l'Etat poursuivra l'amélioration des services aux étudiants (soutien au programme des universités numériques en région). Ce programme, qui a déjà mobilisé **5M€** de crédits d'Etat pour la période 2002-2003 est prolongé pour une durée supplémentaire de deux ans.

- Renforcer l'attractivité de la recherche française

L'attractivité de la recherche française repose sur l'existence de pôles régionaux de réputation internationale. Parallèlement à cette action sur les structures de recherche, il est nécessaire d'améliorer les conditions d'accueil et de vie des chercheurs étrangers en France.

En lien avec les collectivités territoriales concernées (régions, grandes agglomérations), **un état des lieux présentant les forces et faiblesses des actions et dispositifs existants** sera réalisé, dans la perspective d'un **plan d'action territorial** précisant notamment la pertinence et la faisabilité de la réalisation de « centres internationaux de recherche » à Paris et dans quelques grandes métropoles.

- Un développement des structures de recherche médicale

Le Gouvernement souhaite favoriser l'émergence de grands ensembles médico-scientifiques dans les métropoles françaises. Le développement de cancéropôles s'inscrit dans cet objectif. Depuis 2003, sept cancéropôles sont en émergence (Nantes, Toulouse, Paris, Strasbourg, Lille, Marseille et Lyon) pour un montant de **16,5M€** de crédits d'Etat.

Par ailleurs, le Gouvernement favorisera la mise en réseau à l'échelle interrégionale des centres hospitaliers universitaires (CHU) à travers des groupements de coopération sanitaire, pour constituer des pôles de dimension européenne.

Le rayonnement culturel et artistique

L'un des principaux axes de la politique culturelle du Gouvernement consiste à aider l'implantation en région de grands équipements culturels. Pour les grandes métropoles, la qualité des équipements et de l'activité culturelle est un élément essentiel de leur rayonnement qui favorise leurs activités touristiques et économiques.

L'Etat poursuivra son effort en faveur de la construction de **Zéniths** en mobilisant **13 M€** pour des constructions programmées sur Nantes, Strasbourg, Limoges, Amiens et Saint-Etienne (onze zéniths ont déjà été construits depuis 1984).

D'ici 2008, 30 projets de rénovation lourde de musées territoriaux seront engagés, correspondant à un effort du ministère de la culture de **125M€**

L'Etat sera le partenaire des collectivités locales pour le développement de programmes pluridisciplinaires ambitieux. Il participera notamment à la construction du théâtre auditorium de Poitiers, au pôle Champs libres à Rennes, à la constitution du pôle enseignement recherche ARTEM à Nancy ou encore au projet Hérault - culture- sport à Montpellier.

Le ministère de la **Culture** compte **37 établissements publics** (hors écoles d'architecture et écoles d'art), dont 34 sont situés à Paris. Les plus grands d'entre eux développeront **des « antennes » dans les régions**. Le projet le plus avancé est celui du Centre Beaubourg à Metz. D'autres projets, portés par le Musée du Louvre ou la Bibliothèque Nationale de France, arriveront bientôt à maturité.

La politique d'implantation territoriale des emplois publics

Le Gouvernement décide de renforcer les centres de décisions publics dans les métropoles et d'y favoriser l'accueil d'organismes publics européens et internationaux. Les pôles publics qui se sont constitués, au fil des années dans les métropoles, ont acquis une taille suffisante pour permettre cette politique (Nantes, Lyon, Toulouse...)

L'ensemble des ministères est convié à élaborer d'ici la fin du premier semestre 2004 des plans d'implantation qui concrétiseront cet objectif.

Dès à présent, le CIADT confirme les opérations de transfert suivantes :
(Cf. pages régionales du dossier de presse)

- le département des mesures physiques de l'ONERA à Toulouse,
- les équipes chargées de nouvelles applications informatiques du ministère des finances à Nantes,
- un tiers des services de la nouvelle agence UBIFRANCE (ex-CFCE) à Marseille,
- le nouveau centre européen de formation à la propriété industrielle à Strasbourg.

Le Gouvernement se félicite du choix fait par l'Union européenne d'installer la nouvelle agence ferroviaire européenne sur Valenciennes-Lille. Il propose que le siège de l'agence soit situé à Valenciennes et qu'un pôle d'appui soit constitué à Lille.

L'accessibilité des métropoles

La mise en service du TGV-Est à l'horizon 2007 et les nouveaux projets de LGV qui font l'objet de décisions particulières dans le cadre de ce CIADT concourront à améliorer l'accessibilité des métropoles à partir de Paris, à faciliter les relations interrégionales et les liaisons avec les grandes villes européennes voisines de la France (Cf. la partie « Les grands projets d'aménagement » du CIADT).

Un **effort** tout particulier doit en outre être fait **en faveur des principaux aéroports régionaux**, afin d'améliorer leur interconnexion avec les réseaux ferrés et développer une offre de service diversifiée.

Le Gouvernement souhaite accélérer les études d'amélioration de la desserte ferroviaire régionale des grands aéroports existants. Les travaux d'infrastructures qui en découleront seront examinés de façon prioritaire dans le cadre des futurs contrats entre l'Etat et les régions.

Par ailleurs, le Gouvernement souhaite encourager le développement des liaisons aériennes entre les métropoles françaises et les grands aéroports européens. S'agissant des liaisons extérieures à l'Union européenne, à l'occasion des **renégociations des accords bilatéraux relatifs aux droits de trafics**, le Gouvernement favorisera l'élargissement du nombre de compagnies desservant les principaux aéroports régionaux (multidésignation). Il proposera le développement de liaisons aériennes vers ces aéroports régionaux, y compris avec des droits spécifiques permettant aux compagnies étrangères de réaliser une escale sur un aéroport régional en y embarquant des passagers vers une destination tierce (cinquième liberté).

LE CADRE DE LA POLITIQUE DE SOUTIEN AU RAYONNEMENT DES METROPOLES

Le CIADT propose à ses partenaires des villes et des régions une démarche en trois phases :

- un **appel à projets** afin d'identifier les projets structurants et de soutenir la constitution d'ingénieries à l'échelle métropolitaine,
- un **projet métropolitain** préparé par les collectivités,

- un « **contrat métropolitain** », s'inscrivant dans la nouvelle relation contractuelle instituée entre l'Etat et les régions.

L'appel à projet qui sera lancé au premier semestre 2004 vise à soutenir :

- les initiatives en matière de coopération à l'échelle des métropoles : **conférences métropolitaines**, à l'exemple de la Région Urbaine Lyonnaise ou de Nantes-Saint-Nazaire ; **réseaux de villes** structurants à l'exemple du Sillon lorrain ; **districts ou organisations transfrontaliers** (Euro-district de Lille, sillon alpin, Strasbourg-Kehl-Ortenau...),
- les initiatives en matière **d'ingénierie métropolitaine** en encourageant la mise en réseau des agences d'urbanisme à l'échelle des métropoles.

Des projets métropolitains pourront être élaborés à partir de 2005. Ils assureront **la complémentarité entre les grandes agglomérations et les villes moyennes** qui composent l'espace métropolitain.

Des **contrats métropolitains** pourront être signés après 2006, servant de support aux actions de rayonnement international des métropoles. Ils feront l'objet de discussions dans le cadre de la concertation que le Gouvernement engage en 2004 sur la future politique contractuelle Etat-Région.

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Suite au débat parlementaire sur les infrastructures de transport, le CIADT a adopté les orientations de la nouvelle politique des transports.

La politique des transports doit désormais concilier plusieurs objectifs : le développement économique, l'attractivité du et des territoire(s) dans une Europe élargie et la prise en compte des enjeux environnementaux, globaux et locaux

Des perspectives de croissance de la demande encore importantes

Les spécialistes s'accordent à dire que la croissance de la demande de transport sera encore importante, mais devrait être moindre que par le passé : ralentissement démographique, vieillissement de la population, ralentissement de l'étalement urbain,...

En prenant des hypothèses modérées, la croissance du transport pourrait être d'ici 2020 d'environ 40 % pour les marchandises et d'environ 60 % pour les voyageurs.

Des perspectives d'évolution des trafics lourdes de conséquences sur notre environnement

Un développement des transports non maîtrisé est source d'insécurité, de bruit, de pollution et de consommation d'espace et d'énergie non renouvelable. Ces problèmes environnementaux locaux sont particulièrement aigus dans les zones de concentration des trafics (zones urbaines ou périurbaines, corridors, zones proches des aéroports...) où la priorité doit être donnée à **une meilleure utilisation des réseaux existants** et, s'ils s'avèrent indispensables, à une meilleure insertion des projets nouveaux.

A une échelle plus globale, la question du changement climatique est appelée à s'imposer aux politiques publiques. Suite à la ratification du protocole de Kyoto, la France a fait de la lutte contre l'effet de serre une priorité nationale. Or, le secteur des transports (principalement les trafics routier et aérien) produit aujourd'hui 31% des émissions de gaz à effet de serre. Ceci pose un problème particulièrement préoccupant, la France s'étant engagée à stabiliser d'ici 2020 ses émissions au niveau de 1990.

Inscrire la croissance des transports dans une perspective de développement durable impose d'agir à la fois sur la technologie (pour limiter les nuisances à la source), la gestion des réseaux (pour orienter la demande sur les horaires et les itinéraires disponibles les mieux adaptés), l'intermodalité (pour reporter les trafics sur les modes les moins nuisants partout où des services compétitifs peuvent être développés).

Pourtant, la satisfaction des besoins de transport est un enjeu majeur pour la France

A l'heure où la mondialisation et l'ouverture de l'Union européenne vers l'Est multiplient les échanges au bénéfice de l'ensemble des économies, la qualité de son système de transport est plus que jamais un facteur clé de la compétitivité et de l'attractivité d'un pays.

Elle l'est d'autant plus pour la France située à la charnière des échanges entre l'Italie, l'Espagne et le Portugal, d'une part, la Grande-Bretagne, le Bénélux et l'Allemagne d'autre part. Si cette position de plaque tournante crée certes des inconvénients, elle peut cependant être valorisée en assurant la fluidité des trafics d'échanges et de transit qui constituent une source de revenus grâce au développement de l'accueil et des services (logistique, tourisme...).

Le renforcement du poids économique des métropoles françaises à l'échelle européenne impose également d'améliorer leur accessibilité aux principaux pôles européens et mondiaux, tout en maintenant le positionnement de Paris comme pôle d'échanges de niveau mondial.

L'internationalisation de l'économie concerne aujourd'hui l'ensemble des territoires, même les plus enclavés. La poursuite de la politique de desserte fine de tels territoires par des réseaux rapides est sans conteste une condition nécessaire pour y fonder des stratégies de développement pérennes.

L'amélioration de la qualité du service rendu à l'utilisateur

Il est essentiel de renforcer l'efficacité des réseaux existants, notamment en améliorant la qualité du service rendu aux usagers.

Cette amélioration de la qualité de service doit accompagner le **recentrage de l'Etat sur un réseau structurant d'infrastructures**, laissant aux collectivités locales plus proches du terrain le soin de gérer les réseaux de proximité et les équipements locaux.

La dégradation des infrastructures existantes justifie d'abord que des moyens supplémentaires soient consacrés à leur entretien. Des efforts substantiels seront réalisés dans ce domaine.

Au-delà, les efforts doivent être poursuivis, que ce soit pour le fret ferroviaire, dont c'est une condition préalable au développement souhaité ou dans le domaine aérien pour la ponctualité des vols. Dans le domaine routier, l'amélioration de la qualité de l'information donnée à l'utilisateur sur l'ensemble du réseau sera également étudiée.

Enfin, il reste encore d'importantes marges de progrès à attendre **d'une meilleure utilisation des réseaux existants** en combinant notamment un meilleur taux d'occupation des véhicules particuliers, des camions ou des trains, et une gestion plus efficace de leur circulation. Ceci suppose d'agir à la fois sur l'aménagement des infrastructures, la gestion des réseaux, la technologie... et la demande de mobilité, par une politique tarifaire permettant de mieux orienter les comportements notamment. Les nouveaux modes de vie (temps partiel, RTT...) apparaissent également comme un levier puissant pour l'étalement des trafics.

Un rééquilibrage nécessaire entre les différents modes de transport

La route, qui achemine aujourd'hui près de 90 % des transports intérieurs de voyageurs, 75 % de ceux des marchandises, restera sans conteste le mode majeur pour les transports intérieurs. Le bon fonctionnement du réseau routier de demain constitue donc une priorité dont dépend dans une très large mesure l'ensemble du système de transport ainsi que le développement économique de nos entreprises et de nos territoires.

Toutefois, l'idée d'un laisser-faire avec comme conséquence la prédominance excessive du mode routier n'est plus acceptable pour la société. Le rééquilibrage des modes constitue une des clés du développement durable des transports.

Si le trafic ferroviaire de voyageurs connaît une progression sensible grâce au développement des trains à grande vitesse et des services régionaux, le fret ferroviaire au mieux stagne. Pourtant, l'élargissement de l'Union européenne constitue un facteur de développement indéniable, notamment pour la part internationale du fret ferroviaire. A cet égard, la SNCF entreprend un plan de redressement de son activité fret. Pour sa part, le Gouvernement soutiendra l'opérateur dans ce domaine en **veillant aux conditions d'une concurrence équilibrée** sur ce marché et **engagera les investissements nécessaires à son développement**, afin que le fret puisse disposer des sillons nécessaires à sa performance.

Le transport maritime intra-européen de marchandises, qui représente globalement une part modale presque aussi forte que la route (41 % pour la mer, 44 % pour la route en 2000) doit se développer à partir de nos trois façades maritimes, pour constituer une offre de transport massifié alternative au transport routier international de marchandises. Le Gouvernement est disposé à **soutenir la mise en place d'« autoroutes de la mer »** sur ces façades maritimes.

Enfin, le transport par voie navigable connaît une croissance particulièrement dynamique dans le domaine des conteneurs et doit se développer notamment pour les trafics de pré et post-acheminement des ports maritimes et en traversée des zones urbaines saturées.

L'impératif de la sécurité routière

En un an, **une baisse historique du nombre de morts et de blessés** est intervenue. Cette baisse continue montre qu'en matière d'accidentologie routière, il n'y a pas de fatalité, ni de seuil incompressible. Elle s'explique par une véritable prise de conscience des automobilistes, qui acceptent moins facilement le terrible bilan des morts et des blessés sur la route et modifient de ce fait progressivement leur comportement au volant.

Le message très ferme du Président de la République dès juillet 2002, et l'engagement des ministres ont fortement influé sur le changement des comportements d'autant qu'ils se sont ensuite traduits par un ensemble de mesures concrètes.

Cette politique sera poursuivie et, bien entendu, renforcée grâce notamment à la mise en place de radars automatiques.

La lutte contre le bruit

L'aménagement et la gestion des territoires les plus exposés au bruit doivent être placés au cœur de la politique de développement durable des transports.

Autour des aéroports, les plans d'exposition au bruit qui limitent l'urbanisation des zones géographiques les plus exposées et les plans de gêne sonore qui définissent les zones ouvrant droit à des aides à l'isolation phonique des habitations sont actuellement mis en révision. Une **modification substantielle du dispositif d'aide aux riverains des aérodromes** a été retenue dans le cadre du plan national contre le bruit. Cette réforme, en cours d'examen, vise à pérenniser les ressources consacrées aux aides et à rendre leur gestion plus efficace.

Par ailleurs, le Gouvernement considère avec intérêt la proposition de loi visant à créer des « Communautés aéroportuaires », établissements publics regroupant à parité des représentants des élus du territoire et des représentants des acteurs économiques de la plate-forme. Ces communautés auront pour mission de soutenir les actions à conduire sur les territoires exposés aux nuisances sonores, afin de corriger les atteintes à l'environnement et la qualité de vie, ainsi que de favoriser leur développement socio-économique. A cet égard, une **meilleure répartition des retombées économiques et fiscales des aéroports au profit des territoires et riverains les plus exposés au bruit** constitue une condition essentielle d'acceptation du développement des aéroports.

UNE POLITIQUE AMBITIEUSE D'EQUIPEMENT DU TERRITOIRE

Les objectifs de la politique d'équipement du territoire

Dans le domaine routier

Au terme de la loi sur les responsabilités locales en cours de discussion, le futur réseau routier national devrait être essentiellement destiné à assurer la circulation de grand transit, les déplacements entre métropoles régionales, l'accessibilité des équipements présentant un intérêt économique national ou européen, ainsi qu'une desserte équilibrée du territoire.

Dans ces conditions, le développement du réseau routier servira principalement à :

- **assurer la fluidité des grands axes de transit Nord-Sud,**
- **achever la réalisation de grandes liaisons autoroutières Est-Ouest,** afin notamment d'améliorer les liaisons de la façade atlantique aux grands pôles européens,
- **parfaire la desserte des territoires encore enclavés.**

Dans le domaine ferroviaire

L'aménagement et le développement des infrastructures répondront à trois objectifs :

- **ancrer notre pays dans l'Europe** en contribuant à la constitution d'un réseau de transport européen ferroviaire pour les voyageurs (TGV) et de marchandises (corridors européens de fret),
- **poursuivre le développement du réseau à grande vitesse pour une meilleure desserte des métropoles régionales,**

- **améliorer la desserte des grandes villes qui resteraient à l'écart du réseau grande vitesse** en aménageant les infrastructures existantes et en y mettant en service des matériels d'un confort équivalent à celui des TGV,
- **permettre le développement du fret sur les axes d'échanges majeurs**, dont l'exploitation peut être organisée en privilégiant le trafic marchandises.

Dans le domaine fluvial

La croissance de 22 % qu'a connu le transport fluvial sur les cinq dernières années témoigne du renouveau de ce mode. L'action du Gouvernement vise à accompagner et amplifier cette croissance :

- **en modernisant le réseau magistral, principalement à grand gabarit**, qui porte l'essentiel de la croissance du trafic,
- **en développant l'infrastructure fluviale.**

Dans le domaine maritime et portuaire

Les enjeux d'importance nationale dans les domaines maritime et portuaire résident dans le développement de plates-formes portuaires et logistiques compétitives pour accueillir le trafic maritime transocéanique et dans le développement de liaisons maritimes à courte distance, pour contourner les goulets d'étranglement que représentent les Pyrénées ou les Alpes.

L'action du Gouvernement s'organisera donc autour de trois objectifs :

- **aménager des plates-formes portuaires pour le commerce mondial ;**
- **développer des autoroutes de la mer offrant des dessertes régulières alternatives au transport routier de marchandises intra-européen ;**
- **améliorer la desserte terrestre des ports :**

Les grandes réalisations portuaires en cours ou à venir sont des éléments majeurs pour assurer le développement des échanges intercontinentaux nécessaires à l'activité économique de la France. Elles doivent s'accompagner d'un dispositif complet d'acheminement terrestre multimodal de qualité. Il n'est en effet pas concevable que des milliers de conteneurs ne soient acheminés que par la route vers leur destination finale, le plus souvent située dans une grande agglomération desservie par des voies fluviales et ferroviaires.

Dans le domaine aérien

L'action du Gouvernement vise à assurer une desserte équilibrée du territoire national en s'appuyant principalement sur le réseau des grands aéroports régionaux, complémentaires des plates-formes franciliennes.

Leur développement résultera essentiellement des caractéristiques du marché et des stratégies des compagnies aériennes. Toutefois, l'élargissement des bassins de chalandise, de façon à pouvoir densifier leurs liaisons moyen-courrier, limitant ainsi les correspondances sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, est une clé de leur développement.

La desserte équilibrée du territoire national s'appuiera, d'autre part, sur un troisième réseau de plates-formes moyennes, existantes ou à créer.

L'action du Gouvernement s'organisera donc autour de quatre objectifs majeurs :

- **améliorer la desserte des aéroports**, notamment les dessertes en transports collectifs, ferroviaires ou en site propre,
- **préserver les conditions d'un développement durable des plates-formes régionales,**
- **favoriser la complémentarité des grandes plates-formes avec le réseau ferroviaire à grande vitesse,**
- **organiser un troisième réseau d'aéroports dans le bassin parisien autour de Beauvais, Vatry et Chateauroux.**

Le détail des décisions arrêtées par le CIADT en matière d'infrastructures de transport est présenté dans la deuxième partie de ce dossier de presse.

La planification à long terme

L'ensemble des acteurs économiques et des citoyens a besoin d'une meilleure visibilité des nouvelles infrastructures de transports qui sont envisagées pour les 25 à 30 prochaines années. Le choix d'un tel horizon se justifie par la durée de la procédure d'élaboration et de réalisation d'une grande infrastructure de transport qui se situe autour d'une quinzaine d'années environ.

Pour être concrètes et lisibles, le Gouvernement a souhaité que ces perspectives d'avenir figurent sur des cartes multimodales approuvées par le CIADT : carte des infrastructures routières à long terme, carte des infrastructures ferroviaire, fluviale et maritime à long terme, carte des infrastructures aéroportuaires à long terme (jointes au dossier de presse).

Les tracés figurant sur ces cartes sont donnés à titre purement indicatif, en particulier pour l'ensemble des liaisons autoroutières nouvelles et l'ensemble des lignes ferroviaires nouvelles. En outre, l'inscription sur cette carte de projets qui sont ou seront soumis à des débats publics ne préjuge en rien de leur conclusion.

Le financement de la politique des transports

Pour conduire cette politique ambitieuse d'équipement du territoire, **le CIADT décide de créer une agence pour le financement des infrastructures de transport, sous la forme d'un établissement public.**

Cet établissement public apportera la part de l'Etat dans le financement des grands projets d'infrastructures de transport : lignes ferroviaires, autoroutes, voies navigables, investissements liés aux autoroutes de la mer. Ces choix de financement répondront à un souci de développement durable.

Cet établissement recevra notamment l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières et des dotations budgétaires. Il aura également une capacité d'emprunt encadré.

La nouvelle agence mobilisera ainsi pour la période 2004-2012 un niveau de ressources qui pourra atteindre 7,5 Mds€, permettant d'engager plus de 20Mds€ de travaux.

Par ailleurs, un niveau de financement adéquat des contrats de plan sera recherché afin de garantir un avancement satisfaisant de ces programmes d'ici à 2006.

UN PLAN D'ACCOMPAGNEMENT DU HAUT DEBIT SUR LES TERRITOIRES

Le haut débit pour tous en 2007 à un prix acceptable est une priorité exprimée par le Président de la République.

Depuis un an et demi, le Gouvernement s'est engagé dans la réalisation concrète de cet objectif, multipliant les initiatives et répondant aux attentes des territoires :

- Bouclage du financement du **plan de couverture en téléphonie mobile** (CIADT du 13 décembre 2002),
- **Soutien aux technologies alternatives** (CIADT du 3 septembre 2003 incitant au recours au satellite, aux courants porteurs en ligne),
- **Assouplissement de la législation** pour autoriser les collectivités à exercer une activité d'opérateurs de réseaux (CIADT du 3 septembre 2003),
- **Accélération du financement des projets haut débit** par la Caisse des dépôts et consignations (CIADT du 13 décembre 2002).

Pourtant la couverture du territoire s'étend encore de façon très inégale, les villes importantes étant les seules à bénéficier d'une offre diversifiée et les zones rurales risquent d'être tardivement couvertes.

Afin de poursuivre cet effort de couverture du territoire, notamment dans les zones rurales, le Gouvernement a décidé de compléter ces mesures par la **création d'un fonds de soutien au déploiement du haut débit**. D'ores et déjà, le Gouvernement favorisera, à l'occasion de l'attribution de la réserve de performance des fonds européens, la **mobilisation d'une enveloppe de l'ordre de 100M€**

Par ailleurs, en liaison avec l'Autorité de régulation des télécommunications, le Gouvernement consultera, au 1^{er} semestre 2004, les acteurs publics et privés afin de :

- **favoriser** la connaissance et le partage d'infrastructures entre les opérateurs de télécommunications et les collectivités locales,
- **éviter** la duplication des infrastructures existantes et sous-utilisées,
- **envisager** la modulation des redevances d'utilisation du domaine public et de ses dépendances pour les opérateurs de télécommunications qui acceptent de partager leurs infrastructures.

II

LES GRANDS PROJETS D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

LE GRAND SUD EST
(PACA, LANGUEDOC-ROUSSILLON, CORSE, RHONE-ALPES, AUVERGNE)

CONFORTER MARSEILLE DANS SA DIMENSION EURO-MEDITERRANEENNE

APPROBATION DE L'AVANT-PROJET DE DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA) DES BOUCHES DU RHONE

L'Etat a engagé, en 1998, l'**élaboration d'une directive territoriale d'aménagement** portant sur l'ensemble du département.

La DTA permettra d'assurer pour le long terme le développement économique du département, tout en satisfaisant aux exigences de protection de milieux particulièrement sensibles ou de préservation d'un cadre qui contribue pour beaucoup à l'attractivité du territoire.

Le CIADT approuve les orientations du projet de DTA des Bouches-du-Rhône issu de la concertation menée avec les acteurs locaux. Le Préfet des Bouches-du-Rhône va poursuivre sa mise au point et recueillir les avis prévus par la loi sur ce projet qui sera soumis à enquête publique à l'automne 2004. Son approbation donnera lieu à un décret en Conseil d'Etat.

POURSUITE DE L'OPERATION EURO-MEDITERRANEE

L'opération d'intérêt national Euro-Méditerranée et l'établissement public d'aménagement (EPAEM) qui en assure la réalisation, ont été créés en 1995.

Fondée sur un partenariat entre la communauté urbaine de Marseille, le département, la région et l'Etat, cette opération **contribue à la relance économique de l'agglomération marseillaise et à son repositionnement compétitif** parmi les principales métropoles européennes.

Plus de 4 000 emplois ont été créés depuis 1995, plus de 600 établissements s'y sont implantés. De nombreux programmes de bureaux et de logements sont réalisés ou en passe de l'être.

Se félicitant des résultats obtenus, le Gouvernement confirme son soutien à la poursuite de l'opération Euro-Méditerranée. **Il approuve le lancement d'une troisième phase pour la période 2007-2012 (110M€)** correspondant notamment au projet de Cité de la Méditerranée) **et engage la négociation sur son financement.**

Un ensemble de grands projets d'équipement peuvent aujourd'hui entrer dans une phase opérationnelle :

- Le CIADT valide le projet de création, à Marseille, d'un **Institut international du management** comprenant un volet formation initiale post-doctorale et un volet formation continue (mastère professionnel pour cadres), afin de permettre un démarrage des formations à la rentrée 2005,

- Le CIADT a confirmé la réalisation du **Musée des civilisations d'Europe et de la Méditerranée (MCEM)** à Marseille, en vue d'une ouverture en 2008 (144M€). Un concours international d'architecture a été lancé pour ce projet, le choix intervenant début 2004 .

Par ailleurs, plusieurs projets nouveaux sont mis à l'étude : la création d'un **centre de la mer à Marseille**, le soutien à la candidature d'Euro-Méditerranée pour accueillir le siège de l'**Agence européenne de Promotion des Investissements en Méditerranée (APIM)**, **développement** de nouvelles formations aux médias audiovisuels sur le pôle de la Belle de mai.

Le CIADT confirme l'avancée du projet **d'implantation à Marseille d'UBIFRANCE**, la nouvelle Agence française pour le développement international des entreprises, ainsi que le calendrier des transferts d'emplois : 130 emplois à fin 2004, et au moins un tiers de l'effectif de l'agence à la fin 2006.

Il souligne l'intérêt des décisions récemment prises sur **le regroupement de plusieurs écoles d'ingénieurs de Marseille** (création de l'école généraliste d'ingénieurs de Marseille –EGIM- et de

l'école polytechnique universitaire de Marseille –EPUM-) qui permettra de renforcer le rayonnement scientifique de la capitale phocéenne.

LE GRAND PROJET DE FOS 2XL

Depuis quelques années, le port de **Marseille connaît une hausse régulière de son trafic de marchandises diverses conteneurisées**. Entre 1995 et 2002, le trafic de conteneurs a progressé de 41 % en tonnage (5,25 Mt en 1995 ; 7,4 Mt en 2002).

Le projet « Fos 2XL » du Port autonome de Marseille, d'un coût total de 153,2M€ vise à répondre à cette croissance par la création de deux nouveaux terminaux à conteneurs gérés par des opérateurs privés.

Reconnaissant le caractère prioritaire du projet « Fos 2XL », **le CIADT décide d'accorder à cette opération 16,7 M€ de crédits d'Etat qui s'ajouteront aux montants inscrits au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.**

SOUTENIR LES GRANDS POLES DE COMPETITIVITE DE LA REGION PACA

POLE REGIONAL MICROELECTRONIQUE

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, assure **40% de la production nationale en microélectronique** (2^{ème} région française). Y sont implantés de grands fabricants de composants, des centres de conception de grandes firmes. La région dispose également d'un tissu d'enseignement d'une dizaine de laboratoires et peut s'adosser à une véritable filière microélectronique.

Aussi, la région a un intérêt stratégique à **se doter rapidement d'un pôle d'excellence en recherche/développement**.

Depuis plus d'un an, les industriels et les chercheurs de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se mobilisent autour d'un **projet ambitieux de centre de recherche / développement mutualisé, principalement sur les zones d'Aix-Marseille et Nice-Sophia Antipolis : le Centre intégré microélectronique (CIM)**. Le regroupement des écoles d'ingénieurs de Marseille contribue à cette démarche. Il s'agit de mettre en commun des plates-formes d'équipements et de développer une recherche partenariale pérenne. L'investissement global s'élève à 63 M€ sur trois ans.

Le CIADT approuve ce projet et confirme la participation de l'Etat à son financement. Il valide par ailleurs la cohérence du projet avec le pôle régional d'innovation dans le domaine de l'optique photonique (Optitec) dont la tête de réseau est localisée à Marseille Château-Gombert.

En outre, l'Etat soutiendra financièrement l'extension de l'Institut de la recherche en informatique et en automatique (INRIA) implanté à Sophia Antipolis qui participe au projet CIM/PACA.

AGGLOMERATION TOULONAISE

Le Gouvernement marque son intérêt pour les initiatives prises par l'agglomération toulonnaise en matière de développement universitaire et d'innovations technologiques.

IMPLANTATIONS DANS LES ALPES-MARITIMES

Le CIADT souligne l'intérêt des **projets d'implantations** suivant : création d'un département de l'OFCE à Sophia-Antipolis et ouverture d'une antenne de l'Institut d'études politiques de Paris à Menton.

CONSTRUIRE L'ESPACE D'ECHANGES MEDITERRANEEN

LA LIGNE A GRANDE VITESSE CATALOGNE-ITALIE (ARC MEDITERRANEEN)

La réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse le long de l'arc méditerranéen, de la Catalogne vers l'Italie comprend plusieurs sections impliquant la France.

La liaison Perpignan-Figueras

Il est prévu de réaliser, entre la France et l'Espagne, une ligne nouvelle du TGV Sud-européen : Montpellier-Perpignan-Barcelone-Madrid. Sa réalisation complète permettra de relier Barcelone à Montpellier en 1h30, à Paris en 4h30.

Cette nouvelle ligne TGV prendra la forme, entre Perpignan et Barcelone, d'une ligne ferroviaire mixte (voyageurs et marchandises), à écartement international. La section internationale Perpignan-Figueras de cette ligne, dont l'accord franco-espagnol signé le 10 octobre 1995 a prévu la réalisation sous la forme d'une concession, mettra dans un premier temps Montpellier à 2h15 de Barcelone.

Le Gouvernement confirme son intention d'aboutir rapidement à une signature du traité de concession ferroviaire Perpignan-Figueras afin de permettre un engagement des travaux dans les meilleurs délais.

Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier

Par ailleurs, le 13 mars 2000, l'Etat a pris un certain nombre de décisions relatives à l'ensemble de l'axe dans le Languedoc-Roussillon, au regard d'un programme d'aménagement global de l'axe présenté par RFF.

Ce programme comporte la réalisation d'un contournement (mixte) en ligne nouvelle de Nîmes et de Montpellier et les aménagements de capacité nécessaires à moyen terme sur la ligne ferroviaire existante entre le sud de Montpellier et Perpignan.

Le CIADT demande la finalisation, avec les collectivités locales, du plan de financement du contournement ferroviaire mixte de Nîmes et de Montpellier, dont la procédure de déclaration d'utilité publique est en cours, en vue d'un lancement des travaux dès 2006.

Ligne à grande vitesse vers l'Italie

Enfin, la réalisation de la Ligne à grande vitesse (LGV) Provence-Alpes-Côte-d'Azur vers Toulon, Nice et l'Italie a fait l'objet d'une décision de principe du CIADT du 15 décembre 1998. Sur la base de cette décision, une étude d'opportunité sur le développement de la grande vitesse a été réalisée, dont les conclusions ont été déposées le 24 janvier 2003.

La LGV PACA, chaînon manquant de l'Arc méditerranéen, améliorera l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur depuis le Nord et facilitera les déplacements à l'intérieur de la région. Construite jusqu'aux environs de Nice, elle offrirait des temps de parcours de 3h30 à 4h entre Paris et Nice.

Le CIADT décide l'inscription de la LGV PACA sur la carte des infrastructures à long terme. Un débat public sur ce projet aura lieu en 2005.

DEVELOPPEMENT DES « AUTOROUTES DE LA MER »

Les « autoroutes de la mer » apparaissent comme une alternative modale fiable et crédible offerte au transport de marchandises pour limiter la croissance de la circulation de poids lourds, notamment sur les grandes liaisons internationales vers le sud de l'Europe, exposées aux goulets d'étranglement que représentent les Alpes et les Pyrénées. Il contribue au développement d'un transport durable au sein de l'Union européenne.

Le développement « d'autoroutes de la mer », envisagé au niveau européen, a reçu le soutien total de la France.

Le transport maritime intra-européen nécessite toutefois un soutien public fort, pour se développer, ces lignes n'ayant pas une rentabilité suffisante à leur création.

C'est pourquoi, dans le prolongement du rapport de Richemont sur le cabotage et du Comité interministériel de la mer du 29 avril 2003, **le CIADT acte le principe de développer une ligne maritime d'intérêt général sur la façade méditerranéenne et confirme son engagement financier pour en favoriser la mise en service et l'exploitation.**

Le Gouvernement finalisera les études en 2004. Le financement de l'Etat sera assuré par le futur établissement public chargé du financement des infrastructures.

TUNNEL DE TOULON

La réalisation de la traversée souterraine de Toulon entre les autoroutes A50 et A57 constitue, grâce au délestage des voiries toulonnaises, l'une des conditions préalables au développement des transports collectifs dans l'agglomération, et tout particulièrement pour le tramway.

La mise en service, en septembre 2002, du tunnel sud de la traversée souterraine, de Toulon, a permis un délestage pour le sens est-ouest estimé à plus de 30 000 véhicules par jour.

Le CIADT arrête le plan de financement du second tube du tunnel de Toulon pour un lancement des travaux en 2005. L'Etat apportera 35M€ dans le cadre d'un contrat particulier.

APPUI AU DEVELOPPEMENT DE LA CORSE

Afin de combler le retard de la Corse en matière de grandes infrastructures et d'équipements, un programme exceptionnel d'investissement (PEI) a été définitivement arrêté au cours de l'année 2002.

Le PEI porte sur une durée de 15 ans et l'ensemble des besoins identifiés représente un coût total d'investissement évalué au maximum à 1,98 milliards d'€. Au termes de la loi du 22 janvier 2002, l'Etat apporte un concours financier substantiel aux projets inscrits au PEI, dans la limite de 70% du coût total du programme.

Une première convention d'application 2002-2006 a été élaboré en liaison étroite avec la collectivité territoriale de Corse et les diverses collectivités locales concernées. Elle prévoit un montant total d'opérations estimé à **481 M€**

A ce jour, 24 opérations ont été retenues par le comité régional de programmation des aides (COREPA) pour un montant total de 46M€ de crédits d'Etat.

Le CIADT souhaite la poursuite des principaux programmes d'infrastructures déjà lancés, notamment dans les domaines routier et ferroviaire. Il encourage également le lancement de nouveaux projets en matière d'équipements publics et de développement des nouvelles technologies.

Afin d'augmenter la souplesse d'utilisation des crédits budgétaires affectés par chaque ministère à la réalisation de ce plan, l'Etat a décidé la mise en place d'une ligne budgétaire unique. En 2004, la ligne budgétaire unique sera abondée par chaque ministère concerné.

ORGANISER LA METROPOLE LYON, SAINT-ETIENNE, GRENOBLE

APPROBATION DE L'AVANT-PROJET DE DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA) DE LA METROPOLE LYONNAISE

A l'horizon 2020, malgré ses atouts incontestables, la métropole lyonnaise risque d'être limitée dans son développement et son ambition internationale. Les avantages de sa position géographique sont menacés par les phénomènes de thrombose qu'engendre la croissance des trafics tant locaux et régionaux que de transit. La métropole révèle également de forts contrastes entre des territoires dynamiques et d'autres en perte d'attractivité. Son organisation institutionnelle est particulièrement complexe et morcelée.

C'est pourquoi l'Etat a décidé d'engager **une directive territoriale d'aménagement (DTA)** afin de mettre en évidence les enjeux qui lui paraissent importants sur l'aire métropolitaine lyonnaise (Lyon, Saint-Etienne, l'Isle d'Abeau).

La DTA offrira un cadre de cohérence aux acteurs locaux. Elle précise les conditions de réalisation des contournements autoroutier et ferroviaire et les éléments d'un système de transport à l'échelle de la métropole. Elle localise les espaces économiques métropolitains et définit les éléments d'une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs.

En conséquence, le CIADT approuve le projet de DTA l'aire métropolitaine lyonnaise. Le préfet de la Région Rhône-Alpes poursuivra la procédure d'élaboration. Il recueillera notamment les avis prévus par la loi sur ce projet et le soumettra à enquête publique à l'automne 2004, préalablement à son approbation par décret en Conseil d'Etat.

IMPLANTATION A LYON DU CENTRE EUROPEEN DE FORMATION VETERINAIRE

Le CIADT confirme que la France soutiendra, auprès de l'office international des épizooties, la candidature des collectivités locales rhône-alpines à l'installation du centre international de formation des vétérinaires officiels sur le site de Marcy-l'Etoile. L'Etat apportera son concours technique à la mise en œuvre rapide de ce projet d'implantation.

La création de ce centre de formation viendrait renforcer le pôle de compétence qui existe dans l'agglomération dans le domaine de la sécurité sanitaire.

LANCEMENT DES ETUDES D'UN GRAND PROJET D'URBANISME A SAINT-ETIENNE

L'ambition d'une métropole Lyon-Saint-Etienne de dimension européenne, passe par **un développement multipolaire dans lequel Saint-Étienne** doit assumer le rang que lui confère son poids démographique et économique.

Toutefois si le bassin de PME/PMI est dynamique dans certains secteurs, l'agglomération stéphanoise est fragilisée par une sous-représentation du secteur tertiaire supérieur et un fort déclin démographique, source de ségrégation sociale et de paupérisation.

Aussi, **un programme de renouvellement urbain ambitieux** doit être conduit sur la ville de Saint-Étienne. Ce projet, issu du travail de réflexion des élus stéphanois autour du projet « Saint-Etienne 2015 », respectueux du développement durable, visera à conforter l'attractivité économique, à assurer une mixité fonctionnelle et sociale, ainsi qu'un dynamisme culturel, à la hauteur de cet ensemble urbain.

Afin d'accompagner les collectivités locales concernées qui n'ont pas toutes les moyens financiers suffisants au regard des investissements nécessaires, **le CIADT décide la mise en place d'une mission d'expertise nationale** qui devra :

- préciser le diagnostic et les enjeux stratégiques pour l'Etat,
- proposer le programme et les financements à mobiliser,
- envisager les modalités du partenariat entre l'Etat et les collectivités territoriales,

- proposer l'outil opérationnel le mieux adapté à un tel projet, qui pourrait prendre la forme d'un établissement public d'aménagement.

Les conclusions de la mission devront être rendues à l'été 2004, et seront examinées lors d'un prochain CIADT.

CONTRAT D'AGGLOMERATION DE L'ISLE-D'ABEAU

La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est devenue un enjeu essentiel pour la Région Rhône-Alpes, après des décennies d'aménagement par l'établissement public d'aménagement de la ville nouvelle (EPIDA). Constituant un **ensemble de près de 100 000 habitants et de plus de 40 000 emplois**, le territoire du Nord-Isère est le troisième pôle majeur de la métropole multipolaire lyonnaise.

Aujourd'hui ce territoire est à **une étape charnière** : le retour au droit commun de la ville nouvelle va s'engager, tandis qu'un projet d'agglomération Nord Iséroise vient d'être validé par les élus.

Afin de conforter la structuration institutionnelle autour de l'Isle d'Abeau et contribuer au développement à venir du pôle de l'agglomération Nord-Iséroise, **le Gouvernement** :

- **décide d'engager la discussion avec les collectivités locales** concernées sur les modalités de retour au droit commun de l'Isle d'Abau, à compter du printemps 2004, **avec pour objectif de mettre fin au statut de ville nouvelle au 31 décembre 2005** ;
- souhaite, pour faire émerger une vision partagée des enjeux et une force d'action indispensable, que ce territoire puisse disposer, dès 2006, d'**une structure intercommunale adaptée d'un périmètre suffisant**. L'Etat est prêt à accompagner la sortie du statut de ville nouvelle, dès lors que cette structure aura été mise en place ;
- **appuiera la démarche de contrat d'agglomération engagée dans le territoire Nord-Isère** et souhaite que ce contrat puisse être signé d'ici la fin du printemps 2004.

FACILITER LES DEPLACEMENTS DANS L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

L'aire métropolitaine lyonnaise s'est développée en mettant à profit sa situation de **carrefour de voies de communication**. Des infrastructures de transport routier et autoroutier aussi bien que ferroviaire ont été réalisées, à la fois pour faciliter le trafic de transit et pour conforter ce rôle de carrefour économique. Toutefois ces **réseaux sont aujourd'hui saturés**.

Face à ce constat, le projet de directive territoriale d'aménagement de l'aire métropole lyonnaise souligne l'enjeu de :

- **bâtir un système de transport favorisant les transports collectifs** et le report vers les modes ferroviaire et fluvial ;
- **réaliser des contournements autoroutier et ferroviaire**, afin de rétablir la fluidité du trafic de transit en lui faisant éviter les zones trop urbanisées ;
- **rétablir un système routier et autoroutier hiérarchisé et efficace**.

Différents projets ont déjà, ou vont être engagés en ce sens.

Le contournement autoroutier de l'Ouest de Lyon

Le CIADT prend acte du large consensus ressortant du débat public organisé fin 2001-début 2002 sur la nécessité de résorber l'engorgement du nœud routier lyonnais. Il demande que les études d'un contournement autoroutier par l'ouest de Lyon soient poursuivies en tenant compte des observations formulées à l'occasion du débat public.

Autoroute A 45 : Lyon Saint-Etienne

L'autoroute A47, qui supporte aujourd'hui la majeure partie des **échanges routiers entre Lyon et Saint-Etienne**, présente des caractéristiques techniques réduites qui l'assimilent davantage à une autoroute urbaine qu'à une autoroute de liaison, ce qui est source d'insécurité et d'inconfort pour les usagers.

Le CIADT constate que les consultations locales confirment l'**intérêt économique du projet d'un tracé autoroutier neuf (autoroute A 45) entre Lyon et Saint-Étienne**. Il décide la **poursuite des études de ce projet dans la perspective de sa mise en concession**. En parallèle, les études et les travaux de requalification de l'A47 seront poursuivis dans le cadre du CPER.

Autoroute A 432 : Les Echets-La Boisse

Le CIADT décide de confier la réalisation de la section Les Echets – La Boisse de l'autoroute A 432 à la Société des autoroutes Paris - Rhin - Rhône (SAPRR). Cette section permettra aux flux issus de Bourgogne de transiter vers les Alpes sans emprunter la rocade Est de Lyon, et plus particulièrement le nœud des Isles, itinéraire souvent saturé et accidentogène.

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise s'inscrit dans la perspective du développement d'un itinéraire fret utilisant les lignes existantes depuis le Nord de la France et de l'Europe, vers l'Italie, le sud de la France et la péninsule ibérique, là où se concentre le maximum de flux de marchandises.

Le CIADT réaffirme la priorité à accorder à la section Nord du projet de contournement ferroviaire Est de l'agglomération lyonnaise, tant pour les relations Est-Ouest avec l'Italie que pour les flux Nord-Sud. La concertation sur les fuseaux de passage de cette infrastructure se déroulera au deuxième semestre 2004.

Cette nouvelle infrastructure destinée prioritairement au fret, contribuera également à renforcer la desserte ferroviaire voyageurs de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

SOUTIEN AU SILLON ALPIN

A l'initiative du département de la Savoie, trois départements du nord des Alpes (l'Isère, la Savoie et la Haute-Savoie) ont décidé de s'allier pour organiser en commun le devenir du Sillon alpin, **territoire transfrontalier qui va de Grenoble à Genève**. Intégrant également Chambéry et Annecy, sa population est de l'ordre de 1,6M d'habitants.

Le but de cette coopération est la constitution progressive d'une métropole multipolaire, dont il convient de valoriser au mieux les atouts par un développement maîtrisé en améliorant les liaisons entre les différents pôles.

L'Etat décide d'accompagner le Sillon alpin dans sa démarche de rayonnement métropolitain, sur les priorités suivantes :

- l'amélioration de l'offre de transports,
- la maîtrise du foncier,
- l'émergence du Sillon en tant que pôle de compétitivité européen sur les thématiques suivantes : énergies, microtechnologies, nanobiotechnologies.

L'Etat précisera dans **un Livre blanc**, sur la base des réflexions déjà rassemblées lors de la préparation de la DTA des Alpes du Nord, **ses objectifs stratégiques sur ce territoire** et déterminera les domaines et les secteurs géographiques pour lesquels des dispositions prescriptives seraient nécessaires dans le cadre de cette DTA.

Autoroute A41 : Saint-Julien-en-Genevois-Villy-le-Pelloux

Cette section d'autoroute d'une longueur d'environ 19km a pour vocation d'assurer la continuité du réseau autoroutier entre l'A41 existante à Villy-le-Pelloux et l'A40 à Saint-Julien-en-Genevois. Il constitue un projet majeur pour le fonctionnement des échanges entre Genève et la Haute-Savoie, mais s'inscrit également, à un niveau plus large, comme un élément de la structuration du Sillon alpin.

Le CIADT décide la réalisation de l'A41 entre Annecy et Genève. Les procédures de mise en concession seront conduites dans l'objectif de signer le contrat début 2005.

DEVELOPPER LES RELATIONS EST-OUEST

LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE LYON TURIN

La nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin figurait parmi les 14 projets d'infrastructures de transport classés prioritaires lors du sommet européen d'Essen en décembre 1994.

Il s'agit d'un projet ambitieux destiné aux trafics voyageurs et fret, pour lequel le Premier ministre français et le Président du conseil italien ont conjointement demandé, le 5 novembre 2003, au Président de la Commission européenne le soutien financier de l'Union européenne.

Le projet comprend :

- **pour le trafic de marchandises**, un itinéraire performant empruntant un « tunnel de base » transfrontalier d'environ 52 km de long et combinant pour y accéder l'utilisation des lignes existantes et de tronçons neufs,
- **pour les TGV**, une ligne à grande vitesse Lyon-Turin à aménager progressivement, passant par le même « tunnel de base » et des aménagements en territoire italien.

Ce projet doit répondre à **deux enjeux majeurs** :

- **assurer le développement durable du fret ferroviaire**,
- **permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles**, tout en assurant une desserte performante des grandes villes du sillon alpin.

Le Gouvernement confirme sa volonté de réaliser le projet Lyon-Turin, conformément aux accords internationaux.

Il mettra en place les crédits nécessaires à la poursuite de la modernisation de la ligne existante en Maurienne, à la réalisation des galeries de reconnaissance et à l'achèvement du programme d'étude du futur tunnel, prévu pour la période 2004-2006.

Il demande au ministre chargé de l'équipement d'approuver l'avant projet sommaire du tunnel de base.

Il rappelle que **70M€** seront consacrés dans les trois prochaines années à l'amélioration des infrastructures existantes : mise en sécurité et agrandissement du tunnel du Mont-Cenis et amélioration de la ligne Dijon-Modane.

Vu l'ampleur du projet, la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin fera l'objet d'une **procédure grand chantier**. Dès 2004, une étude de préfiguration sera réalisée. Simultanément, l'Etat proposera aux collectivités locales la mise en place d'une cellule provisoire de coordination. La réalisation d'un centre d'exposition du projet, installé à Modane, sera soutenue par l'Etat.

ACCELERATION DE LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE

La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) est l'une des grandes liaisons transversales Est-Ouest destinée à ouvrir la façade atlantique vers le sillon rhodanien. Sur 600Km, elle relie Royan et La Rochelle à Mâcon et Châlon sur Saône, en passant par Saintes, Limoges, Guéret, Montluçon et Moulins.

Les travaux ont été engagés dès le début des années 80. Le coût global des opérations à réaliser à compter de l'année 2000 pour aménager la RCEA est estimé à 1 742 M€, dont 679 M€ ont été inscrits à l'actuel génération de contrats de plan Etat Région.

Le CIADT confirme tout l'intérêt d'une réalisation rapide de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) dans un objectif de desserte équilibré des territoires et prévoit de dégager **d'ici fin 2007 128 M€** de crédits supplémentaires aux contrats de plan pour en accélérer la construction.

AUTOROUTE A 89 BALBIGNY - LA TOUR DE SALVAGNY

La section Balbigny - La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A 89, constitue la dernière section destinée à assurer la continuité autoroutière de la grande liaison transversale Est - Ouest reliant la façade atlantique au sillon rhodanien, entre Bordeaux et l'agglomération lyonnaise.

Le Gouvernement a décidé, lors du CIADT du 26 mai 2003, de confier la réalisation de cette section à Autoroutes du sud de la France (ASF), à qui ont déjà été concédées les autres sections de l'A 89.

Le Gouvernement va poursuivre ses négociations avec la société ASF en vue de lui concéder la réalisation de ce tronçon en 2004.

FLUIDIFIER LES DEPLACEMENTS DE L'AXE SAONE-RHONE

Le couloir rhodanien, et son prolongement jusqu'à l'Espagne en Languedoc-Roussillon, constitue un des axes majeurs de transport dans notre pays pour la route, le ferroviaire ou le fluvial. Son bon fonctionnement est une condition nécessaire à notre économie.

Vu l'augmentation des trafics et de la congestion des différents systèmes de transport, en particulier sur les autoroutes de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, il est indispensable d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route et les possibilités de reports modaux, ainsi que d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier du Grand Sud-Est.

C'est pourquoi **le Gouvernement engage une concertation avec les trois régions concernées (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes)** sur la base d'un document présentant la problématique actuelle et future des transports sur ces axes.

AUTOROUTE A 48 : AMBERIEU BOURGOIN JALLIEU

Le CIADT souligne la priorité à accorder à la réalisation du barreau Ambérieu- Bourgoin-Jallieu (Autoroute A 48) qui s'inscrit comme un des éléments majeurs de l'itinéraire alternatif Nord Sud à l'Est de la vallée du Rhône.

Le Gouvernement finalisera en 2004 l'évaluation des incidences de ce projet sur les milieux naturels d'intérêt européen, puis engagera l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

AUTOROUTE A 51 : GRENOBLE-SISTERON

Le CIADT confirme sa volonté d'achever la liaison autoroutière A51 Grenoble - Sisteron afin de permettre un développement durable et équilibré des territoires traversés.

Les deux objectifs majeurs attendus pour cette nouvelle infrastructure de transport consistent à :

- **assurer** une fluidité des déplacements Nord-Sud en offrant aux trafics des massifs montagneux qui sont aujourd'hui attirés vers la vallée du Rhône, des infrastructures sûres et de qualité passant par leurs itinéraires naturels,
- **desservir** des territoires alpins, actuellement mal irrigués par des infrastructures de transport, pour favoriser leur développement économique et touristique, notamment le briançonnais qui s'inscrit sur l'itinéraire transfrontalier du col du Montgenèvre.

Le Gouvernement saisira la Commission nationale du débat public de ce projet d'ici la fin 2003 afin **d'organiser un débat public autour d'un tracé de base passant à l'Est de Gap.**

AUTOROUTE A 585 : ANTENNE AUTOROUTIERE DE DIGNE-LES-BAINS

Le CIADT décide la réalisation de l'antenne autoroutière de Digne-les-Bains (raccordement à l'A51), et conduira les procédures de mise en concession dans l'objectif de signer le contrat début 2005.

LE GRAND EST
(ALSACE, LORRAINE, FRANCHE-COMTE, BOURGOGNE)

CONFORTER LA VOCATION EUROPEENNE DE STRASBOURG

LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE

Le raccordement des lignes à grande vitesse française (TGV) et allemande (ICE) et la seconde phase de la Ligne à Grande vitesse (LGV) Est européenne et constituent des éléments essentiels du projet de mise en service d'un réseau ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Munich.

Interconnexion TGV-ICE

Le Conseil des ministres franco-allemand du 18 septembre 2003 a conclu un accord prévoyant la réalisation de l'interconnexion du TGV Est et de l'ICE entre 2007 et 2010.

Afin de réaliser dans les meilleurs délais cette connexion au droit de Strasbourg, et notamment de faire coïncider la réalisation du doublement du pont ferroviaire et des aménagements de la gare de Kehl avec la mise en service du TGV Est prévue en 2007, **le Gouvernement va préciser avec les autorités allemandes le calendrier de réalisation des travaux qui incombent à l'Allemagne.**

L'Etat réserve d'ores et déjà les crédits nécessaires aux travaux d'aménagement des abords du nouveau pont ferroviaire, estimés à ce jour à 21 M€ auxquels les collectivités alsaciennes participent également dans le cadre de leur contribution à la réalisation de la première phase du TGV Est fixée à 280 M€.

La LGV Est européenne

La réalisation de la seconde phase de la LGV Est européenne réduira notablement le temps de trajet entre **Strasbourg et Paris (de 2h20 à 1h50)**. Elle permettra également l'établissement de relations rapides entre Strasbourg et Luxembourg ainsi qu'un développement des TER des régions Alsace et Lorraine, et du fret ferroviaire sur la liaison Italie - Benelux via les tunnels suisses.

Le CIADT décide de poursuivre les études et les acquisitions foncières en vue de la seconde phase de la LGV Est européenne afin d'en lancer les travaux en 2010.

Par ailleurs, le CIADT décide le **lancement de l'enquête d'utilité publique de la gare de Vandières** à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne ferroviaire Metz-Nancy, ainsi que la **création d'une mission relative à son financement.**

DESSERTE AERIENNE DE STRASBOURG

L'accessibilité aérienne de Strasbourg constitue une priorité majeure pour le Parlement européen et le Conseil de l'Europe.

Néanmoins, les difficultés des dessertes aériennes de l'aéroport de Strasbourg sont réelles. Elles ont conduit l'Etat en partenariat avec la communauté urbaine de Strasbourg, le département du Bas-Rhin et la chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg, gestionnaire de l'aéroport, à mettre en place depuis plusieurs années des solutions ad hoc.

Le contrat triennal 2003-2005 prévoit de relancer ce dispositif de soutien à certaines liaisons aériennes jugées essentielles (vers Amsterdam, Copenhague, Madrid, Milan, Vienne, Munich). Un appel d'offre a été établi en lien avec les collectivités locales.

Le coût du soutien à la desserte aérienne du 1^{er} avril 2004 au 1^{er} avril 2007 est estimé à 23,3M€

Afin de financer ce dispositif, **l'Etat complètera sa dotation initiale, jusqu'à hauteur de 12M€**, sous réserve que les collectivités locales et les autres financeurs apportent le solde du financement nécessaire. **Un avenant au contrat triennal de Strasbourg, capitale européenne arrêtera les modalités définitives de mise en œuvre de ces dispositions, au plus tard avant le 31 mars 2004.**

PROJET D'EURO-DISTRICT STRASBOURG-KEHL/ORTENAU

Le rayonnement de Strasbourg en France comme en Europe est étroitement lié à sa vocation de capitale européenne. L'accueil des plusieurs institutions européennes majeures nécessite un effort permanent d'adaptation et d'innovation.

Dans leur déclaration commune le 22 janvier dernier, le Président de la République et le Chancelier fédéral ont ainsi manifesté leur **soutien à « la création d'un Euro-District Strasbourg-Kehl**, bien desservi, ayant vocation à explorer de nouvelles formes de coopération et à accueillir des institutions européennes ».

Ce projet, par son caractère pilote, doit servir de prototype pour d'autres régions transfrontalières et permettre une accélération des projets concernant Strasbourg.

Le Préfet de région Alsace va poursuivre les discussions engagées avec les autorités locales afin de pouvoir **arrêter d'ici 3 mois au plus tard, le cadre juridique et financier de mise en œuvre de « l'euro-district Strasbourg-Kehl/Ortenau ».**

Le CIADT souhaite également que soit établie la **liste prévisionnelle des compétences et projets** que cet euro-district serait appelé à mettre en œuvre, l'Etat se déclarant prêt à étudier des modes de délégation au profit de l'Euro-district de certaines de ses compétences.

NOUVEAUX LOCAUX DU PARLEMENT EUROPEEN

Par ailleurs, le maintien du Parlement européen à Strasbourg étant désormais acquis aux termes du protocole annexe au Traité d'Amsterdam, **le CIADT se félicite de l'accord définitif intervenu, grâce à l'engagement du Gouvernement, entre l'Etat, les collectivités locales alsaciennes et le Parlement européen, sur l'achat par ce dernier de son siège à Strasbourg.**

La conclusion de ce dossier fera l'objet d'un avenant au contrat triennal 2003-2005 de Strasbourg.

CENTRE EUROPEEN DE FORMATION A LA PROPRIETE INDUSTRIELLE

Dans le cadre du plan pour la promotion et le développement de la propriété industrielle, le Gouvernement a souhaité la création d'**un institut, d'envergure européenne**, qui permettent aux spécialistes et au grand public concerné (chefs d'entreprises, décideurs, universitaires, chercheurs) de débattre avec des experts et d'approfondir les grands sujets relatifs à la propriété intellectuelle.

Le CIADT confirme le choix de Strasbourg pour l'implantation du nouveau centre européen de formation à la propriété industrielle avec pour objectif une mise en œuvre opérationnelle d'ici l'automne 2004.

ORGANISER UNE GRANDE REGION MOSELLANE AUTOUR DE METZ ET NANCY

AUTOROUTE A 32 : SILLON MOSELLAN

La Lorraine est située **au cœur des flux d'échanges européens** et a su développer une activité logistique de qualité. Les **risques de saturation prochaine de l'axe autoroutier Nord/Sud**, en particulier de l'A 31, ainsi que l'engorgement du sillon ferroviaire mosellan, constituent donc un handicap majeur qui impose une réponse multimodale.

Il est apparu qu'une **nouvelle liaison autoroutière** était **de nature à soulager efficacement la circulation sur l'A 31**. Ce projet, dénommé autoroute A 32, a fait l'objet d'études préliminaires (1995-1996) et d'un débat public (1999).

Le CIADT prend acte du large consensus des collectivités locales sur ce projet de liaison autoroutière destiné à doubler l'A31 dans le sillon mosellan et au sud de Nancy.

Les études engagées pour l'aménagement de l'axe nord-sud et de l'axe est-ouest au sud de Nancy seront poursuivies, conformément au mandat donné au Préfet par le Ministre chargé de l'Equipement en septembre dernier.

Ces études devront également identifier et arrêter les caractéristiques des aménagements de l'A31 rendus nécessaires par les nouvelles fonctions assignées à cette voirie, notamment la desserte du sillon mosellan, et par des impératifs de sécurité.

TUNNEL DE SAINTE MARIE AUX MINES

Le tunnel Maurice Lemaire à Sainte-Marie-aux-Mines assure la liaison entre les départements des Vosges et du Haut-Rhin. Il joue un rôle majeur pour la traversée du massif vosgien et le soutien de l'économie locale, notamment le bassin d'emploi de Saint-Dié. Pour des raisons de sécurité de l'ouvrage, le tunnel est fermé à la circulation des poids-lourds depuis le 1^{er} mars 2000.

Le CIADT arrête le plan de financement des travaux de mise en sécurité du tunnel, et notamment la réalisation d'une galerie de secours, pour un démarrage des travaux en 2004.

PROJET DU POLE TERTIAIRE DE BELVAL-OUEST

Le Grand Duché de Luxembourg a engagé un programme de conversion de ses friches sidérurgiques. Le projet d'aménagement de la friche ARBED de BELVAL-Ouest, au cœur du bassin transfrontalier de l'Alzette (Luxembourg, Moselle, Meurthe-et-Moselle), est emblématique de cette démarche :

- plus d'un milliard d'euros d'investissements publics prévus,
- création d'un important complexe de recherche et d'enseignement supérieur,
- perspective annoncée de création de plus de 20.000 emplois sur 15 ans.

Ce projet constitue une **opportunité pour le bassin de l'Alzette** et plus largement pour les territoires nord-lorrains, touchés historiquement par les restructurations de la sidérurgie, plus récemment par la fermeture d'entreprises issues de la reconversion et qui sont marqués par les problématiques d'après-mines.

L'Etat poursuivra les discussions avec les autorités nationales luxembourgeoises engagées ces derniers mois. Il proposera, en lien avec les collectivités locales, les **structures partenariales susceptibles d'assurer le portage de certains programmes d'aménagement et de développement économique** sur le secteur, auxquels pourraient être associés des opérateurs publics ou privés.

Pour une période transitoire de 3 années, une équipe dédiée à la conduite du projet, sera mise en place. Elle travaillera en lien étroit avec les partenaires locaux et luxembourgeois. **L'Etat soutiendra son fonctionnement à hauteur de 400 K€, pour un coût total de 950 K€ et participera à la poursuite des études d'aménagement et de développement à hauteur de 200 000€, soit environ 25% des besoins.**

Le PROJET ARTEM DE NANCY

ARTEM est le nom donné à l'alliance pédagogique, scientifique et institutionnelle, en cours de constitution, entre trois grandes écoles (l'école nationale supérieure d'art de Nancy – établissement public autonome, l'école nationale supérieure des mines de Nancy et l'ICN, école de management de Nancy) **et les trois universités de Nancy** (en particulier l'institut national polytechnique de Lorraine et l'université de Nancy 2).

Unique en France et en Europe par l'association d'un triptyque de disciplines qui couvrira les domaines de la formation initiale, de la formation continue et de la recherche, ce projet est conçu pour être une **tête de réseau national et international qui attirera en Lorraine des compétences nouvelles et suscitera des collaborations industrielles amplifiées**. Il constituera un puissant outil d'amélioration de la compétitivité régionale.

Le CIADT confirme le soutien de l'Etat à la mise en œuvre du projet ARTEM.

Initialement inscrit au contrat de plan pour un montant de 33,5 M€, **la première phase de réalisation du projet ARTEM fera l'objet d'une convention d'application spécifique** au vu de l'étude de programmation qui doit être prochainement remise.

L'Etat proposera aux collectivités locales lorraines la signature de cette convention dans les meilleurs délais.

CREATION D'UNE ANTENNE PERMANENTE DU CENTRE BEAUBOURG A METZ

Une antenne permanente du Centre Georges Pompidou ouvrira ses portes à Metz en 2007.

Ce projet, qui s'inscrit dans une démarche de décentralisation des grands établissements nationaux en région, constitue une véritable **opportunité pour accroître le rayonnement culturel de Metz à l'échelle de la Grand Région Sarre-Lor-Lux.**

En raison notamment de l'importance de cette opération pour l'attractivité culturelle de la ville et de la région, l'Etat apportera **4 M€** à la création de cette antenne décentralisée qui pourra également bénéficier du Fonds européen de développement régional (2 M€).

FAVORISER L'ESPACE TRANSFRONTALIER DU RHIN SUD (BELFORT-MULHOUSE-BALE)

LA LIGNE A GRANDE VITESSE RHIN-RHONE

Le projet de Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône vise à améliorer les liaisons sur deux axes majeurs :

- **l'axe Nord – Sud** : liaisons entre, d'une part, le Nord-Est de la France, l'Allemagne et la Suisse alémanique ; et, d'autre part, le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen, en tirant profit de l'effet réseau des lignes à grande vitesse à l'échelle européenne ;
- **l'axe Est–Ouest** : liaisons entre d'une part, l'Est de la France et la Suisse alémanique, et, d'autre part, l'Île de France et plus largement le Nord de la France et la façade atlantique.

La construction de la LGV Rhin - Rhône s'inscrit également dans une perspective de développement du fret ferroviaire.

La branche « Est », reliant l'agglomération dijonnaise au sud de l'Alsace, consiste à réaliser, sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF), une ligne nouvelle de 189 kilomètres, entre Genlis (Côte d'Or) et Lutterbach (Haut-Rhin), ainsi que les raccordements au réseau existant.

Elle a été déclarée d'utilité publique le 25 janvier 2002. Son avant projet détaillé devrait être soumis à l'approbation ministérielle à la mi-2004.

Le Gouvernement demande de **finaliser** avec les partenaires concernés (régions Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Commission européenne, Confédération Helvétique) **le plan de financement** de la première phase de la branche Est du TGV Rhin-Rhône, en vue d'un lancement des **travaux de réalisation en 2006**.

LA ROUTE NATIONALE 19

L'autoroute A31 au niveau de Langres est reliée à la frontière suisse par la RN 19. Afin de créer, dans le prolongement de l'autoroute A 5, une nouvelle liaison rapide entre le bassin parisien, la Franche-Comté et la Suisse, des travaux de mise à 2x2 voies ont été engagés entre Lure et Delle au titre de l'actuel contrat de plan.

Le CIADT demande que soit examinée avec les collectivités **locales la mise en concession d'une section autoroutière entre Langres et Vesoul pour accélérer la transformation de la RN 19 en itinéraire rapide**.

LE GRAND OUEST
(BRETAGNE, PAYS DE LA LOIRE, POITOU-CHARENTES)

APPUYER LES POLES DE COMPETITIVITE

SCIENCES ET TECHNIQUES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION EN BRETAGNE

La maîtrise des sciences et techniques de l'information et de la communication constitue un des enjeux majeurs de développement pour l'Europe, comme pour l'ensemble de la communauté mondiale.

La France, en particulier la Bretagne, possède un potentiel de scientifiques de très haut niveau dans ce domaine, fruit d'une politique de formation et de recherche, soutenue par un réseau de grandes écoles d'ingénieurs et d'organismes nationaux de recherche de niveau international.

De fait, le CIADT reconnaît la région **Bretagne** comme un **pôle de compétitivité dans le domaine des sciences et techniques de l'information et de la communication**.

Toutefois, au moment où la filière Télécom et micro composants subit une crise économique, l'occasion doit être saisie pour la Bretagne de renforcer sa vocation de pôle de compétitivité européen et d'anticiper sur les systèmes d'information et de communication du futur.

Dans l'objectif de donner un cadre stratégique et d'accompagner ce pôle de compétitivité européen, la DATAR a mené une réflexion sur les conditions de sa redynamisation.

Le rapport produit a conforté les réflexions initiées localement et a permis à la région Bretagne et aux services de l'Etat d'élaborer **un programme d'actions cohérent et partagé de renforcement de la recherche, de développement industriel et de mise en place de plates-formes d'expérimentation**.

Conforter la recherche/développement

La recherche développement en Bretagne, qu'elle soit portée par des acteurs publics ou privés, doit être fédérée par **une structure unique, légère : le Centre commun pour la recherche en télécommunications, nouvelles technologies et multimédia (CCRT)**.

Les moyens nécessaires pour cette structure, qui aurait vocation à s'implanter à Lannion, sont à terme estimés à une douzaine de personnes correspondant à un coût de 1,2 M€ par an.

Le CIADT souligne l'intérêt de ce projet de structure fédérative de recherche. L'Etat suivra avec soin son élaboration, qui sera menée en concertation entre le Conseil régional et la préfecture de région. Un rapport permettant de préciser la structure adaptée et d'évaluer les moyens à mettre en place sera remis sous 6 mois.

Favoriser les transferts de technologie

Cinq thématiques de recherche développement devront être suivies par le CCRT et les centres de recherche publics et privés déjà existant :

- Transmission, optique haut débit,
- Techniques radio,
- Télécom image et multimédia,
- Réseau Internet,
- Sécurité des systèmes d'information.

Dans le cadre de la préparation des prochains contrats quadriennaux couvrant la période 2004-2007, **le Gouvernement examinera les moyens à affecter à ces cinq thématiques, de manière à en faire une priorité de développement des centres universitaires et des grands organismes de recherche de Rennes, Lannion et Brest**.

Le CIADT apporte par ailleurs son soutien à différents projets dont la plate-forme PERSYST, d'évaluation et de recherche sur les systèmes de télécommunication optique et le renforcement des centres de recherche publique avec une dotation d'équipement de 2,5 M€ programmée sur la période 2004-2006.

Anticiper les systèmes du futur

Au-delà du volet recherche, la Bretagne souhaite **devenir une « terre d'expérimentation » grandeur réelle dans les domaines des sciences et technologie de l'information.**

C'est pourquoi, le CIADT a décidé d'allouer une dotation de **3M€** sur 2004-2006, répartie entre les opérations suivantes :

- **la plate-forme PERFOS** envisagée sur Lannion pour permettre la mise en réseau des entreprises spécialisées dans les microtechniques et les fibres spéciales,
- **un projet de création d'un laboratoire régional de sciences de l'ingénieur** au service du handicap et du vivant,
- **la recherche fondamentale sur les nouvelles technologies de communication** liées aux systèmes de transports intelligents.

Favoriser le développement industriel des PME/PMI

Afin de conforter son rôle actuel d'animateur des acteurs de la filière électronique en Bretagne, **la Mission pour l'Electronique, l'Informatique et les télécommunications de l'Ouest (MEITO) sera renforcée**, de même que l'incubateur **EMERGYS** seront abondés à hauteur de 0,2 M€ sur la période 2004 – 2007. Pour ces projets, des participations équivalentes de l'Europe et des collectivités locales seront recherchées.

NANTES : PROJETS METROPOLITAINS

Le Cyclotron

La médecine nucléaire, qui porte de réels espoirs de progrès dans la lutte contre le cancer, se développe rapidement dans les domaines diagnostiques et thérapeutiques.

Le cyclotron qui sera construit **à Nantes**, caractérisé par sa haute énergie, aura pour vocation première la **recherche de nouveaux radio-isotopes pour le diagnostic et le traitement des tumeurs**, ce que les équipements existants ne permettent pas aujourd'hui, faute d'une puissance suffisante.

L'Etat participera à l'investissement à hauteur de **28 % d'un montant total de 30 M€ TTC**. Une première tranche de financement de 3 M€ a déjà été incluse dans le contrat Etat région des Pays de la Loire à l'occasion de sa révision à mi-parcours.

Le financement du fonctionnement du cyclotron sera assuré notamment par les grands laboratoires de recherche concernés, et les industriels utilisant cet équipements en vue de la fabrication de radio-isotopes à usage médical.

Renforcement de la présence du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie

Le CIADT confirme le **renforcement du pôle du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie implanté à Nantes**. Au total, environ 100 postes nouveaux seront recrutés l'an prochain dans le cadre du développement de programmes informatiques.

LE POLE VEGETAL-SANTE -ENVIRONNEMENT D'ANGERS

L'agglomération d'Angers connaît une situation économique fragilisée par la fermeture de plusieurs entreprises importantes (1300 emplois affectés).

Le Gouvernement a engagé, sur tout le bassin d'emploi, **un dispositif d'appui sous la forme d'un contrat de site entre l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs socio-économiques**. Signé le 21 novembre dernier, ce contrat, doté de 26 M d'euros, vise à mettre en place les actions de redynamisation nécessaires à court et moyen terme.

Dans ce cadre, une mission d'expertise vient d'étudier les conditions de développement d'un **pôle scientifique et industriel autour du végétal, de l'environnement, des bio-technologies et de la santé**.

Soutenu depuis des années par les acteurs locaux publics et privés, en complémentarité avec les autres pôles économiques du Grand Ouest, le pôle végétal d'Angers est également important en matière d'enseignement supérieur et de recherche. Mais pour accroître son niveau d'excellence et d'attractivité, indispensable à la création d'emplois, il a besoin d'être consolidé. Les professionnels doivent mieux s'organiser collectivement.

Le **plan d'actions pour le développement du pôle végétal** de l'Anjou qui se déroulera sur une durée de **cinq à dix ans**, s'inscrit dans un cadre partenarial associant l'Etat, les collectivités territoriales, les organismes socioprofessionnels et les producteurs privés.

Le renforcement des formations, de la recherche et des transferts de technologie

Les formations supérieures constituent l'une des conditions majeures du renforcement de la compétitivité et de l'attractivité du territoire.

- Le Gouvernement examinera les actions prioritaires à engager pour **consolider et développer l'enseignement supérieur et la recherche liés au végétal**, en s'appuyant notamment sur l'université d'Angers.
- Afin de constituer un pôle d'excellence sur le paysage et l'environnement, **le CIADT décide de mettre à l'étude le transfert à Angers de l'Ecole nationale supérieure du paysage**.

Faciliter l'accueil d'entreprises innovantes

L'**incubateur d'Angers Technopôle** bénéficiera d'un financement spécifique de l'Etat pour mener une action thématique sur le végétal/biotechnologies. La Caisse des dépôts et consignations sera sollicitée pour participer, en liaison avec les collectivités locales, au renforcement du **fond d'amorçage Anjou Amorçage** dans le secteur spécifique des activités végétal/biotechnologies.

L'Etat participera par ailleurs à l'étude de faisabilité pour la **création d'un Centre interprofessionnel de veille technologique**, d'intelligence économique et d'étude des marchés internationaux des productions végétales en Anjou, initiés par les professionnels du secteur.

Actions en faveur de l'environnement et du tourisme

La **préservation et le développement des facteurs de production, dans les domaines de l'eau, de l'environnement, du foncier et des ressources humaines**, sont essentielles pour les cultures spécialisées du pôle végétal angevin.

- L'agence de l'eau Loire Bretagne sera sollicitée pour participer à hauteur de 0,5 M€ au **programme de consolidation de l'aménagement hydraulique de la vallée de l'Authion**.
- L'ADEME sera mobilisée pour entreprendre des **audits énergétiques** auprès des entreprises des filières végétales, engager des études concernant la valorisation des sous-produits organiques de ces filières et soutenir le management environnemental.

Enfin, la notoriété de l'Anjou et de ses productions doit être améliorée, notamment vis à vis des clientèles européennes et internationales, en profitant de **l'image internationale du Val de Loire**.

Le CIADT décide de contribuer à :

- **l'élaboration d'un schéma de développement touristique de l'axe ligérien**,
- aux études de conception du **projet de parc du végétal**,
- à **l'étude de faisabilité d'une école du végétal**.

POITIERS : TECHNOPOLE DU FUTUROSCOPE

Initié par le département de la Vienne en 1987, le Futuroscope regroupe des activités liées à la formation, à la recherche, à l'activité professionnelle et aux loisirs. **Avec plus de 7 500 personnes sur le site** et 150 000 m² de bâtiments répartis sur 89 ha, **la Technopole du Futuroscope a atteint un seuil de développement significatif**, qui en fait le moteur du développement économique de la Vienne et un atout majeur pour l'attractivité de Poitou-Charentes.

Conscients de ces atouts mais également de la nécessité d'engager une nouvelle étape de développement pour l'ensemble technopolitain, l'Etat, la région Poitou-Charentes et le département de la Vienne ont signé un protocole d'accord relatif au développement de ce pôle qui se traduira par la mise en œuvre d'un **programme d'actions sur la période 2004-2006**.

L'objectif est de **doubler la taille de la Technopole à l'horizon 2013**, soit 10 000 salariés sur une surface d'environ 200 ha.

Attractivité et rayonnement de la technopôle

Le département de la Vienne aménage le site afin d'**assurer une offre immobilière adaptée aux besoins de ses acteurs** et de **maintenir un haut niveau de service**. Il convient dès aujourd'hui de développer les outils qui permettront d'assurer son succès de demain.

Des financements d'Etat à hauteur de **3,5M€** sur trois ans seront alloués aux plans d'actions préparés dans ce domaine par les collectivités territoriales.

Afin de compléter les dispositifs initiés par la région, **la Caisse des Dépôts et Consignations apportera son concours à titre d'expertise pour accompagner et suivre les porteurs de projets « Haute technologie »** susceptibles de s'implanter sur le site de la Technopole du Futuroscope.

Véhicule du futur

La thématique du véhicule du futur est un défi contemporain de nos sociétés urbanisées, afin de concilier qualité de vie de nos concitoyens et développement économique dans une perspective de développement durable.

La région Poitou-Charentes bénéficie d'un engagement public fort dans ce domaine spécialement en matière de traction électrique.

Le CIADT confirme son intérêt pour la création sur le site de la Technopole du Futuroscope d'un **pôle national d'expérimentation, de recherche et de synthèse sur les activités liées à la traction électrique**.

Industries de la connaissance

La région Poitou-Charentes, principalement sur le site du Futuroscope, dispose de **nombreux atouts permettant le développement d'activités dans le domaine des industries de la connaissance**, reposant sur la présence de structures de recherche ou de développement technologique spécialisées, soit dans le domaine de la pédagogie et des processus d'apprentissage, soit dans le domaine de l'utilisation de l'image numérique.

L'installation du Centre National de Documentation Pédagogique (CNDP) sur le site du Futuroscope qui a fait l'objet d'une décision de principe lors du CIADT du 13 décembre 2002, est en cours. Elle s'achèvera d'ici le 1^{er} septembre 2005.

L'enjeu est aujourd'hui de **faire émerger un pôle d'excellence « Industries de la connaissance »** afin de créer des synergies entre des acteurs indépendants et de tendre vers un positionnement international, source création de valeur ajoutée et d'emplois.

Soucieux de conforter la technopole comme pôle de compétitivité en matière d'éducation, **le Gouvernement assurera le pilotage, en partenariat avec les collectivités territoriales impliquées, du projet de centre européen de la qualité de la formation**.

Le CIADT, missionne, en partenariat avec la Région, l'association Ouest-Atlantique pour mener et coordonner une étude stratégique sur la thématique du multimédia éducatif ainsi que des actions de prospection.

Enfin, le Gouvernement se félicite de la création à Angoulême de l'Ecole Nationale Supérieure du Jeu Vidéo et du Multimédia Educatif qui renforcera les nombreuses formations déjà existantes.

RENFORCER LE SYSTEME DE TRANSPORT DE L'OUEST FRANÇAIS POUR UNE MEILLEURE OUVERTURE EUROPEENNE

NOUVEL AEROPORT DE NOTRE-DAME DES LANDES

L'aéroport de Nantes-Atlantique accueille aujourd'hui 1,9 millions de passagers. Compte tenu des contraintes environnementales auxquelles est soumis ce site et de sa capacité physique actuelle, il ne sera plus possible au-delà de 2015 de faire face aux besoins de déplacements aériens tout en protégeant les populations riveraines des nuisances.

C'est pourquoi, un débat public a été organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP), fin 2002 début 2003, sur l'**opportunité de réaliser un nouvel aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes**, où des terrains avaient été réservés à cet effet.

A la suite de ce débat, le Gouvernement a décidé le 9 octobre dernier, de **poursuivre les études du projet d'aménagement d'un aéroport destiné à desservir le Grand Ouest** sur le site de Notre-Dame-des-Landes, en vue de le soumettre aux enquêtes publiques préalables à sa réalisation.

Le coût du projet est évalué à 450 millions d'euros pour les installations aéroportuaires dans leur configuration finale. Il est prévu que l'aérodrome comporte deux pistes, sa capacité maximale étant de 9 millions de passagers par an.

La mise en service de cet aéroport devrait, pour répondre aux besoins liés à l'évolution du trafic aérien, se situer entre 2010 et 2015. Les études nécessaires au lancement des enquêtes publiques devront être terminées avant la fin de l'année 2006.

Le Gouvernement prendra toutes les mesures pour que la mise en œuvre de cette opération soit exemplaire au regard de l'environnement et des principes de développement durable.

TGV BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE

Le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire consiste à réaliser une ligne nouvelle de 225 kilomètres. Il comporte un tronç commun à partir de Connerré, à l'est du Mans, puis une branche vers la Bretagne (jusqu'à Rennes) et une branche vers Nantes (se raccordant au réseau existant au nord de Sablé-sur-Sarthe).

Cette LGV permettra de réduire le temps de parcours entre Paris et Rennes de 37 minutes et celui entre Paris et Nantes de 7 minutes. Mais au-delà, c'est bien la réduction du temps de trajet entre Paris et Brest ou Quimper qui est visée. L'objectif est de tendre vers une durée de 3 heures, ce qui nécessitera des travaux complémentaires importants sur les voies ferrées existantes.

Le coût total de la ligne nouvelle est évalué, au stade des études préliminaires, menées en 1995, à 1,65 milliards d'euros. Le fuseau de la ligne nouvelle a été retenu et les études d'avant-projet sont en cours de finalisation.

Le Gouvernement poursuivra les études du TGV Bretagne-Pays-de-la-Loire dans l'objectif d'une déclaration d'utilité publique à l'horizon 2006. Il décide la création d'une mission pour le financement du projet dans la perspective d'un lancement des travaux en 2009.

AMELIORATION DU RESEAU ROUTIER DE L'OUEST FRANCAIS

La position périphérique de l'Ouest français par rapport aux grands corridors de transport européen impose de renforcer son système de transport routier.

Dans ce cadre, le CIADT décide la mise aux normes autoroutières des itinéraires littoraux (A81 et A82) du **réseau routier breton** et la **poursuite de l'aménagement de la RN 164** en route express à deux fois deux voies.

Il confirme **la mise à deux fois deux voies des RN147 et RN149 entre Nantes, Poitiers et Limoges**, compte tenu des enjeux pour les régions traversées, notamment en termes

d'aménagement du territoire et de désenclavement pour l'Est de Poitou-Charentes. Il décide l'inscription au schéma des infrastructures à 2025 d'une liaison autoroutière entre Niort et Limoges, par le centre de la région.

A ce titre, il engage une étude destinée à examiner les modalités d'une **connexion autoroutière entre les autoroutes A10 et A20** à la hauteur de Niort et Limoges.

Le CIADT décide **le lancement de l'enquête publique de l'autoroute A 831 entre Fontenay-le-comte et Rochefort**, afin d'améliorer la desserte de La Rochelle et, de manière plus générale, celle du littoral de la Charente-Maritime.

INTERCONNEXION TGV AU SUD DE L'ILE DE FRANCE

Les TGV dits de jonction qui relient, sans transiter par Paris, les régions de la façade atlantique au Nord et au Sud-Est de la France, utilisent aujourd'hui la voie ferrée Massy – Valenton, où ils cohabitent avec les services régionaux (RER C) et les circulations de fret. Cette situation dégrade la qualité du service et limite le développement du trafic de ces TGV.

Un projet, inscrit au contrat de plan 2000-2006, consiste à aménager un itinéraire complet à deux voies afin de séparer au mieux les circulations TGV des circulations RER entre Massy et Valenton. Le CIADT confirme le calendrier des premiers travaux, qui ne sauraient cependant éluder une réflexion à plus long terme.

Soucieuses de leur ouverture vers le reste de la France et l'Europe, ainsi que de leur accès aux plates-formes aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly, les régions de la façade atlantique proposent la réalisation d'une section de ligne nouvelle entre Massy et la LGV Sud-Est.

Le CIADT souligne l'intérêt du projet de ligne nouvelle d'interconnexion des réseaux TGV au sud de l'île de France pour une meilleure ouverture des régions de la façade atlantique sur le réseau européen à grande vitesse, ainsi que pour un meilleur accès aux plates-formes aéroportuaires de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly.

Le Gouvernement mènera à bien les études fonctionnelles du projet nécessaires à la préparation d'un débat public.

DEVELOPPEMENT DES « AUTOROUTES DE LA MER »

Les « autoroutes de la mer » apparaissent comme une alternative modale fiable et crédible offerte au transport de marchandises pour limiter la croissance de la circulation de poids lourds, notamment sur les grandes liaisons internationales vers le sud de l'Europe, exposées aux goulets d'étranglement que représentent les Alpes et les Pyrénées. Il contribue au développement d'un transport durable au sein de l'Union européenne.

Le développement « d'autoroutes de la mer » envisagé au niveau européen a ainsi reçu le soutien de la France.

Dans le prolongement du rapport de Richemont sur le cabotage et du comité interministériel de la mer du 29 avril 2003, **le CIADT acte le principe de développer une ligne maritime d'intérêt général sur la façade atlantique.**

La finalité de cette ligne est d'offrir un niveau de service suffisamment attractif en terme de régularité, de fiabilité et de fréquence pour être en mesure de capter durablement du trafic.

Les études nécessaires à la création de cette ligne seront finalisées en 2004.

Considérant la nécessité de soutenir fortement les premières années, le développement de cette ligne, **le Gouvernement confirme son engagement financier pour en favoriser la mise en service et l'exploitation. Ce financement sera assuré par le futur établissement public chargé du financement des infrastructures.**

**LE GRAND SUD-OUEST
(MIDI-PYRENEES, AQUITAINE, LIMOUSIN)**

APPUYER LES POLES DE COMPETITIVITE

LE POLE AERONAUTIQUE ET ESPACE DE TOULOUSE

Toulouse et la région Midi-Pyrénées constituent une plate-forme européenne d'excellence dans les secteurs aéronautique et spatial.

La région est leader européen pour l'aéronautique civile, avec Airbus, des équipementiers de rang 1 et un réseau important de sous-traitance. Les activités spatiales sont marquées par la présence du CNES, de l'ONERA et des deux principaux intégrateurs européens, Alcatel Space et EADS Astrium. Elle bénéficie également de la présence des grands organismes de recherche, de la DGA (CEAT), de nombreuses équipes de recherche et développement d'entreprises (Airbus, Thales Avionics, Alcatel Space, Astrium...) en relation avec un tissu d'universités et d'écoles d'ingénieurs.

Aussi, dans la continuité des CIADT de décembre 2002 et mai 2003, le Gouvernement adopte une série de mesures visant à **renforcer ce pôle d'excellence européen dans les secteurs aéronautique et spatial.**

Création d'un Centre européen des applications de la navigation par satellite

Toulouse et la région Midi-Pyrénées ont l'ambition de constituer un pôle régional structuré et intégré, capable de jouer un rôle de première importance en France et en Europe dans le domaine des applications de la navigation par satellites. A ce titre, le CIADT confirme son **appui à la candidature de Toulouse pour recevoir des éléments clés du programme GALILEO.**

Développement de l'ONERA à Toulouse

Premier acteur français de la recherche aéronautique et spatiale, l'**Office national d'études et de recherches sur l'aéronautique (ONERA)** a préparé, en 2002, un plan d'action définissant une stratégie ambitieuse en matière de recherche sur la conception et la réalisation des systèmes aéronautiques et spatiaux futurs. Il s'agit de viser l'excellence au niveau européen.

Dans le cadre de la préparation du premier contrat d'objectifs et de moyens 2004-2008 qu'il signera avec l'Etat, l'ONERA a engagé les consultations nécessaires pour le transfert à Toulouse de ses activités « mesures physiques » (une soixantaine de postes). L'Etat soutiendra **à hauteur de 1,5 M€** la réalisation des équipements nécessaires à ce premier transfert, en complément des financements communautaires (FEDER) et de ceux qu'apporteront les collectivités locales.

Création de l'Institut des technologies avancées en Sciences du vivant

Les applications des sciences du vivant sont en passe de devenir l'une des premières activités socio-économiques de la planète. Il est donc essentiel que la France et l'Europe conservent toute leur compétitivité dans le domaine. Or les recherches aux interfaces entre disciplines dans le domaine des biotechnologies sont capitales.

Dans le cadre de l'essor des biotechnologies sur Toulouse et la région Midi-Pyrénées, le **CIADT décide de soutenir le projet de création de l'Institut des technologies avancées des sciences du vivant (ITAV).**

Cette opération inscrite au CIADT du 13 décembre 2002, vise à créer un centre interdisciplinaire de recherche et d'applications technologiques. L'Institut aura vocation, au sein de la Cité des Biotechnologies, à favoriser le développement économique, la création et l'implantation d'entreprises innovantes, l'ingénierie de produits et procédés et le transfert technologique vers l'industrie.

Les axes thématiques (biomathématiques-bioinformatique, instrumentation et robotique biomédicale, interface chimie-biologie...) concerneront des domaines en évolution rapide.

Le projet, qui pourrait démarrer début 2004 pour un lancement effectif en 2005, s'appuiera sur un partenariat entre l'Etat (organismes de recherche, universités, écoles d'ingénieurs), l'ensemble des collectivités locales et l'industrie. Les collectivités territoriales seront sollicitées pour participer au

financement de l'opération immobilière et de l'équipement des laboratoires à hauteur de 3 M€. L'Etat participera à l'investissement à hauteur de 3 M€

LA ROUTE DES LASERS EN AQUITAINE

Lors du CIADT de décembre 2002, le Gouvernement a marqué son **appui au projet de la route des Lasers** qui doit permettre de **constituer** en Aquitaine un pôle de compétitivité européen dans le domaine optique/laser, de **valoriser**, au plan industriel et scientifique, la mise en place du Laser Mégajoule sur le site du Commissariat à l'énergie atomique CEA/CESTA du Barp.

En complément de cet équipement majeur et de la Ligne d'intégration lasers (LIL), **le Gouvernement approuve la construction d'un laser Pétawatt (46M€ d'investissement)** qui permettra de disposer sur ce site d'une série d'équipements exceptionnels.

Le Préfet d'Aquitaine négociera le financement de la première tranche de la réalisation du Laser Pétawatt pour la période 2004-2006. Le fonctionnement de cette installation sera assuré par l'Etat, via le CEA.

L'accompagnement économique de ce projet reposera sur le soutien de l'Etat à la création de zones d'activité et à la construction de logements.

LE CENTRE EUROPEEN DE LA CERAMIQUE DE LIMOGES

L'activité liée à la céramique représente, en Limousin, 4000 emplois et 0,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

La **création d'un centre européen de la céramique à Limoges**, couvrant l'ensemble des activités liées aux céramiques, constitue une opération majeure du contrat de plan Etat-région 2000 – 2006. Cet établissement a vocation à **devenir le principal centre européen dédié aux céramiques et aux traitements de surface** et à égaler les meilleurs centres mondiaux.

Le Gouvernement a réaffirmé, lors du CIADT, son engagement pour la réalisation de cette opération majeure de la région Limousin, pour laquelle **l'Etat apportera 12,71 M€, soit 50% des financements nécessaires.**

DEVELOPPER LA DESSERTE DU SUD-OUEST

LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE (LGV-SEA)

Le premier objectif du projet de LGV entre Tours et Bordeaux est de mettre **Bordeaux à 2h10 de Paris**, contre 3h actuellement.

Il permettra ainsi de :

- rééquilibrer la desserte nationale en dotant le sud-ouest d'une liaison de qualité comparable à l'axe Paris – Lyon – Marseille,
- proposer un itinéraire performant pour les relations avec la péninsule ibérique,
- rapprocher les régions du grand sud-ouest du reste de la France et des pays nord et est européen qui seront desservis par le réseau des lignes à grande vitesse.

Ce projet vise également à libérer des capacités sur la ligne classique pour le développement du fret et des TER.

Le CIADT décide **la réalisation du projet de ligne nouvelle à grande vitesse entre Tours et Bordeaux** et arrête le calendrier permettant la réalisation continue des deux phases du projet, avec un lancement du chantier dans sa **première phase en 2008**, qui se poursuivra jusqu'à la mise en service du projet complet.

Le projet de LGV SEA présente d'autre part des prolongements naturels vers l'Espagne et Toulouse. Un GIE européen entre RFF et son homologue espagnol vient d'être créé afin d'étudier le projet d'une ligne nouvelle entre Vittoria et Dax.

Le CIADT décide la **poursuite des études du prolongement du TGV vers l'Espagne** en vue d'un débat public en 2006.

Le CIADT décide d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme. Un débat public portant sur la desserte multimodale par modes rapides de Toulouse sera organisé en 2005.

LIAISON PARIS ORLEANS LIMOGES TOULOUSE (POLT)

Si des gains de temps importants sont à attendre sur les liaisons Paris-Toulouse via Bordeaux, avec la mise en service progressive des projets de lignes nouvelles à grande vitesse, **la desserte du Limousin et du Nord de la région Midi-Pyrénées restera longtemps tributaire de la ligne classique Paris-Toulouse via Limoges.**

Cette ligne qui fut en son temps un axe pionnier de la grande vitesse ferroviaire ne répond plus aujourd'hui aux besoins des usagers.

Les études en vue de sa modernisation ont débouché sur la signature par l'Etat, les trois Régions concernées, Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF, d'une convention en date du 21 février 2001, qui vise à améliorer les relations entre Paris, Limoges, Brive et Cahors, mais également à permettre une desserte de Roissy.

Elle prévoit, outre la transformation pendulaire de six rames TGV Atlantique, d'importants travaux d'infrastructures.

Plusieurs facteurs ont amené à s'interroger sur la pertinence du matériel retenu : surcoûts liés à la pendularisation du matériel, faible rentabilité, appréciation des enjeux d'amélioration de la ligne qui sont tout autant des enjeux de confort, de qualité de service, d'image et de ponctualité, que des enjeux de gains de temps.

En conséquence, le CIADT décide :

- de **poursuivre les travaux d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire** sur l'axe Paris-Limoges-Toulouse ;

- de procéder dès le début 2004, à une **expérimentation commerciale du matériel TEOZ** sur cette ligne qui devrait se concrétiser par l'affectation pérenne de ces rames dès la fin 2004 ;
- d'étudier toutes les modalités **d'interconnexion permettant d'accéder au réseau TGV, et notamment à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.**

ROUTE NATIONALE 88 : SAINT ETIENNE - TOULOUSE

La RN 88 relie Firminy à Marsac (Albi). Elle constitue l'une des rares liaisons Est Ouest intermédiaires entre l'Île de France et le couloir languedocien. Mais elle est surtout indispensable pour le désenclavement des territoires traversés, notamment pour la frange Sud du Massif central.

Le CIADT souligne l'importance de **l'aménagement en route express à 2x2 voies de la RN 88**. Il décide de procéder à l'ensemble des **acquisitions foncières avant 2007** dans le cadre de la DUP actuelle. Il demande que **l'enquête publique sur le contournement de Baraqueville** soit lancée dans les meilleurs délais.

RESEAU ROUTIER AQUITAIN

L'axe Bordeaux-Biarritz s'inscrit dans l'un des deux principaux corridors de transport européen Nord-Sud qui structure le territoire français. Les circulations de transit en provenance de la péninsule ibérique y sont en croissance constante et ont conduit à une forte dégradation du niveau de service offert par cette infrastructure. Le rétablissement de ce niveau de service tout au long de cet axe constitue donc un enjeu majeur.

C'est pourquoi, **le Gouvernement souligne l'importance du débat public** en cours sur les conditions de circulation offertes au trafic de transit au droit de l'agglomération bordelaise, et souhaite qu'il permette un avancement rapide des études du contournement autoroutier de Bordeaux.

Plus au Sud, **le CIADT décide la mise à deux fois trois voies aux normes autoroutières de l'A63 entre Bordeaux et Biarritz dans le cadre d'une concession.**

Enfin, afin d'améliorer les relations au sein de l'ensemble aquitain, le **CIADT décide la réalisation de l'autoroute A65 entre Langon et Pau** et conduira les procédures de mise en concession dans l'objectif de signer le contrat début 2005.

NORD ET BASSIN PARISIEN
(NORD PAS-DE-CALAIS, PICARDIE, CENTRE, CHAMPAGNE-ARDENNE,
HAUTE NORMANDIE, BASSE NORMANDIE)

RENFORCER LA COMPETITIVITE DE L'ILE-DE-FRANCE ET DES VILLES DU BASSIN PARISIEN

LE POLE DE MASSY-SACLAY

Le pôle de Massy Saclay est un centre d'envergure européenne, porteur d'enjeux pour l'Île de France dans la compétition mondiale. A cheval sur deux départements, l'Essonne et les Yvelines, il abrite des grandes écoles prestigieuses, une université importante (ParisXI) et de nombreux centres de recherche publics et privés comptant 18 000 emplois.

Le Gouvernement souhaite soutenir la **nouvelle dynamique** qui s'est récemment mise en place sur le site et **renforcer la compétitivité de la région Île de France** à partir de ce potentiel scientifique et en lien avec d'autres sites voisins au sud de l'Île-de-France (Génopôle d'Evry par exemple).

La création d'un Institut scientifique et technologique à Massy Saclay

En 2003, les six grandes écoles du Pôle et l'Université Paris XI ont donné leur accord de principe à la création d'un « institut scientifique et technologique de Saclay ».

Ce regroupement permettrait de **faire travailler plus efficacement les établissements** entre eux, mais aussi avec les centres de recherche présents sur le site (CNRS, CEA, INRA, INRIA) et également avec les entreprises de haute technologie.

Le CIADT affirme l'intérêt d'un fonctionnement en réseau des établissements d'enseignement supérieur, des centres de recherche et des entreprises privées présentes sur le pôle de Saclay. L'Etat proposera, en préalable à la détermination d'un dispositif juridique, la mise en place d'une structure d'objectifs confortant la coopération entre les établissements.

La création d'emplois nouveaux

La concentration sur ce territoire d'un fort potentiel de recherche et d'enseignement, renforcé par la création d'un futur « Institut », doit permettre la création d'emplois nouveaux, notamment par l'implantation d'entreprises de haute technologie.

L'Etat entend soutenir, aux cotés des collectivités locales, les initiatives qui iront dans le sens de la création d'emplois spécialement pour les entreprises de haute technologie. Il proposera sous 6 mois, en liaison avec la région et les autres collectivités concernées, **un programme opérationnel sur ces différents thèmes.**

Le développement durable du territoire

La dynamique issue du futur « institut » doit être aussi l'occasion de construire une politique globale d'aménagement et de développement durable de ce territoire. Il s'agit aussi bien de valoriser les atouts exceptionnels que de protéger et mettre en valeur les ressources et les qualités environnementales du territoire.

Dans ce cadre, l'Etat soutiendra les initiatives des collectivités locales visant à créer à l'échelle du territoire, les outils adaptés de **mise en cohérence de leurs actions** dans les domaines du logement, des transports, de l'environnement, du développement économique et de l'urbanisme.

PROJET D'IMPLANTATION D'UN COMPLEXE DE STUDIOS CINEMATOGRAPHIQUES EN PLAINE DE FRANCE

EuropaCorp, société de production et de distribution présidée par **Luc Besson**, envisage de **créer un centre de production cinématographique de taille internationale, à Saint-Denis**, sur le site d'une ancienne centrale EDF.

Le projet de studio représente un investissement d'environ 100 M€ en 2004-2005 entraînant la création ou le transfert d'un potentiel d'emploi important au sein de l'un des territoires identifiés comme prioritaires au contrat de plan Etat-Région. **A terme d'ici 2010** et avec le parc d'attraction, **2000 emplois nouveaux** pourraient être directement créés sur le site.

Le CIADT marque l'intérêt du Gouvernement pour l'implantation de ces studios cinématographiques à Saint-Denis, porteurs de développement économique pour le territoire nord francilien.

PROJETS D'AMENAGEMENT EN BASSE SEINE (CAEN, ROUEN, LE HAVRE)

Le réseau Normandie Métropole qui réunit Caen, Rouen, Le Havre, recherche les moyens permettant à ces trois villes et à leurs agglomérations de :

- jouer de leurs complémentarités pour être ensemble plus attractives à l'égard des fonctions supérieures de l'industrie et du tertiaire,
- affirmer un rôle de métropole du Nord-Ouest en lui permettant de tirer partie de sa situation de porte maritime de l'agglomération parisienne.

A ce titre, **la reconquête des espaces d'interface ville-port, délaissés suite aux déplacements des activités portuaires vers l'aval**, le plus souvent en friches, **constitue un enjeu fort de développement.**

Pour réaliser la reconversion de ces espaces, les trois villes conduisent, avec l'appui technique et financier de l'Etablissement Public de la Basse-Seine, d'importants programmes de maîtrise foncière (140 hectares à Caen, 750 hectares au Havre et 110 hectares à Rouen) et de requalification urbaine.

Les contrats de plan de Haute et Basse Normandie ont permis d'engager des opérations de reconversion significatives. Sur la période 2004-2010, l'ensemble du programme représente un montant de l'ordre de **16 M€** auquel le Gouvernement décide d'affecter **2 M€** sur la période 2004-2006, en complément des moyens mobilisés dans le cadre des contrats de plan Etat-régions. Les préfets de la Haute Normandie et de la Basse Normandie sont mandatés pour le finaliser en liaison avec les collectivités locales.

Par ailleurs, **le CIADT souligne l'intérêt du projet scientifique SPIRAL II**, permettant de conforter la dimension internationale du grand accélérateur national d'ions lourds de Caen (GANIL).

RENFORCER LA COMPETITIVITE DE LA METROPOLE LILLOISE

PROGRAMME D'ACTION EN FAVEUR DE L'AGGLOMERATION LILLOISE

Le CIADT du 23 Mai 2003 a souligné la **nécessité d'accompagner la redynamisation des secteurs les plus exposés aux mutations économiques de l'agglomération lilloise**, notamment le bassin d'emploi de Roubaix-Tourcoing- Vallée de la Lys.

Ce bassin connaît en effet une situation critique liée à la fragilité du secteur textile- habillement, aux difficultés d'insertion professionnelle et de qualification de la main d'œuvre et à l'environnement urbain.

Le CIADT a souhaité compléter les actions importantes déjà à l'œuvre dans le cadre du contrat de plan Etat Région, du DOCUP et du contrat d'agglomération de Lille-Métropole, par des **mesures en matière de diversification du tissu économique, de reclassement des salariés, d'appui à la coopération transfrontalière.**

Dispositif de reconversion et reclassement des salariés licenciés

La réinsertion professionnelle des demandeurs d'emplois, issus des entreprises en difficulté du département du Nord et plus particulièrement de l'arrondissement de Lille requiert une mobilisation particulière, compte-tenu du parcours professionnel des salariés licenciés

A cet effet, le **dispositif d'Appui Reconversion Reclassement Métropole Lille (ARRMEL)**, après une étude-diagnostic par l'ANPE de chaque cas individuel, inscrit chaque salarié licencié dans un parcours personnalisé de réinsertion professionnelle.

L'Etat décide d'apporter son concours à cette opération de renforcement du dispositif ARRMEL de retour à l'emploi, à hauteur de **2,84M €**

Dispositif de parrainage de TPE/PME par de grandes entreprises (PLATO)

Lancés en Belgique dans les années 1980, les réseaux de parrainage de TPE/PME par des grandes entreprises ont eu des effets spectaculaires sur l'emploi et le développement local.

Plusieurs « PLATO » ont été constitués en France depuis 3 ans, avec pour principaux objectifs de sortir les chefs d'entreprises de TPE/PME de leur isolement et d'accroître leurs performances et leur compétitivité.

Le lancement d'un PLATO est prévu sur le versant nord-est de la métropole lilloise avec Gaz de France, déjà à l'initiative des PLATO existants en France, ainsi que les pôles professionnels locaux, les OPCA, la Région, l'Etat et l'Europe (FSE). L'Etat participera à la mise en œuvre de cette démarche.

Programme de requalification d'espaces économiques dégradés

Dans le cadre de sa stratégie foncière à vocation économique adoptée en avril 2003, Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) a engagé un **programme de requalification d'espaces économiques dégradés sur 40 sites représentant un potentiel global de 150 hectares.**

L'offre foncière ainsi mobilisée sera prioritairement dédiée aux PME/PMI, à l'artisanat, aux industries non polluantes et à des activités tertiaires et de services.

Le CIADT décide d'apporter 5 M€ à ce programme. La mobilisation de crédits européens sera recherchée en liaison avec la région. Parmi les sites concernés, priorité sera donnée à ceux localisés sur le bassin d'emploi de Roubaix-Tourcoing-Vallée-de-la-Lys. Par ailleurs, l'Etat confirme un engagement de **2,9M €** pour la restructuration de la friche Leblan Lafont à Lille.

LANCEMENT D'UN GRAND PROJET SUR LE VERSANT NORD-EST DE L'AGGLOMERATION LILLOISE

Le CIADT du 26 mai 2003 a décidé de lancer la réflexion sur le devenir de la zone de l'Union à Roubaix-Tourcoing-Wattrelos.

Le Gouvernement mettra en place une mission d'expertise nationale dans les meilleurs délais dès le début de l'année 2004 et prendra en charge le financement des études correspondantes.

Cette mission interviendra, en articulation avec Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU), maître d'ouvrage, notamment en matière de développement de la dimension transfrontalière de la zone, de définition de la participation de l'Etat au projet et du montage du « campus intégré » envisagé sur la zone.

Maîtrise foncière et aménagement du site

L'Etablissement public foncier Nord-Pas-de-Calais, par délégation du droit de préemption urbain de LMCU, a engagé sur ses fonds propres des acquisitions foncières et immobilières pour près de 14 M€ et réalisé des travaux de réhabilitation préparatoires à la réurbanisation de la zone de l'Union.

Pour appuyer cet objectif, le Gouvernement a décidé d'attribuer à l'EPF Nord Pas-de-Calais une dotation exceptionnelle de **5 M€**

A l'issue de la mission d'expertise nationale, **le Gouvernement identifiera les financements nécessaires pour l'aménagement d'ensemble de la zone de l'Union et proposera lors d'un prochain CIADT les mesures de soutien à ce projet de dimension nationale.**

« Campus intégré » textile Image-distribution

L'avenir du textile dépend de plus en plus de produits à forte valeur ajoutée : textiles techniques, conception, logistique et marketing.

De cette nécessité est né le concept de **campus intégré** qui assurera, sur le parc de l'Union, le rassemblement des synergies dans les domaines concernés. Il sera réalisé avec le réseau local des acteurs du textile, de la distribution et de l'image.

Le CIADT décide d'accompagner la constitution, sur la zone de l'Union, du « **Campus intégré** », en participant financièrement aux opérations d'aménagement à hauteur de **5,2M€**

DEMARCHE TRANSFRONTALIERE SUR L'AGGLOMERATION LILLOISE

Les outils existants permettant d'assurer un réel développement de la coopération transfrontalière avec la Belgique sont insuffisants.

A brève échéance, le futur groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) apportera de vrais éléments de réponse pour faciliter la coopération de proximité en fournissant le moyen de réalisation des services et de projets d'intérêts communs.

Toutefois, le portage de projets complexes nécessitera la plus large association partenariale.

Le processus nécessite maintenant un saut qualitatif majeur.

- Une démarche pragmatique

Sans attendre l'approbation de l'ensemble des textes permettant d'accélérer la coopération transfrontalière avec la Belgique (accord franco-belge du 16 septembre 2002, lois de décentralisation), **il est indispensable de s'engager résolument sur la voie de la création d'une institution spécifique de gouvernance** pour permettre le débat et la prise de décision politique à l'échelle de l'euro-métropole.

Cette mise en place doit être conduite de façon progressive, en utilisant et en valorisant les organes existants. Elle suppose également un outil technique pour conduire les analyses nécessaires et préparer les débats, outil qui pourrait prendre la forme d'une **agence transfrontalière**.

- Une démarche innovante

L'identification des freins juridiques au développement du transfrontalier se heurte à deux difficultés. D'une part, la matière est fort complexe, d'autre part les analyses doivent se conduire dans un cadre bi-national, voire multipartite compte tenu des compétences des entités fédérées belges.

Pour avancer des propositions concrètes, le gouvernement français proposera aux autorités belges de constituer une **mission parlementaire franco-belge** qui aura pour tâche de proposer aux gouvernements, dans le délai de 12 mois, les modifications législatives ou réglementaires nécessaires et les expérimentations à envisager, notamment dans la perspective d'un district européen.

- Une démarche progressive

L'ampleur des sujets relevant du développement de la coopération transfrontalière est telle qu'une approche sélective et phasée s'avère indispensable. Une attention particulière devra également être portée à des **actions de concrétisation rapide** pour marquer la progression de la prise en charge de diverses problématiques.

Ainsi le cahier des charges de la mission parlementaire s'appuiera sur les thématiques d'ores et déjà identifiées dans les échanges conduits au niveau régional dans les derniers mois : planification, urbanisme, transports, emploi, eau, environnement, domaines sanitaire et médico-social, etc.

L'Etat apportera **150.000 €** de crédit d'études pour accompagner cette démarche.

FLUIDIFIER LES DEPLACEMENTS DANS LE BASSIN PARISIEN

AUTOROUTE A 19 : ARTENAY -COURTENAY

La liaison autoroutière de Courtenay (A6) à Artenay (A10) d'une longueur de 100 km, est **l'une des liaisons autoroutières tangentielles qui permettront aux trafics de transit d'éviter le passage par l'Ile-de-France**. Elle s'intégrera également dans une grande transversale autoroutière permettant de relier la façade Atlantique au sillon lotharingien et contribuera à améliorer les relations internes au département du Loiret.

L'avis d'appel à candidatures pour la concession de la liaison autoroutière A 19 Artenay – Courtenay a été publié le 7 mai 2003 au Journal officiel des communautés européennes. Quatre candidatures ont été déposées.

Le CIADT décide la réalisation de l'autoroute A19, déclarée d'utilité publique en 1998, et conduira les procédures de mise en concession dans l'objectif de signer le contrat début 2005.

LIAISON AUTOROUTIERE A24 (AMIENS-LILLE-BELGIQUE)

Au Nord de la France, les flux de transports internationaux Nord-Sud sont concentrés sur un nombre limité de corridors multimodaux qui connaissent déjà des trafics importants, encore appelés à se développer.

Assurer la fluidité de l'axe multimodal Paris-Lille-Europe du nord où se superposent des services de transports très diversifiés, voyageurs et marchandises sur des courtes, moyennes et longues distances, apparaît aujourd'hui comme une nécessité tant au titre du développement économique que de l'intégration de la France dans l'espace européen.

Cette situation justifie que le projet de construction d'une liaison autoroutière prolongeant l'autoroute A 16 à partir d'Amiens jusqu'à la frontière belge soit remis à l'étude.

C'est pourquoi, **le Gouvernement souligne l'importance du débat public en cours sur la liaison autoroutière entre Amiens, Lille et la Belgique.**

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A34 VERS ROCROI ET LA BELGIQUE

L'autoroute A34, en voie d'achèvement entre Reims et Charleville-Mézières, a vocation à être prolongée vers Rocroi et la Belgique, définissant ainsi un nouvel itinéraire international performant entre Bruxelles et la France.

L'activité logistique de la Champagne, notamment sur le site de Vatry, sera ainsi confortée par sa localisation à la convergence de flux issus, au Nord, d'Angleterre et du Benelux par les autoroutes A26 et A34, et se diffusant au Sud, vers le sillon rhodanien et l'Italie par l'autoroute A5, et vers l'Ouest et l'Espagne grâce à la réalisation de l'autoroute A19, puis, à plus long terme, à celle de Bourges-Auxerre-Troyes.

Le CIADT confirme le caractère prioritaire de la réalisation du prolongement de l'autoroute A 34 vers Rocroi et la Belgique qui sera soumis à enquête publique en 2004.

LIGNE FERROVIAIRE RAPIDE NORMANDIE/VAL DE SEINE

Le projet de liaison rapide Normandie – Vallée de Seine doit permettre d'améliorer la qualité des liaisons ferroviaires de la Normandie et de l'ouest de l'Île-de-France vers Paris.

L'opération LRNVS regroupe trois projets :

- Des aménagements sur la ligne existante Paris-Mantes inscrits au contrat de plan et actuellement en cours de réalisation,
- Une liaison permettant aux trains normands d'arriver à la gare souterraine d'Hausmann-Saint-Lazare, terminus actuel du RER E (projet Eleonor),
- Une liaison nouvelle entre Mantes et Achères.

Le CIADT soutient le projet ELEONOR permettant aux trains venant de Normandie d'accéder à la gare d'Hausmann-Saint-Lazare et à la gare TGV de Roissy, en confirmant l'engagement des études d'avant projet sommaire début 2004.

DEVELOPPER LES LIAISONS DE L'ENSEMBLE PORTUAIRE DE LA BASSE SEINE ET OUVRIR LE RESEAU FLUVIAL VERS L'EUROPE

LA DESSERTE FERROVIAIRE ET FLUVIALE DE PORT 2000

La croissance du trafic de conteneurs attendue de la mise en service de Port 2000 au Havre entraînera une croissance substantielle des flux de trafics induits à terre, pour lesquels toutes les conditions d'une meilleure répartition modale doivent être recherchées. Le triplement du trafic ferroviaire de conteneurs est ainsi attendu.

Les partenaires publics ont défini un **programme important de développement des infrastructures ferroviaires et fluviales** pour éviter que la croissance du trafic ne se porte exclusivement sur la route et pour donner au port les moyens d'approfondir son hinterland commercial.

L'Etat, la Région Haute-Normandie et leurs partenaires consacreront à moyen terme plus de 100 M€ à l'amélioration de la desserte terrestre de Port 2000.

La desserte ferroviaire

C'est sans doute sur le réseau ferré que les performances de la desserte terrestre du port devraient faire l'objet des progrès les plus remarquables.

En ce qui concerne la **desserte ferroviaire à moyenne distance**, la modernisation et l'électrification de la ligne Motteville-Montérolier-Buchy, inscrits au contrat de plan, permettra l'acheminement, vers le Nord et l'Est de la France, de trains issus de Port 2000 en évitant la traversée de Rouen et de l'agglomération parisienne.

Cette opération constituera le premier maillon d'un grand contournement Nord de l'Île de France.

Le CIADT demande au ministre chargé des transports de définir les travaux nécessaires à l'amélioration des services offerts par le grand contournement ferroviaire Nord de l'Île de France pour le fret.

La desserte fluviale

Le projet Port 2000 ne prévoit pas à ce jour la création d'une connexion fluviale directe entre les nouvelles installations portuaires et la Seine. Ainsi, le terminal fluvial dédié en cours de création dans le port actuel sera relié, par une voie routière en site propre, aux nouvelles installations, ce qui permettra le transfert des conteneurs par trains routiers.

Cependant, Port 2000 permet une telle connexion dont le coût est estimé à **100 M€**

Le CIADT décide que le projet d'écluse fluviale de Port 2000 sera lancé pour une mise en service fin 2007. Dans l'attente, il demande aux acteurs concernés de préciser les conditions techniques et économiques de fonctionnement de la desserte fluviale de Port 2000.

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

Le projet de liaison fluviale Seine-Nord Europe s'inscrit dans le cadre de la forte croissance actuelle du transport fluvial (+ 22% de 1997 à 2002), principalement portée par le réseau à grand gabarit.

Seine-Nord Europe a pour vocation d'amplifier cet essor en sortant le bassin de la Seine et de l'Oise de son isolement et en assurant sa mise en réseau avec les voies navigables du Nord de la France et plus largement de l'ensemble du réseau européen.

Sur un axe Nord-Sud particulièrement congestionné, il permettra un accroissement très sensible du fret fluvial transitant du bassin parisien vers les ports du Nord. Il présentera également l'avantage de faire pénétrer les marchandises au cœur des agglomérations de deux régions parmi les plus peuplées de France.

Le principe retenu est celui d'un **aménagement progressif en trois parties**. L'aménagement des extrémités de la liaison est en cours avec 300 millions d'euros programmés sur la période 2000-2007 par l'État et les régions Ile-de-France, Picardie et Nord-Pas-de-Calais.

Le Gouvernement décide la réalisation du Canal Seine Nord. Voies Navigables de France engagera dès janvier 2004 les études d'avant projet avec pour objectif sa déclaration d'utilité publique avant la fin 2007.

Parallèlement, l'Etat veillera à la mise en œuvre d'un programme de préservation de l'Oise-aval (lutte contre les inondations, protection des berges, activités touristiques).

OUTRE-MER

DESENCLAVEMENT NUMERIQUE DES ANTILLES

UN CABLE SOUS-MARIN POUR LA GUADELOUPE ET LA MARTINIQUE

Alors que le plan gouvernemental RESO 2007 prévoit le haut débit pour tous en 2007, il convient de **développer la continuité numérique du territoire avec les départements d'Outre Mer**, pénalisés par le surcoût du transport du haut débit à travers les océans.

Une opportunité de désenclavement se présente dans les Antilles où **le Conseil régional de la Guadeloupe a décidé la construction d'un nouveau câble sous-marin de télécommunications reliant la Guadeloupe à Porto Rico**, pour un coût estimé à 20 M€.

Les câbles existants étant coûteux à utiliser et limités en capacité, **une infrastructure supplémentaire reliant Martinique et Guadeloupe permettrait de faire baisser les coûts** du transit en sortie de territoire dans des proportions permettant le développement des services liés au haut débit en Martinique. De plus la simultanéité des travaux entre Martinique et Guadeloupe permettrait de réaliser des économies importantes.

C'est pourquoi l'Etat est prêt à participer aux études visant au prolongement du câble de la Guadeloupe à la Martinique, afin d'accompagner l'intervention des collectivités locales.

Il mobilisera, outre les crédits FEDER et de défiscalisation qui pourront représenter plus de 50 % du projet total, **une somme plafonnée à 1 M€** dont :

- 0,3 M€ de la Caisse des Dépôts et Consignations pour les études préalables sous réserve d'une prise de participation éventuelle dans la structure porteuse,
- 0,7 M€ de crédits d'Etat.

DES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA REUNION

Dans la mesure où le prix des liaisons sous-marines reste élevé, malgré la mise en service récente des câbles sous-marins AMERICAS II et SATE SAFE 3, et qu'il n'est pas envisageable à court terme de poser de nouveaux câbles sous-marin, **l'Etat encourage les acteurs locaux à trouver des solutions alternatives pour désenclaver numériquement l'île de la Réunion** en s'appuyant notamment sur les recommandations du groupe de travail interministériel sur le haut débit dans les DOM.

Dès que ces pistes de travail auront été précisées, l'Etat proposera aux collectivités locales concernées un **co-financement des études de faisabilité** relatives à la mise en œuvre de ces solutions alternatives.

UN PLAN DE DEVELOPPEMENT DES TELECOMMUNICATIONS A L'INTERIEUR DE LA GUYANE

La situation de la Guyane est atypique en matière de télécommunications car la plupart des communes de l'intérieur ne bénéficient pas à ce jour d'un accès aux services de télécommunications.

Aussi, l'Etat contribuera au **plan de déploiement des télécommunications dans une dizaine de nouvelles communes de Guyane** par l'établissement d'infrastructures de réseaux satellitaires (VSAT-IP), le déploiement de fibres optiques et pylônes le long des routes en construction et l'étude d'achats groupés de bande passante sur le câble sous-marin.

Sur un coût total estimé à 5 M€ en investissement, l'Etat mobilisera sur 2 ans, outre la mise en œuvre des mesures de défiscalisation, une somme plafonnée à **1,5 M€**. Une contribution significative des crédits FEDER sera également recherchée.

GRANDS PROJETS DE LA GUYANE

RENOVER LES GRANDS EQUIPEMENTS DE TRANSPORT

La vie économique de la Guyane est totalement dépendante de ses grands équipements de transport que sont les ports et les aéroports. Beaucoup de ces équipements présentent des signes importants de vieillissement et doivent être mis aux normes et modernisés : port commercial de Dégrad des Cannes, port de Saint-Laurent-du-Maroni, aéroport de Cayenne-Rochambeau.

Le CIADT décide le lancement d'une mission du conseil général des ponts et chaussées sur le financement de la rénovation et de la modernisation de ces équipements vitaux.

En outre, le projet stratégique de **construction du pont de l'Oyapock**, qui permettra de relier la France et le Brésil, a fait l'objet d'un accord international entre les 2 pays : son financement est partiellement inscrit à l'actuel contrat de plan, mais sa réalisation dans les délais prévus nécessite une dotation complémentaire de l'ordre de **15 M€**

Le CIADT décide d'inclure la réalisation du pont sur l'Oyapock dans le périmètre du futur établissement public chargé du financement des infrastructures de transport.

SOUTENIR LES PROJETS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION DE CAYENNE

Dans le contexte de croissance démographique très rapide de la Guyane, l'agglomération de Cayenne présente une situation particulièrement délicate en raison du développement de l'habitat spontané dans des secteurs insalubres.

Le CIADT souligne l'importance des projets d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération de Cayenne, dès lors qu'ils s'inscrivent en cohérence avec les orientations du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) en cours d'élaboration.

L'Etat engagera des discussions avec la communauté de communes du centre littoral pour **l'élaboration d'un contrat territorial particulier**, dans le cadre du contrat de plan 2000-2006 qui sera acté à l'occasion de sa révision et de celle du DOCUP en 2004, en accord avec la Région.

LA REUNION : APPUI A L'AMENAGEMENT FONCIER ET AU DEVELOPPEMENT DES BOURGS

AMENAGEMENT DES BOURGS

L'Ile de la Réunion connaît une forte expansion démographique. Cette croissance importante exerce une très forte pression sur les espaces agricoles de la bande côtière ainsi qu'une « explosion » de l'habitat informel sur les « Hauts » de la Réunion, en milieu rural voire « naturel ».

Trois grands enjeux d'aménagement se trouvent ainsi posés de façon cruciale : la protection des espaces naturels, la sauvegarde des espaces agricoles et les besoins d'extension urbaine répondant à la croissance démographique.

La structuration des bourgs des Hauts ne doit pas conduire à une urbanisation incontrôlée du milieu rural, mais à la création de véritables pôles de développement et d'équilibre entre l'urbain et le rural.

A cette fin, le CIADT :

- **confirme** la mise en œuvre d'une participation à l'aménagement des quartiers (PAQ), en faveur de la construction de logements, qui permettra à la Réunion de bénéficier d'environ **2,5 M€** de crédits d'Etat.
- **décide** de renforcer les moyens consacrés aux projets d'équipements et d'aménagement des communes qui concourent à la structuration des bourgs des Hauts et des agglomérations de mi-pente. L'Etat abondera à hauteur de **2,5 M€** ce programme, sous réserve d'une participation équivalente de la Région.

DESSERTE AEROPORTUAIRE DE MAYOTTE

La desserte aérienne actuelle entre Paris et Mayotte n'est pas directe. Elle s'effectue essentiellement avec une escale à la Réunion, allongeant ainsi la distance et le temps de transport.

Conformément aux engagements pris dans la convention de développement 2003-2007, une étude relative à différents scénarios d'évolution à moyen terme de l'aéroport a été lancée à l'été 2003.

Elle permettra l'établissement d'un schéma aéroportuaire à l'horizon 2020, visant des liaisons aériennes directes vers la métropole.

La synthèse de l'ensemble des résultats et des conclusions des analyses devrait être dressée pour la fin de 2003.

Le CIADT prend acte de l'avancée du schéma aéroportuaire à Mayotte et demande que le plan de financement des infrastructures nécessaires soit examiné dans le cadre des prochains exercices contractualisés de programmation.

LES TERRITOIRES EN DIFFICULTE

LES TERRITOIRES EN DIFFICULTE

(ARIEGE, ARDECHE, TARN, BELFORT/MONTBELIARD, ARDENNES, ORNE, GARD RHODANIEN, THIERS-COMBRAILLES, ROANNE)

Le Gouvernement est très attentif à la situation des territoires confrontés à des mutations économiques graves pour lesquels la solidarité nationale doit pleinement s'exprimer.

Dès le CIADT du 13 décembre 2002, un dispositif d'anticipation et d'accompagnement des mutations économiques a été mis en place avec l'instauration, en février 2003 d'une procédure de « **contrats de site** » visant à permettre aux territoires victimes de restructurations de reconstruire leur tissu économique.

Le CIADT du 26 mai 2003 a traduit dans les faits cet engagement politique en approuvant un premier ensemble d'une douzaine de contrats, dont les premiers ont été officiellement signés à partir de l'été 2003.

Dans la conjoncture économique actuelle, le Gouvernement engage **un nouvel ensemble de contrats territoriaux** sur des bassins touchés par les crises textiles, celles du travail des métaux ou qui présentent des faiblesses structurelles du fait de leur mono-activité.

Le CIADT approuve les contrats territoriaux suivants qui mobiliseront des concours de l'Etat et des collectivités locales à hauteur de **120M€** sur trois ans :

- **du bassin d'emploi du pays de Foix-Haute-Ariège** (restructuration de Péchiney) conformément à l'engagement du Premier ministre à l'été dernier,

- **des bassins de l'Ardèche sud et du Tarn sud** (crise textile),

- **de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt**, dans un souci de diversification du tissu économique local trop dépendant des seuls secteurs de l'énergie et des transports.

Parallèlement, mandat est donné aux Préfets concernés pour **préparer des contrats territoriaux** en faveur des zones suivantes :

- **le département des Ardennes** fragilisé par les difficultés du secteur de la mécanique,

- **le bassin d'Argentan** (Orne)

- **les bassins de Thiers et des Combrailles** (Puy-de-Dôme)

- **le bassin de Boulogne-sur-Mer** (Pas-de-Calais), confronté à la fermeture de la Comilog.

En outre, le Gouvernement est attentif à la mise au point des contrats de site consécutifs à la restructuration de GIAT Industries. A ce titre, un mandat complémentaire sera adressé au Préfet de la Loire concernant **Roanne**.

Enfin, des mesures spécifiques sont décidées pour le **Gard Rhodanien** concerné par la fermeture du site d'Ugine à **Laudun**.