

### Les tram-trains

Le tram-train est un système de transport en commun qui permet à un même véhicule de circuler sur des voies de tramway en centre-ville et de relier des stations situées dans le périurbain, voire au-delà, en circulant sur le réseau ferroviaire régional et ainsi améliorer la desserte.

Cela nécessite une interconnexion physique des réseaux urbain et ferroviaire ainsi qu'un matériel apte à circuler sur les deux réseaux, c'est-à-dire compatible avec le chemin de fer classique (signalisation, puissance, résistance) et les normes de sécurité liées à la circulation urbaine (capacités de freinage, signalisation).

L'offre permise par ce mode de transport en commun peut alors être vaste et contribuer à un maillage plus efficace de l'ensemble du réseau, notamment en cas de combinaison avec le tramway classique. Dans le cas où l'offre de transport urbaine ou régionale n'est pas substituée par le tram-train, il est nécessaire de vérifier que les lignes empruntées disposent de la capacité suffisante compte tenu de l'ensemble des circulations qui doivent cohabiter sur une même infrastructure. Du fait de son caractère à la fois urbain et régional, le tram-train est souvent l'occasion de réorganiser les réseaux de transport en commun existants autour de lignes de force, que ce soit pour le transport public routier ou ferroviaire, urbain et régional. Par rapport au transport ferroviaire régional classique, l'avantage majeur du tram-train réside dans la liaison directe offerte aux usagers entre la périphérie et le centre-ville. Il permet ainsi d'éviter les ruptures de charge liées aux correspondances en gare, que l'on rencontre habituellement pour les déplacements ferroviaires périphérie/centre-ville.

Assez développé dans les pays germaniques, et notamment à Karlsruhe, où il a vu le jour au début des années 90, ce système devrait être mis en service prochainement, en 2006 en région parisienne puis en 2009-2010 à Mulhouse ainsi qu'en 2011 à Strasbourg.

## LE MODE ROUTIER

### La territorialisation des prévisions de trafics routiers

Les taux de croissance retenus pour estimer les valeurs de trafic à long terme sont des moyennes nationales. Cette évaluation tient toutefois compte de la spécificité fonctionnelle des axes de la zone d'études dans la mesure où il a été utilisé un taux de croissance différent par classe de trafic.

- trafic VL local ( $d < 20$  km) ;
- trafic VL à moyenne distance ( $20 \text{ km} < d < 50$  km) ;
- trafic VL à longue distance ( $d > 100$  km) ;
- trafic PL interne en France ;
- trafic PL d'échange (point d'arrivée ou de départ en France) ;
- trafic PL de transit (point d'arrivée et de départ hors de France).

Ce taux est ensuite appliqué aux valeurs de trafic par classe, effectivement constatée dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Il est clair que cette méthode ne prend qu'imparfaitement en compte la spécificité des territoires concernés, notamment en terme de croissance économique et d'évolution de la démographie, facteurs déterminants dans la croissance des trafics. L'évolution plus rapide que la moyenne nationale des trois régions considérées n'est donc pas prise en compte, en particulier dans les taux de croissance des trafics locaux. **Les chiffres présentés dans le dossier support du débat public sont donc à considérer comme des valeurs basses des estimations.**

### Les interventions de sécurité et d'entretien

Les interventions de sécurité et dans le cadre des travaux d'entretien de l'exploitant de l'autoroute doivent s'effectuer en permettant au trafic de continuer à s'écouler. Dans ces conditions, l'exploitant cherche à minimiser la congestion engendrée par ces travaux, et à garantir un niveau de sécurité maximal aux équipes d'interventions et aux usagers. Malgré ces précautions, les chantiers mis en place sur ces sections à fort trafic provoquent déjà une gêne accrue pour les usagers. En effet, la réduction de la capacité de l'infrastructure pendant toute la durée des travaux, passant de 2x3 voies avec bande d'arrêt d'urgence à 2x2 voies réduites sans bande d'arrêt d'urgence, a pour conséquence une augmentation sensible de la congestion que ce soit aux heures de pointe, quotidiennes à l'approche des agglomérations ou lors de grandes migrations, ou suite à un incident même de faible gravité (véhicule en panne, accident matériel etc.). Ainsi, entre 1997 et 2002, le pourcentage de jours possibles pour effectuer des travaux est passé, hors été, de taux compris entre 43 et 68 %, à des taux compris entre 10 et 25 %. En été, ces taux sont de 0 %.

### Les interventions après un accident

Pour diminuer le temps d'intervention sur un accident, entre le moment où les équipes sont sur le site et le moment où les voies neutralisées sont remises en service, il faudrait prendre des dispositions réglementaires de façon à permettre la réalisation du constat d'accident indépendamment de l'enlèvement physique des véhicules concernés, la sensibilisation des intervenants afin qu'ils limitent au strict nécessaire les opérations nécessitant de conserver les véhicules impliqués à l'endroit exact de l'accident, enfin l'optimisation, avec les pompiers, des procédures décrites dans les plans d'opération interne. La réduction du temps de traitement des accidents permettrait une remise en service plus rapide des voies neutralisées et diminuerait la congestion due aux accidents.

## Les mesures en faveur du pavillon routier français

Trois mesures d'urgence ont été annoncées en septembre 2005 par Dominique PERBEN, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer pour remédier aux effets de court terme de la hausse du prix du gazole pour les entreprises du secteur du transport routier français :

- mesure d'urgence n° 1 : au titre de l'année 2006, revaloriser fortement le dégrèvement de taxe professionnelle par véhicules de 16 tonnes et plus, et des autocars de plus de 40 places assises en le faisant passer de 366 € à 700 € par véhicule ;
- mesure d'urgence n° 2 : porter ce dégrèvement à 1 000 € **pour les véhicules les plus récents et les moins polluants** (au sens des normes EURO II et EURO III, c'est-à-dire près de 50 % du parc de véhicules de 16 tonnes et plus) ;
- mesure d'urgence n° 3 : faire entrer ces mesures en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2005, ce qui aura un effet sur la trésorerie des entreprises avant la fin de l'année.

En outre, pour moderniser ce secteur dynamique et créateur d'emplois et lui redonner une compétitivité durable, huit mesures de modernisation ont été arrêtées :

- mesure n° 1 : Assurer la répercussion du prix du carburant dans les prix facturés. Les contrats de transports devront indiquer le prix du gazole à la date de la conclusion du contrat. La facture mentionnera le prix atteint au moment de la réalisation de la prestation. La différence sera automatiquement répercutée au client final. Cette mesure législative sera votée en urgence ;
- mesure n° 2 : Intervenir législativement pour fixer un réel délai maximum de paiement, comme le prévoit déjà le Code du Commerce pour un certain nombre de produits et de prestations ;
- mesure n° 3 : Les aménagements de la taxe professionnelle mis en place depuis 2004 (exemption de taxe professionnelle pour les investissements nouveaux) commenceront à produire leurs effets en 2006. Ils se traduiront par une diminution supplémentaire de taxe professionnelle pour le secteur des transports en 2006 qui s'ajoute à l'effet des mesures d'urgence ;
- mesure n° 4 : Adresser un mémorandum à la Commission Européenne pour relancer les discussions sur un gazole professionnel harmonisé au niveau européen afin de mettre fin aux distorsions de concurrence entre états membres ;
- mesure n° 5 : Renforcer l'efficacité du dispositif de contrôle sanction pour réprimer les pratiques irrégulières à l'origine d'une concurrence déloyale en lançant un vaste plan de modernisation du contrôle sur route et en utilisant les possibilités nouvelles d'immobilisation des véhicules ;
- mesure n° 6 : Soutenir la modernisation de la flotte de véhicules routiers en soutenant le remplacement des chrono-tachygraphes analogiques par des appareils numériques ;
- mesure n° 7 : Conclure le travail engagé début 2005 sur la mise en place d'un réseau de distribution spécifique pour le carburant professionnel ;
- mesure n° 8 : Promouvoir l'utilisation d'énergies alternatives, telles que les biocarburants.

## La privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes

Sur la base de la loi du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, l'Etat a pu concéder la construction et l'exploitation de sections d'autoroutes à des sociétés dans lesquelles les intérêts publics étaient majoritaires. Plusieurs sociétés ont ainsi été créées à cet effet : d'abord des sociétés d'économie mixte entre 1955 et 1965, puis des sociétés à capitaux entièrement privés à partir de 1970 dont la société Cofiroute.

Ce système a permis, en grande partie grâce au financement des usagers, de construire un réseau d'autoroutes concédées de près de 8 000 km au 1<sup>er</sup> janvier 2005 exploités par plusieurs sociétés entièrement détenues par l'Etat, une société à capitaux privés et publics (ASF), plusieurs sociétés à capitaux entièrement privés (Cofiroute, la compagnie Eiffage du viaduc de Millau, la société Alis...). En juin 2005, le Gouvernement a décidé de céder les participations détenues par l'Etat dans les sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes. Après mise en concurrence des différentes entreprises candidates et consultation de la Commission des participations et des transferts, le Gouvernement a retenu comme acquéreurs :

- pour ASF : Vinci, qui était le seul candidat ;
- pour APRR : le consortium composé d'Eiffage et Macquarie ;
- pour Sanef : le consortium composé d'Abertis, AXA, Caisse des dépôts et consignations, CNP Assurances, Financière et Foncière de Participations et Prédica.

Le produit total de la cession des participations de l'Etat et ADF dans les sociétés ASF, APRR et Sanef s'éleva à environ 14,8 Md€. **Hormis pour ASF qui a donné lieu** à des discussions particulières, les acquéreurs retenus sont ceux dont les offres sont apparues les mieux-disantes à l'issue de l'analyse multi-critères opérée en application du cahier des charges de la consultation publié le 18 juillet et complété le 7 octobre.

Les offres ont été analysées, sous la supervision de Monsieur Jean-Louis Fort, ancien secrétaire général de la Commission bancaire, non seulement sous l'angle financier, mais aussi en fonction du projet industriel et social proposé par les candidats pour le développement des sociétés. Des engagements ont ainsi été pris par les candidats en faveur de la qualité du service public, du développement de l'outil industriel et de l'emploi, et de la préservation de l'exercice des missions des services de l'Etat en matière de sécurité et de sûreté. Les acquéreurs se sont également engagés à respecter les accords d'entreprise existants dans chacune des sociétés, et notamment l'engagement que l'automatisation des péages ne conduirait à aucun licenciement ni mutation forcée, et à poursuivre la négociation en cours en vue d'un accord de branche.

Enfin, les acquéreurs se sont engagés à accepter les modifications des cahiers des charges des concessions demandées par l'Etat pour renforcer le service public. Ces modifications portent notamment sur :

- une meilleure information du concédant en matière financière, sur les trafics, sur la réalisation des opérations et plus généralement sur l'exécution du contrat de concession ;
- la création d'une autorité chargée du contrôle de l'exécution des travaux ;
- l'ajout de dispositions permettant le remboursement de l'avantage financier qui naîtrait d'un retard dans la réalisation des travaux ;
- le renforcement des pénalités en cas de manquement aux obligations du cahier des charges de la concession ;
- la présence d'un commissaire du gouvernement dans les instances des sociétés.

En outre, une commission sera créée au sein de chaque société afin de garantir le maintien de la concurrence en matière de marchés de travaux et de fournitures de service en tenant compte de l'avis rendu le 2 décembre 2005 par le Conseil de concurrence.

Il convient de souligner que cette privatisation ne change rien à la manière dont seront fixés les péages : les tarifs restent strictement encadrés par l'Etat comme par le passé. Plus généralement, un renforcement de la mission de contrôle de l'Etat sur les sociétés d'autoroutes va être réalisé afin que soient respectées les exigences de qualité dues aux usagers des autoroutes.

### **Le transfert d'une partie des routes nationales aux départements**

Le décret fixant la consistance du futur réseau routier national a été publié au Journal officiel le 6 décembre 2005 : il amène la longueur du réseau des routes nationales et autoroutes non concédées de 30 000 km environ actuellement à 11 870 km. Ce décret a été pris à l'issue d'une longue période de consultation puis de discussion avec les conseils généraux, qui a conduit le gouvernement à ajouter près de 1 800 km aux 10 000 km qu'il prévoyait initialement de conserver. Les routes n'appartenant plus au réseau routier national seront pour la plupart d'entre elles transférées aux départements. Ces transferts de routes ont pris effet le 1<sup>er</sup> janvier dernier dans la plupart des départements. Les DDE continueront toutefois à gérer ces routes, sous l'autorité des présidents de Conseil général, jusqu'à ce que les transferts aux départements des parties de services correspondants de l'Etat aient été effectués.

### **Les objectifs de la décentralisation dans le domaine des routes**

Le principe qui sous-tend la décentralisation consiste à confier chaque compétence à l'échelon de collectivité le mieux placé pour l'exercer. Avec la constitution ces 30 dernières années d'un réseau structurant d'autoroutes et de grandes liaisons principales, bon nombre de routes nationales ont perdu leur fonction d'écoulement du trafic de transit. Le réseau autoroutier compte en effet aujourd'hui près de 11 000 km d'autoroutes en service, dont 8 000 km sont concédés. Beaucoup de routes nationales présentaient donc un intérêt local marqué et avaient de grandes similitudes avec les routes départementales, tant en termes d'usage (type de trafic par exemple) qu'en termes de caractéristiques physiques (largeur des voies). C'est la raison pour laquelle l'Etat a entrepris de transférer aux départements, qui possèdent déjà près de 360 000 km de routes départementales, les routes nationales qui présentent un intérêt local prédominant. L'Etat conserve sous sa responsabilité le seul réseau principal structurant, essentiel pour l'économie du pays. Ce réseau est notamment constitué des autoroutes et des routes qui accueillent les trafics à longue distance ou qui assurent la desserte des grandes métropoles régionales et des grands pôles économiques.

### **Le réseau routier national, défini après consultation des départements, comportera environ 20 000 km de routes et d'autoroutes**

Les départements ont été consultés sur le projet de futur réseau routier national. Une large majorité d'entre eux a donné un avis globalement favorable au projet qui leur était soumis. Ils l'ont parfois assorti de réserves. Après la phase de consultation formelle qui s'est achevée à la fin du mois de mars 2005, le dialogue s'est poursuivi avec les départements qui le souhaitaient pour trouver une solution acceptable par les collectivités tout en restant conforme aux principes édictés par la loi ; le réseau routier national étant défini comme un réseau cohérent d'autoroutes et de routes nationales d'intérêt national ou européen. Le décret publié le 6 décembre 2005 définissant le futur réseau routier national a été amendé par rapport à son projet initial pour prendre en compte ces avis : la longueur du futur réseau routier national non-concédé qui s'élevait à environ 10 000 km dans le projet soumis à la consultation des départements a été portée à 11 800 km. Au final, le réseau routier national comporte près de 20 000 km (8 000 km d'autoroutes concédées et 11 800 km de routes nationales et d'autoroutes non-concédées).

### **Les moyens dont disposeront les départements pour entretenir les routes qui leur sont confiées**

L'Etat va transférer aux départements la totalité des ressources qu'il consacrait à la gestion des routes qui leur sont transférées. Ces collectivités disposeront donc, pour exercer leurs nouvelles responsabilités, de moyens financiers strictement identiques à ceux de l'Etat. La loi du 13 août 2004 énumère de manière exhaustive l'ensemble des dépenses (entretien, réhabilitation, exploitation...) donnant lieu à une compensation financière. C'est sur cette base que le projet de décret

fixant les modalités précises de cette compensation, en évitant tout effet d'aubaine ou d'éviction, a été préparé. Ce projet de décret a été soumis à la Commission consultative sur l'évaluation des charges, présidée par l'ancien ministre, Jean-Pierre Fourcade, et composée à part égale d'élus et de représentants de l'administration, et au Comité des finances locales qui lui ont, tous deux, donné un avis favorable. La transparence et l'équité de la méthode ont notamment été soulignées. Au total, ce sont près de 185 M€ **qui seront attribués chaque année aux départements pour la gestion des routes** transférées sans compter les crédits destinés à la rémunération des personnels transférés qui seront naturellement également versés aux départements.

### **Les moyens dont disposeront les départements pour financer de nouvelles routes**

Tout d'abord, la loi du 13 août 2004 prévoit explicitement que le financement des opérations inscrites dans les actuels contrats Etat-régions sera assuré conformément aux engagements financiers pris. A l'avenir, c'est-à-dire à l'issue des contrats en cours, le principe général sera celui du "décroisement des financements" entre l'Etat et les départements pour la construction de nouvelles routes : d'une part, l'Etat ne participera plus au financement des nouveaux projets sur le réseau transféré, d'autre part, les départements ne participeront plus au financement de l'aménagement du réseau routier national.

Ce choix permet d'éviter l'inéquité des solutions qui auraient consisté à attribuer à chaque département une dotation calculée sur la base des investissements passés : les départements dans lesquels la construction de nouvelles routes nationales a été importante par le passé auraient beaucoup reçu, indépendamment des investissements restant à faire, tandis que les départements dans lesquels l'effort d'investissement national a été faible auraient peu reçu, alors même que "le reste à faire" est en principe plus important.

Globalement, le bilan financier du décroisement est favorable aux collectivités territoriales prises dans leur ensemble (régions et départements).

### **Pas de péage sur les routes départementales**

L'idée de financer l'entretien et la construction des réseaux routiers départementaux par le péage est juridiquement impossible à mettre en œuvre. Le code de la voirie routière n'autorise en effet la perception d'un péage que pour l'usage des autoroutes ou des ouvrages d'art, pas pour celui des autres voies. Et seul l'Etat peut réaliser des autoroutes. En outre, dans le cadre des transferts de routes nationales aux départements, ces derniers bénéficieront du transfert de la totalité des moyens humains et financiers que l'Etat consacrait à la gestion du réseau qui leur sera transféré comme rappelé ci-dessus. Le recours à un financement complémentaire via le péage est donc inutile.

### **Les moyens humains dont disposeront les départements pour assumer leurs nouvelles missions**

En plus des transferts financiers, les départements vont également bénéficier, pour exercer leurs nouvelles missions, du transfert d'une partie des personnels des directions départementales de l'équipement (DDE). Hors les ouvriers des parcs et ateliers, ces transferts concerneront toutes les catégories de personnels, aussi bien d'exécution que d'encadrement. Le calcul du nombre d'agents transférés aux départements prendra en compte non seulement les personnels qui assurent la gestion des routes transférées mais également, pour partie, ceux chargés de leur développement ou qui exercent leurs missions dans les services supports, comme par exemple la comptabilité. Par ailleurs, les 24 000 fonctionnaires de l'Etat travaillant déjà sur les routes départementales du fait des précédentes étapes de décentralisation seront également transférés aux départements. Ces agents pourront choisir de rejoindre la fonction publique territoriale ou de conserver leur statut de fonctionnaire de l'Etat en position de détachement sans limitation de durée. Evidemment, les moyens financiers permettant de rémunérer ces personnels seront également transférés aux départements.

### **Les futurs services routiers de l'Etat : 11 directions interrégionales des routes et 21 services régionaux de maîtrise d'ouvrage**

Le transfert d'une partie des routes nationales aux départements est l'occasion d'engager une profonde réorganisation des services routiers de l'Etat. Un double mouvement de décentralisation et de modernisation est ainsi engagé.

Les services de l'Equipement auront demain à gérer, entretenir et aménager environ 11 800 km d'axes routiers non concédés. L'organisation actuelle composée d'une centaine de structures départementales au sein des DDE ne sera plus adaptée : son maintien aurait abouti à ce qu'une DDE, qui gère aujourd'hui 3 900 km de voies en moyenne, ne soit plus responsable que de 120 km de routes nationales. Il a donc été décidé de mettre en place une organisation permettant d'exploiter le réseau routier national par grands itinéraires. Deux raisons principales expliquent ce choix :

- le réseau non-concédé, bien que fortement réduit, va continuer de supporter l'essentiel du trafic. Il suscite en conséquence de fortes attentes. Seule une organisation par grands itinéraires permettra d'offrir un service plus homogène aux usagers notamment en matière de viabilité et d'information.
- la création d'unités de taille suffisante est un gage de maintien de la compétence de haut niveau des services routiers.

11 directions interrégionales des routes vont donc être créées : elles seront chargées de l'entretien et de l'exploitation du réseau ainsi que de l'ingénierie routière. Leur périmètre définitif est désormais arrêté. Par ailleurs, pour piloter les projets routiers neufs, 21 services régionaux de maîtrise d'ouvrage seront mis en place. Ils seront placés au sein de chaque direction régionale de l'Équipement, principal interlocuteur sous l'autorité des préfets de région de l'exécutif régional pour l'élaboration et l'exécution des volets routiers des contrats Etat-régions.

### **Le calendrier de mise en œuvre de la réforme**

Pour que le transfert des routes aux départements entre en vigueur, il fallait, conformément à la loi, qu'après la publication du décret définissant le réseau routier national, chaque préfet constate par arrêté le transfert aux départements des routes n'appartenant plus au réseau routier national. Cet arrêté a été signé dans la plupart des départements en décembre 2005 : le transfert des routes correspondantes a donc pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Pour les départements bénéficiant d'un transfert de routes dès le 1<sup>er</sup> janvier 2006, les services de l'Équipement jusqu'ici chargés des routes transférées ont été immédiatement et provisoirement mis à la disposition des départements pour assurer la continuité du service. Dans le courant de l'année 2006, les premiers transferts de services aux départements seront organisés.

### **Le péage urbain**

Le péage urbain est l'expression la plus couramment utilisée pour désigner les systèmes de tarification des déplacements automobiles urbains. Tous ces systèmes conduisent au paiement d'une somme par un usager défini (automobiliste ou autres usagers de la voirie) à l'entrée d'une zone ou sur une infrastructure particulière en milieu urbain.

Le contrôle mis en place pour le paiement des sommes dues peut s'effectuer soit par des systèmes classiques de barrière à l'entrée, soit par une technologie dite DSRC de télépéage avec un badge dans le véhicule, soit grâce à un système de caméras de vidéosurveillance qui analyse les plaques minéralogiques des voitures qui franchissent la limite de la zone ou entrent sur l'infrastructure et les compare avec la base de données des personnes ayant réglé le droit de péage.

Si les grandes villes des pays nordiques, familières du péage urbain depuis plus de 15 ans, ont plutôt adopté les premiers systèmes, Singapour et Melbourne ont adopté la technologie DSRC qui leur permet de moduler les tarifs en fonction des heures de la journée. Londres, de son côté, utilise depuis 2003 un système de caméras pour limiter l'accès à son hypercentre et va doubler le périmètre de la zone soumise à péage en février 2007.

Les systèmes de tarification des déplacements automobiles urbains peuvent avoir pour but de décongestionner les centres urbains de dégager des sources de financement pour la construction de nouvelles infrastructures et le développement de l'offre de transports en commun, d'encourager au report modal et d'adopter une politique globale de déplacement. Les habitants des zones périurbaines qui se rendent en ville pour travailler sont incités à stationner leurs véhicules dans des parcs relais à la périphérie et à emprunter les transports en commun ou une bicyclette.

Les expériences étrangères montrent que ces systèmes permettent d'enrayer la congestion toujours plus envahissante des centre-villes. A Stockholm, on note une baisse de la circulation d'environ 27 à 28 % et à Melbourne, de 15 %.

La tarification des déplacements automobiles urbains apparaît ainsi comme une solution intéressante pour limiter l'usage de la voiture en ville mais au-delà des contraintes techniques et des coûts de fonctionnement et de commercialisation des différents systèmes, elle se heurte à des questions d'acceptabilité de la part des automobilistes. Ce type de dispositif ne règle cependant pas la question de la circulation automobile en périphérie des zones concernées et donc la circulation automobile au sein de l'aire urbaine.

### **Les restrictions de circulation pour les poids lourds**

Toute l'année, sur l'ensemble du réseau routier, il est interdit de circuler, pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) transportant des marchandises, les samedis de 22h00 aux dimanches 22h00, les veilles de jours fériés de 22h00 à 22h00 le lendemain. Une dérogation permanente ou générale sans autorisation spéciale est consentie pour certains déplacements (transport d'animaux vivants, transport de presse, transport de fret aérien camionné, etc.).

Il existe également des interdictions spécifiques de circuler, qui concernent une partie du réseau Rhône-Alpes lors de la période hivernale, l'ensemble du réseau national lors de la période estivale, certaines autoroutes d'Ile-de-France (voir le site [www.bison-fute.equipement.gouv.fr](http://www.bison-fute.equipement.gouv.fr)).

D'autre part, l'arrêté du 10 janvier 1974, modifié en dernier lieu par l'arrêté du 13 juillet 2004, interdit la circulation des véhicules de transport de marchandises dangereuses soumis à signalisation (panneau orange) les dimanches et jours fériés de 0 à 24 heures et la veille de ces jours à partir de 12 heures. Pendant quelques week-ends à fort trafic, en été sur l'ensemble du réseau et en hiver sur le réseau Rhône-Alpes, ces interdictions s'appliquent du samedi matin à 7 heures au dimanche soir à 24 heures. Une dérogation générale, pour les transports de livraison de gaz liquéfiés ou d'hydrocarbures, permet la circulation de ces véhicules entre 12 heures et 20 heures, la veille des dimanches et jours fériés.

## **L'interdiction du transport routier pour les matières dangereuses**

Les risques liés au transport de matières dangereuses font partie des principaux problèmes de sécurité liés aux transports. En conséquence, une piste d'action consiste à interdire la circulation des PL transportant des matières dangereuses (et des déchets) de façon à accentuer le report modal (sur le fer, sur la voie d'eau) des transports de ces catégories de produits.

## **Les camions de 44 tonnes**

Le code de la route limite à 40 tonnes le poids total roulant autorisé des véhicules. Il existe néanmoins des exceptions pour les véhicules effectuant des opérations de transport combiné rail-route ou voie navigable-route, pour les transports exceptionnels (autorisation préalable délivrée par arrêté), ou encore pour le transport des bois ronds (PL jusqu'à 72 tonnes). De même, des exceptions sont possibles dans un périmètre de 100 km, voire, à titre exceptionnel, de 150 km, autour d'un port maritime afin d'assurer l'acheminement vers le port ou à partir de celui-ci de marchandises transportées par voie maritime. Au niveau européen, le transport international est limité à 40 tonnes. 9 Etats sur 25 autorisent cependant en transport national la circulation de véhicules de plus de 40 tonnes parmi lesquels certains de nos voisins immédiats : l'Italie, la Belgique, le Luxembourg, et le Royaume Uni.

Si, en matière économique pour les entreprises de transport, en matière d'environnement ou de congestion routière, l'impact de la circulation des 44 tonnes est plutôt positif, en revanche, l'impact en matière de sécurité routière et d'entretien des infrastructures est plutôt négatif. Une réflexion est actuellement menée pour mettre au point une possibilité nouvelle, encadrée et maîtrisée de faire circuler des camions "lourds".

## **La généralisation d'un système de surveillance vidéo**

Généraliser la vidéosurveillance sur l'axe A7-A9 permettrait une intervention plus rapide des équipes de sécurité en cas d'accident ou d'incident, grâce à une meilleure évaluation du phénomène par le personnel de surveillance et, de ce fait, une meilleure adéquation des moyens. Le retour à une circulation normale serait plus rapide, et les conditions de sécurité sur l'axe améliorées. Cette généralisation requiert toutefois un nombre important d'opérateurs pour contrôler les images vidéo. Plus globalement, elle représente un coût pour l'exploitant, tant en termes d'investissement matériel qu'en gestion du système (PC de surveillance). Elle suppose également une obligation de détection automatique des incidents sur certaines zones critiques, donc des moyens qui peuvent se révéler particulièrement importants au regard de la zone concernée.

## **La conduite automatisée**

Des expérimentations, qui démontrent la possibilité technique d'un guidage latéral et longitudinal de véhicules, ont été menées aux Etats-Unis pour les VL et en Europe pour les PL. La recherche menée aux Etats-Unis visait à diminuer l'interdistance entre les véhicules sur une file autoroutière dédiée, tout en dispensant le conducteur du guidage latéral du véhicule, de façon à accroître la capacité des autoroutes urbaines, sans dégrader la sécurité, voire en l'améliorant. La recherche menée en Europe sur les PL (projet "Chauffeur") vise à faire circuler les véhicules en peloton, le premier véhicule guidant les autres, avec pour effet d'accroître la sécurité (l'effort de conduite se concentre sur un seul véhicule), de diminuer la consommation de carburant (chaque PL est "aspiré" par le précédent), d'accroître la capacité de l'infrastructure (en diminuant l'interdistance entre véhicules). Bien que les problèmes techniques semblent résolus, au moins au stade de l'expérimentation, il n'est pas envisagé de mettre en place un tel système sur route ouverte. En effet, sans compter les conséquences que pourrait avoir une défaillance technique, l'insertion dans la circulation normale de camions groupés semble impossible, notamment pour les doubler.

## **Les High Occupancy Vehicles (HOV) aux USA**

Il s'agit de voies de circulation dont l'accès est réservé aux véhicules répondant à certains critères d'occupation. On distingue généralement les HOV 2 et les HOV 3 accessibles aux véhicules transportant respectivement au moins deux passagers et au moins trois passagers. Ces voies étant en général moins congestionnées que les voies classiques adjacentes, elles favorisent le covoiturage. Elles peuvent être implantées aussi bien sur des autoroutes sans péage que sur des autoroutes à péage (dans ce cas, les véhicules admis à circuler sur ces voies ne paient généralement pas de péage). Ces systèmes sont largement répandus, en zone urbaine ou périurbaine, dans les Etats les plus peuplés des Etats-Unis et ils se développent rapidement.

## **Les plans de déplacement des entreprises (PDE)**

La mise en place de PDE est encouragée par les dispositions de l'article 28-1 de la LOTI relatives aux Plans de déplacement urbains (PDU) ; ils visent à encourager les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité favorisant l'utilisation, par leur personnel, des transports en commun et du covoiturage. Par ailleurs, le conseil interministériel pour le développement durable, réuni le 3 juin 2003, a prévu la mise en place annuelle et dans chaque département d'au moins un plan de déplacement par les administrations ou par les grands établissements publics de l'Etat (PDA).

Le PDE permet de créer un lieu de dialogue où l'entreprise a l'opportunité d'exposer les problèmes de déplacements qu'elle rencontre auprès des partenaires compétents. Il consiste à mettre en œuvre une démarche proposant, à partir d'un diagnostic approfondi de la situation actuelle, un éventail de mesures permettant de favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements liés aux activités professionnelles, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail ou des besoins de déplacements pendant le temps de travail. Il s'agit d'améliorer la qualité et le confort des déplacements des salariés, ainsi que l'accessibilité du site de l'entreprise pour les différents acteurs (salariés, fournisseurs, clients et visiteurs). Les modes à favoriser sont les transports publics, les vélos, la marche, mais également la voiture comme mode collectif (covoiturage et autopartage).

### LES NUISANCES LIÉES AUX INFRASTRUCTURES ET AUX TRAFICS

#### Les émissions polluantes des véhicules automobiles

Les émissions polluantes des véhicules automobiles correspondent à deux catégories :

- les polluants eux-mêmes, qui sont susceptibles d'avoir des répercussions directes ou indirectes sur la santé des êtres vivants, et qui ont le plus souvent une action de proximité ;
- les gaz à effet de serre qui n'ont pas de répercussion sur la santé, mais qui sont susceptibles d'engendrer des dérèglements climatiques.

On notera que l'utilisation des équipements accessoires (notamment la climatisation) a un impact sur l'ensemble de ces émissions.

La présente fiche ne traite que des polluants de la première catégorie.

Certaines émissions polluantes routières (particules "PM", oxydes d'azote "Nox", monoxyde de carbone "CO" et hydrocarbures imbrûlés, "HC" mais ni benzène "C6H6" ni hydrocarbures aromatiques polycycliques "HAP" par exemple) ont fait l'objet de normes au niveau national ou européen, normes dont les valeurs limites d'émissions ont été réduites par étapes, ce qui a conduit les constructeurs à améliorer les performances environnementales des véhicules, et les pétroliers la qualité de leurs carburants. Ainsi, ont notamment été généralisés l'optimisation de l'alimentation des moteurs, les pots catalytiques. Plus récemment ont été introduits les filtres à particules – FAP (1,4 millions environ de véhicules équipés de filtres à particules ont été vendus depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000 – sur un marché de près de 7 millions de véhicules diesel vendus. La proportion de véhicules vendus équipés est donc de 20 %. L'introduction de véhicules moins polluants dans le parc en circulation est progressive : le temps de généralisation d'une technologie dans un parc est de 50 % à 13 ans, 95 % à 24 ans. Ces améliorations contribuent à la baisse de certaines émissions polluantes en dépit d'augmentations importantes du trafic. Toutefois certains polluants tels que l'ozone, restent en augmentation. Les prévisions d'évolution des émissions des principaux polluants routiers à l'horizon 2025 seraient les suivantes, (en considérant une hausse de 41 % des trafics entre 2002 et 2025, soit 79,7 % entre 1990 et 2025).

Si les effets sur la santé publique sont encore aujourd'hui controversés, la baisse significative de certaines émissions polluantes des transports va dans le sens de la diminution de ce risque. Toutefois, le point d'émission des polluants est un paramètre essentiel. Pour les projets routiers, une circulaire des ministères de la Santé, de l'Équipement et de l'Écologie précise comment prendre en compte ces enjeux dans les études d'impacts.

En conclusion, malgré l'augmentation de la mobilité, les améliorations de la technologie des moteurs ont permis de diminuer certaines émissions polluantes. On rappellera, pour mémoire, que la baisse de la consommation unitaire des véhicules, et donc des émissions de gaz à effet de serre, ne compensera pas l'augmentation des trafics, sauf rupture technologique à l'horizon 2025.

#### Le bruit

Les sources de bruit des infrastructures de transports terrestres sont multiples et les conséquences sur la santé et la qualité de vie affectent les riverains et sont de plus en plus mal ressenties par les populations. Afin de lutter contre la pollution sonore, la réglementation actuelle va dans le sens d'un renforcement des obligations du maître d'ouvrage. Des observatoires du bruit ont été mis en place dans le cadre de l'application de la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit en agglomération et aux abords des principales infrastructures de transports.

#### Les textes réglementaires

La réglementation en vigueur a pour origine l'article 12 de la loi du 31 décembre 1992 (dite Loi Bruit inscrite à l'article L. 571-9 du code de l'environnement). Ses dispositions ont été détaillées par :

- le décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
- l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

Ces textes sont applicables notamment à tous les projets (infrastructures nouvelles et modifications significatives de voies existantes) pour lesquels l'ouverture d'une enquête publique a été décidée après le 10 novembre 1995.

La circulaire Equipement (Direction des routes)-Environnement (Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques) du 12 décembre 1997, "relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national" et la circulaire Equipement (Direction des Transports Terrestres)-Environnement (Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques) du 28 février 2002 relative à la politique de prévention et de résorption du bruit ferroviaire ont précisé les modalités d'application de ces textes sur les réseaux routier et ferroviaire national. Ces dispositions ont pour objet de protéger, par un traitement direct de l'infrastructure ou, si nécessaire, par insonorisation des façades, les bâtiments existants avant l'infrastructure.

## Le contenu des obligations incombant au maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage d'une infrastructure nouvelle doit prendre en compte les nuisances sonores diurnes et nocturnes dès la conception du projet d'aménagement, ce qui nécessite une véritable réflexion sur l'intégration acoustique de l'ouvrage. Il doit s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveau sonore (Article 12 de la loi bruit, décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 5 mai 1995). La technique d'évaluation de la contribution sonore de l'infrastructure nouvelle : elle est évaluée à une distance de 2 mètres en avant des façades avec les fenêtres fermées et dans des conditions de circulation moyennes représentatives de l'ensemble de l'année (TMJA).

Sont concernées les infrastructures nouvelles et les transformations significatives d'une structure existante, c'est-à-dire susceptibles d'induire, à terme, une augmentation du niveau sonore de plus de 2 dB(A).

Le maître d'ouvrage n'est tenu de protéger que les seuls bâtiments dont la construction a été autorisée avant la première des mesures suivantes :

- mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un Projet d'intérêt général, si elle prévoit les réservations dans les documents d'urbanisme opposables aux tiers ;
- publication de l'acte décidant de l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui permet d'acquérir les terrains par voie d'expropriation ;
- publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête dite "Bouchardeau" ;

En KT

Polluant	1990	2002	2010	2025	2025/1990	2025/2002
NOx	1092,5	648,7	392,3	323,8	-70,3%	-50,1%
COMVNM	1051,4	364,2	94,6	65,2	-93,8%	-82,1%
CO	6257,6	2001,0	825,8	531,1	-91,5%	-73,6%
Poussières PM	55,8	-	25,8	19,4	-62,2%	-
SO2	139,5	23,6	4,2	4,4	-96,8%	-81,4%

- publication de l'arrêté préfectoral de classement sonore de la voie.

La limitation de l'impact acoustique de l'infrastructure concerne les bâtiments dits sensibles au bruit (logements, locaux d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, bureaux). Les seuils à respecter dépendent :

- de l'état initial de l'ambiance sonore extérieure et de la nature des locaux : les zones les plus calmes sont davantage protégées ;
- du type d'aménagement : infrastructure nouvelle ou modification significative.

\* modéré de jour : <65 dB(A)      \* modéré de nuit : <60dB(A)

On notera que l'indicateur de gêne pour l'infrastructure routière est le Laeq et que l'indicateur de gêne pour le bruit ferroviaire est l'lf qui correspond au Laeq-3dB(A). Pour les lignes de trains à grande vitesse roulant à plus de 250 km/h, les seuils sont eux-mêmes diminués de 3 dB (A).

## Etude d'impact et mesures de protection

Les obligations du maître d'ouvrage portent sur le contenu de l'étude d'impact de l'aménagement, qui doit comporter :

- une analyse de l'ambiance sonore initiale ;
- les méthodes prévisionnelles utilisées pour évaluer les niveaux de bruit ;
- la prévision des impacts acoustiques à court terme (chantier) et à long terme (évaluation à un horizon de 20 ans après la mise en service) ;
- les principes des mesures de protection envisagées.

Pour les projets d'infrastructures routières, le contenu et les modalités de l'instruction sont précisés dans la circulaire Equipement-Ecologie du 22 novembre 2004 relative à la concertation entre les services de l'Environnement et les services de l'Equipement pour l'élaboration et l'instruction des projets routiers du réseau national. Pour respecter les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage doit privilégier la réduction du bruit à la source (caractéristiques géométriques de l'infrastructure, écrans acoustiques, revêtements de chaussées peu bruyants, etc.). L'isolation acoustique de façade des bâtiments, solution de dernier recours qui n'est envisagée que pour des motifs techniques, économiques ou environnementaux, doit satisfaire à des performances minimales d'isolation acoustique à obtenir après travaux.

13. Scénario central d'évolution des trafics élaboré avec les ministères de l'économie, de l'écologie et le commissariat général au Plan.



## Les procédures liées à la réalisation des travaux

Au plus tard un mois avant le démarrage du chantier, le maître d'ouvrage doit fournir aux préfets et aux maires concernés par les travaux et les installations de chantier, des éléments d'information sur les nuisances sonores attendues pendant les travaux et les mesures prises pour les limiter. Au vu de ces éléments, le préfet peut prescrire des mesures particulières de fonctionnement du chantier (restrictions des horaires de fonctionnement ou les trajets d'approvisionnement).

## Les observatoires du bruit des transports terrestres

Les préfets de régions ont constitué des observatoires régionaux du bruit des transports terrestres en consolidant les informations des observatoires départementaux. On notera que les mesures de bruit prennent en compte le LDEN et Lnight (en bruit ambiant), en plus du LAeq[6h-22h] et du LAeq[22h-6h] mesurables en façades et tiennent compte de la multi-exposition. L'accès à ces informations issues de la collaboration DRE-DIREN en association avec RFF permet de porter à la connaissance du public la cartographie régionale des zones de bruit critique et tous les réseaux de transports terrestres ainsi que les points noirs du bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux. Pour l'essentiel, ces informations portent actuellement sur les réseaux nationaux d'infrastructures. Conformément à l'article L. 572 du Code de l'Environnement, l'Etat est chargé d'élaborer les cartes de bruit de l'ensemble des grandes infrastructures de transports terrestres, quel qu'en soit le gestionnaire.

## La réduction des nuisances sonores à proximité des infrastructures de transport

Dans le cadre de la construction d'infrastructures nouvelles, la première mesure qui s'impose consiste à adapter leur tracé de façon à l'éloigner des zones sensibles : un doublement de la distance entre l'infrastructure et un bâtiment réduit son exposition sonore de 3 à 5 dB(A). Un profil en déblai offre une protection similaire à celle d'un écran acoustique et permet également de réduire les niveaux sonores, d'environ 5 à 8 dB(A) selon la profondeur du déblai et la configuration du site.

## Nuisances routières

A vitesse élevée, l'émission sonore du trafic routier est dominée par le bruit de roulement. Elle peut être réduite par des actions sur les pneumatiques, sur les revêtements de chaussées et sur les conditions de circulation. Les progrès sur les **pneumatiques** peuvent essentiellement être obtenus par la fixation de valeurs limites réglementaires relatives au bruit émis. Une première directive européenne en la matière a été publiée en 2001. Selon les experts, ses valeurs limites sont toutefois peu coercitives et ne devraient pas conduire dans un proche avenir à une réduction perceptible du bruit émis par le trafic routier. Les progrès réalisés depuis une vingtaine d'années

Nature des locaux	Niveau sonore ambiant initial	Contribution sonore de l'infrastructure route nouvelle	
		diurne (6h-22h)	nocturne (22h-6h)
Logements	Modéré de jour* et de nuit*	60 dB(A)	55 dB(A)
	Non modéré de jour et modéré de nuit	65 dB(A)	55 dB(A)
	Modéré de jour et non modéré de nuit	65 dB(A)	60 dB(A)
	Non modéré de jour ni de nuit	65 dB(A)	60 dB(A)
Bureaux	Modéré de jour et de nuit	65 dB(A)	Aucune obligation
	Autres cas	Aucune obligation	
Etablissements de santé, soins et d'action sociale : salle de soins et de repos des malades	Indifférent	57 dB (A)	55 dB(A)
Etablissements d'enseignements	Indifférent	60 dB(A)	Aucune obligation

dans le domaine des **chaussées routières** permettent maintenant de disposer de techniques de revêtements de chaussées moins bruyantes (enrobés acoustiques à haut indice de vide, bétons bitumineux très minces). Pour une couche de roulement récente, ces techniques largement mises en œuvre sur le réseau autoroutier sont susceptibles d'apporter aux vitesses élevées une réduction moyenne du bruit de trafic dépassant 3 à 4 dB(A) par rapport à un enrobé de type courant. On constate cependant, pour une même technique de revêtement, une forte dispersion

des performances acoustiques d'un site à l'autre. Les recherches actuelles se concentrent sur la réduction de cette dispersion ainsi que sur la levée des interrogations relatives à la pérennité de ces performances. Enfin, la **réduction des vitesses** pratiquées diminue le bruit émis d'environ 1 dB(A) par tranche de 10 km/h, sous réserve qu'elle s'applique indifféremment aux automobiles et aux poids lourds. L'efficacité d'une telle mesure est plus réduite lorsqu'elle ne s'applique qu'aux automobiles et que le trafic comprend une proportion de poids lourds supérieure à 10 %.

### Nuisances ferroviaires

L'émission sonore des infrastructures de transport ferroviaire peut être réduite par des actions portant à la fois sur le matériel roulant et sur l'infrastructure. Les améliorations apportées aux rames TGV ont ainsi permis un gain de 10 dB(A) entre les rames de première génération (TGV "orange"), maintenant retirées du parc de matériels en exploitation, et les rames duplex d'aujourd'hui. Il en est de même pour les matériels conventionnels, pour lesquels un gain de 5 à 10 dB(A) a été réalisé dans le cadre d'acquisitions de matériels neufs, ou d'actions spécifiques de rééquipement de matériels existants. D'autres expérimentations en cours font espérer pour l'avenir des gains substantiels, sous réserve d'un traitement simultané de l'infrastructure. Aux vitesses commerciales actuelles, incluant la grande vitesse, le bruit des trains est principalement lié à la présence de défauts géométriques invisibles à l'œil nu sur la surface des tables de roulement des roues et des rails, qualifiés de "rugosité". Au roulement, elle est à l'origine de vibrations des composants de la voie et du matériel roulant, qui génèrent un rayonnement sonore dans des proportions comparables pour chacun d'entre eux. Parmi les solutions techniques envisageables à court terme, deux pistes semblent se dégager pour réduire ces vibrations. Sur le **matériel roulant**, les semelles de freins traditionnelles en fonte, qui assurent le freinage du train par frottement sur la surface de roulement de la roue, dégradent cette surface et en accroissent fortement la rugosité. Les semelles en matériau composite, qui sont amenées à les remplacer, opèrent au contraire un "polissage" contribuant ainsi à réduire l'énergie sonore rayonnée par le système de 5 à 10 dB(A). Le respect des performances de freinage, ou la modification des règles de maintenance, restent des contraintes importantes, de même que la nécessité d'un rééquipement de la totalité des matériels existants sur une période courte, pour constater une réduction effective du bruit dans l'environnement. L'impact de ce rééquipement est le plus sensible dans le domaine du fret, et concerne en France plus de 100 000 wagons. À l'échelle européenne, le chiffre avancé est de l'ordre de 4 Md€ **pour une flotte de 650 000 wagons** concernés. En conséquence, si d'un point de vue technique le principe de l'admission en trafic international de matériels fret freinés composite est acquis depuis septembre 2003, un certain nombre de réserves pourraient en retarder la généralisation, en raison de conditions d'homologation encore lourdes et coûteuses, et d'un mode de financement qui reste à définir. Pour ce qui concerne les voies, le remplacement des traverses en bois par des traverses en béton, et des rails courts par des longs rails soudés (LRS), permettent des gains de l'ordre de 2 à 3 dB(A) chacun. Plus innovants, des prototypes d'absorbeurs de vibrations ont été développés. Leur mise en place à distance régulière sur les rails pourrait réduire l'émission sonore au passage des trains d'environ 3 à 5 dB(A).

Les **ouvrages de protection** constitués d'écrans acoustiques ou de merlons de terre permettent de limiter les nuisances sonores en interposant entre les véhicules ou le matériel roulant et les habitations à protéger un obstacle à la propagation du bruit. Leur efficacité varie généralement de 5 à 10 dB(A) en fonction de leur hauteur, de la distance des logements protégés et de leur hauteur par rapport à l'infrastructure. Le coût relativement élevé de ces ouvrages réserve leur emploi à la protection des zones dans lesquelles le bâti est relativement dense. En cas de nuisances extrêmes dans des milieux fortement habités, les protections peuvent constituer à réaliser des couvertures partielles ou totales des voies circulées.

Les **régléments d'urbanisme** notamment les Plans Locaux d'Urbanisme, constituent un moyen particulièrement efficace pour prévenir les nuisances sonores des transports. Dans les secteurs les plus affectés par le bruit, ils peuvent interdire la construction des bâtiments les plus sensibles, ou les soumettre à des conditions d'implantation particulières (hauteur, formes urbaines, continuité du bâti) destinées à limiter la propagation du bruit et à préserver ou créer des zones calmes. La réglementation de la construction impose quant à elle, lorsqu'un nouveau bâtiment d'habitation est construit à proximité d'une infrastructure bruyante, que le constructeur prévoit les dispositifs de protection acoustique aptes à assurer un confort d'occupation des locaux suffisant.

Le **renforcement de l'isolement acoustique des façades** ne consiste pas uniquement à poser des doubles vitrages. Il peut inclure une intervention sur les autres points faibles de la façade qui constituent des voies de transmission du bruit : l'étanchéité des ouvrants, les coffres de volets roulants, les orifices de ventilation, ainsi que les éléments de toiture et leur doublage lorsque des pièces habitables sont situées en comble. Sur du bâti ancien, ces travaux peuvent apporter un gain de 10 dB(A) dans les cas courants et dépassant 15 dB(A) dans les cas extrêmes, pour un coût souvent inférieur aux protections de type écran ou merlon. Ce traitement acoustique est complété par des travaux destinés à assurer la ventilation et le confort thermique en saison chaude (protections solaires, etc.), qui permettent de conserver les fenêtres fermées et de bénéficier de la protection acoustique en toute saison.

### LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

#### Les enjeux environnementaux locaux

Le ministère de l'écologie et du développement durable a conduit une étude environnementale visant une meilleure connaissance des enjeux environnementaux présents sur les territoires de la vallée du Rhône et du couloir languedocien. L'aire d'étude couvre le couloir rhodanien depuis Lyon jusqu'à Avignon, l'arc languedocien jusqu'à Narbonne et l'arrière-pays du Languedoc-Roussillon. Elle couvre les régions Languedoc-Roussillon (Gard, Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales, Lozère), Provence-Alpes-Côte-d'Azur (Bouches-du-Rhône, Vaucluse) et Rhône-Alpes (Drôme, Ardèche, Loire, Isère, Rhône).

#### Objectifs stratégiques de l'Etat sur le territoire

- Maintien de la biodiversité
  - ↳ protéger et gérer de manière durable les espaces d'intérêt patrimonial :
    - préserver et gérer les milieux naturels des vallées alluviales, les espaces alluviaux et les ripisylves ;
    - restaurer, préserver et valoriser les lagunes littorales ;
    - restaurer et valoriser les zones humides et les cours d'eau ;
    - maintenir la richesse biologique et paysagère de la plaine littorale en Languedoc Roussillon ;
    - maintenir ou restaurer la diversité des milieux de garrigue et des collines en Languedoc-Roussillon ;
    - préserver la forêt méditerranéenne.
  - ↳ protéger et gérer les espèces rares ou menacées ;
  - ↳ préserver ou rétablir les continuités écologiques ;
  - ↳ protéger, conserver et mettre en valeur le patrimoine rural dans sa relation à la biodiversité.
- Réduction des pollutions-air :
  - ↳ maîtriser et organiser l'offre et la demande de transport vers des modes moins polluants ;
  - ↳ identifier les zones sensibles à la pollution ;
  - ↳ préserver la qualité de l'air dans les espaces naturels et ruraux faisant fonction de poumons verts ;
  - ↳ réduire les émissions en intensifiant les efforts pour les zones où les objectifs de qualité ne sont pas durablement atteints ;
  - ↳ réduire l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, notamment dans les zones prioritaires à forte densité de population et forte émission.
- Réduction des pollutions et préservation de la ressource-eau
  - ↳ prévenir, réduire et traiter la pollution de l'eau (eaux souterraines et superficielles) et prévenir les risques de pollution accidentelle ;
  - ↳ préserver la disponibilité de la ressource en eau.
- Protection des ressources naturelles-espaces
  - ↳ assurer une gestion économe de l'espace :
    - maîtriser et organiser l'urbanisation des territoires des zones intermédiaires et de la plaine littorale ;
    - maîtriser la périurbanisation ;
    - assurer la cohérence avec les objectifs des politiques en faveur des zones de montagne.
- Protection des ressources naturelles-territoires et sols-agriculture
  - ↳ assurer une gestion économe de l'espace :
    - préserver effectivement et sur le long terme les terres agricoles et les forêts ;
    - assurer la cohérence avec les objectifs des politiques en faveur des zones de montagne.
- Prévention des risques naturels
  - ↳ inondations :
    - ne pas accroître les risques d'inondation à l'échelle des bassins versants ;
    - maîtriser l'urbanisation dans les têtes de bassins au régime torrentiel.
  - ↳ feux de forêts :
    - prévenir et gérer les risques de feux de forêts.

- Amélioration du cadre de vie-prise en compte des aménités et des paysages
  - ↳ paysages :
    - préserver les sites sensibles (sites à enjeux paysagers et patrimoniaux majeurs).
  - ↳ zones de calme de proximité :
    - préserver les zones de calme de proximité ;
    - maintenir les coupures vertes entre les pôles de développement urbain.
  - ↳ grands espaces non fragmentés :
    - préserver des grands espaces non fragmentés ;
    - préserver des grandes zones de calme.
  - ↳ bruit :
    - diminuer l'exposition de la population aux nuisances sonores ;
    - préserver des grandes zones de calme.

La synthèse générale de cette étude tente une approche transversale des résultats sous la forme de cartes du territoire mettant en évidence les secteurs qui cumulent les enjeux environnementaux. Ces cartes de sensibilité permettent de visualiser les zones au travers desquelles il est plus ou moins difficile d'envisager la réalisation d'infrastructures de transport en respectant les objectifs stratégiques de l'Etat dans le domaine environnemental.

### **L'application des réglementations nationale et européenne dans le champ de la protection des milieux**

Le principe d'intégration de l'environnement dans les politiques publiques figure à l'article 6 du Traité de l'Union européenne. Depuis mars 2005, il est constitutionnalisé en France par l'article 6 de la Charte constitutionnelle de l'environnement qui affirme : "Les politiques publiques ... concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social". La mise en œuvre de ce principe s'appuie sur l'évaluation environnementale de l'action publique, applicable aux différents échelons de décision et d'orientation : politiques et stratégies nationales ; cadre législatif et réglementaire ; documents de planification et de programmation ; projets d'infrastructures. L'évaluation vise, avant tout, à accroître la qualité environnementale de la décision. Le cadre législatif et réglementaire national relatif à la prise en compte de l'environnement dans les politiques sectorielles, celle des transports notamment, découle pour la majeure partie de directives européennes.

La directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 modifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement fournit le cadre général de l'évaluation environnementale des projets d'infrastructure ; elle introduit le principe de la concertation. En droit national, les textes applicables figurent dans le code de l'environnement : ils concernent essentiellement les études d'impact, et la consultation du public (procédure de débat public et d'enquête publique). Dans la mise en œuvre de cette démarche, les choix techniques doivent tendre à minimiser les impacts environnementaux en évitant, autant que possible les zones à forts enjeux. Les mesures de suppression, de réduction des impacts et, si nécessaire, de compensation doivent être proportionnées et pertinentes au regard des impacts identifiés. Elles doivent être conçues de telle sorte que leur mise en œuvre et leur efficacité soient assurées sur toute la durée de l'exploitation de l'infrastructure.

### **Les enjeux de biodiversité**

La protection de la diversité biologique est un enjeu mondial majeur car, au-delà des espèces végétales et animales, c'est l'ensemble du vivant qui est à terme menacé par les atteintes à la biodiversité. Pour tenir compte de l'enjeu de préservation de la biodiversité, la conception des projets d'infrastructure doit éviter autant que possible la consommation et la fragmentation des milieux naturels, ainsi que la perturbation des espèces lors de la réalisation des prospections de terrain et des travaux. L'adéquation d'un projet avec l'objectif de maintien de la biodiversité passe par la réalisation d'un diagnostic écologique (faunistique et floristique) de qualité, à même d'identifier la présence des milieux naturels d'intérêt écologique et leur vulnérabilité vis-à-vis du projet. Les réglementations définissent les espèces et habitats auxquels une valeur patrimoniale est attribuée, avec, de fait, une hiérarchisation selon que la réglementation est de niveau local, national ou international. Toutefois, la valeur accordée à des milieux naturels rares localement, bien que communs dans d'autres régions, peut être augmentée. Il convient par ailleurs de prendre en compte l'état de conservation et les tendances d'évolution des milieux dans la caractérisation des enjeux. Par ailleurs, les milieux où n'existent que des espèces communes, mais dont la biodiversité est importante, méritent également d'être pris en considération.

Dans le champ des enjeux de biodiversité, ce sont les directives 79/409/CEE modifiée concernant la conservation des oiseaux sauvages et 92/43/CEE modifiée concernant la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages, qui font référence. Ces textes ont été transposés, en droit national, dans le code de l'environnement. En particulier, elles instaurent le réseau Natura 2000, qui vise à maintenir ou restaurer dans un état de conservation favorable les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire, en les conciliant avec les enjeux du développement local.

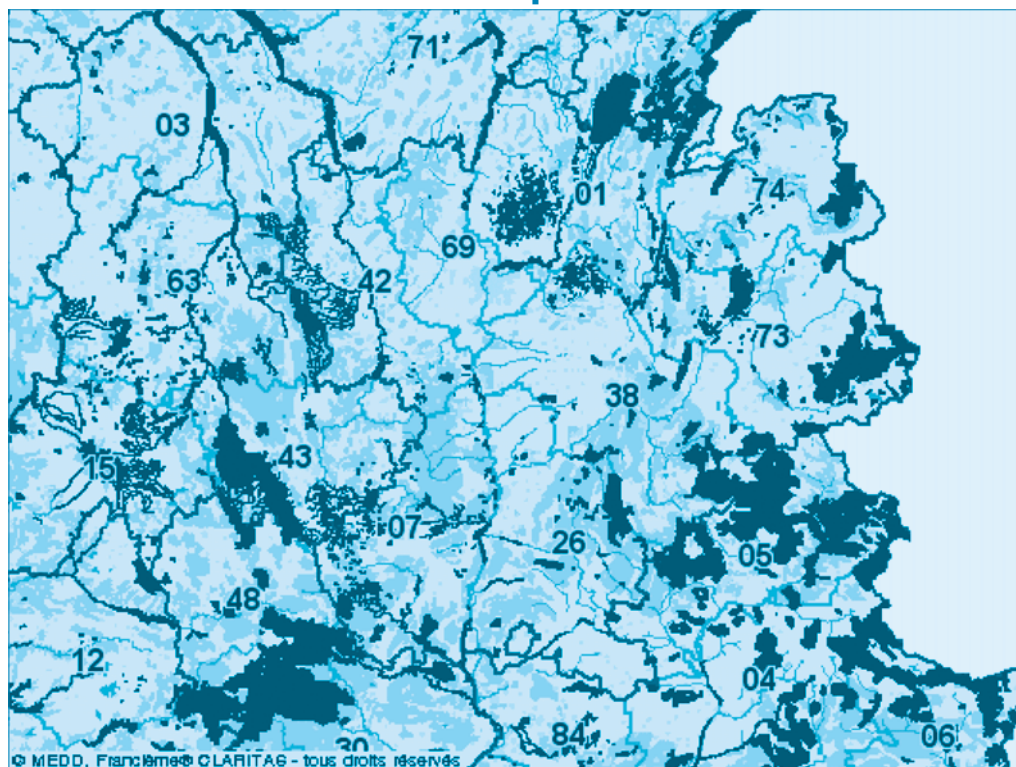
Le réseau, formé par les Zones de Protection Spéciales et les Zones Spéciales de Conservation, doit être préservé dans son ensemble et non chaque site indépendamment des autres. L'aire biogéographique alpine est particulièrement bien représentée dans ce réseau. Les domaines méditerranéen et alpin comptent plus de sites et leur responsabilité dans la protection de la biodiversité est de ce fait forte. L'inventaire du Muséum d'Histoire Naturelle au 31 décembre 2005 précise que la région Languedoc-Roussillon compte 16 % de son territoire en habitats naturels (franges Sud et Sud-Est du Massif Central, et Est des Pyrénées) et en région PACA, le pourcentage des habitats notifiés est de 19 % (Alpes du sud et littoral de la Côte d'Azur). Tout projet situé à l'intérieur d'un site Natura 2000, ou à l'extérieur d'un site susceptible d'être affecté de façon notable par l'aménagement notamment vis-à-vis de la problématique de l'eau ou de la circulation des espèces, fait l'objet d'une évaluation de ses incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation du site. Au titre de l'article 6.3 de la Directive 92/43/CEE, "les autorités nationales compétentes ne marquent leur accord sur ce plan ou projet qu'après s'être assurées qu'il ne portera pas atteinte à l'intégrité du site considéré et après avoir pris, le cas échéant, l'avis du public".

L'article 6-4 prévoit une procédure de dérogation, en lien avec la Commission européenne dans le cas où, "en dépit des conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site et en l'absence de solutions alternatives, un plan ou un projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale et économique".

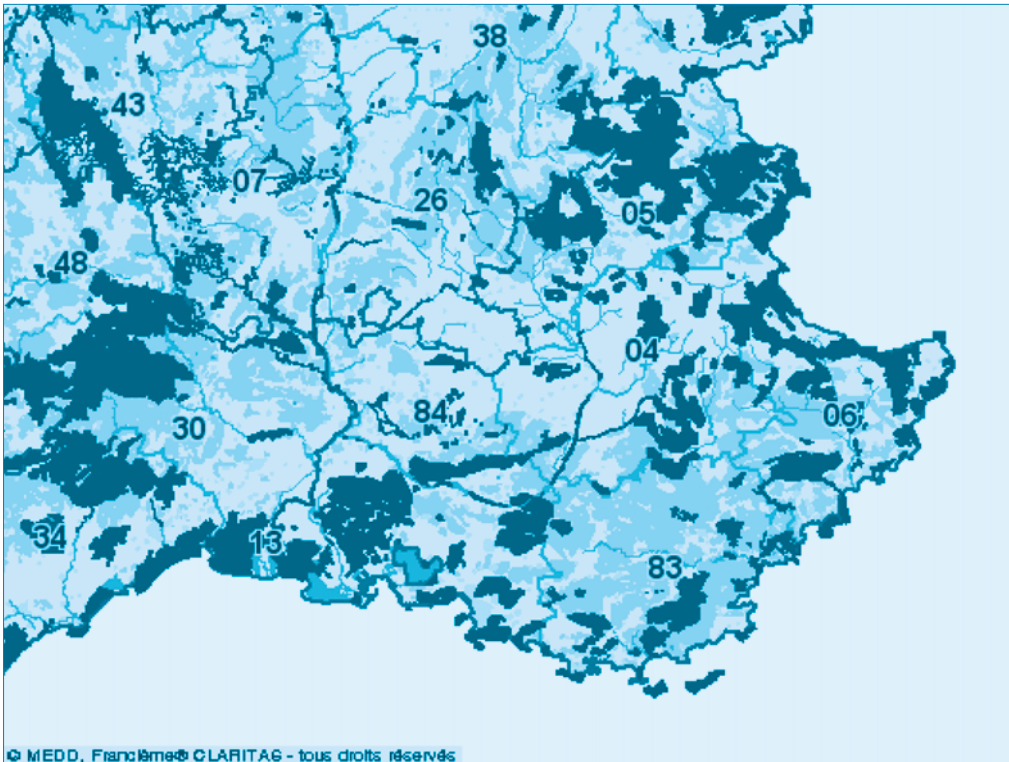
Par ailleurs, les espèces animales et végétales faisant l'objet d'une protection stricte en vertu des articles 12 ou 13 de la directive 92/43/CEE et les espèces d'oiseaux faisant l'objet d'une protection générale en vertu de l'article 5 de la directive 79/409/CEE sont protégées sur l'ensemble du territoire. L'étude d'impact comporte des informations sur les espèces protégées identifiées dans l'aire d'étude. Dans les cas exceptionnels où l'atteinte à une espèce protégée ne peut être évitée, une procédure spéciale est requise pour étudier, dès le tracé précisément connu, si le projet peut être poursuivi conformément au droit interne et dans le respect de l'article 16 de la directive 92/43/CEE et/ou de l'article 9 de la directive 79/409/CEE, qui prévoient des conditions d'application très restrictives.

D'autres textes européens fixent le cadre de l'évaluation des enjeux environnementaux, comme par exemple, la Directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

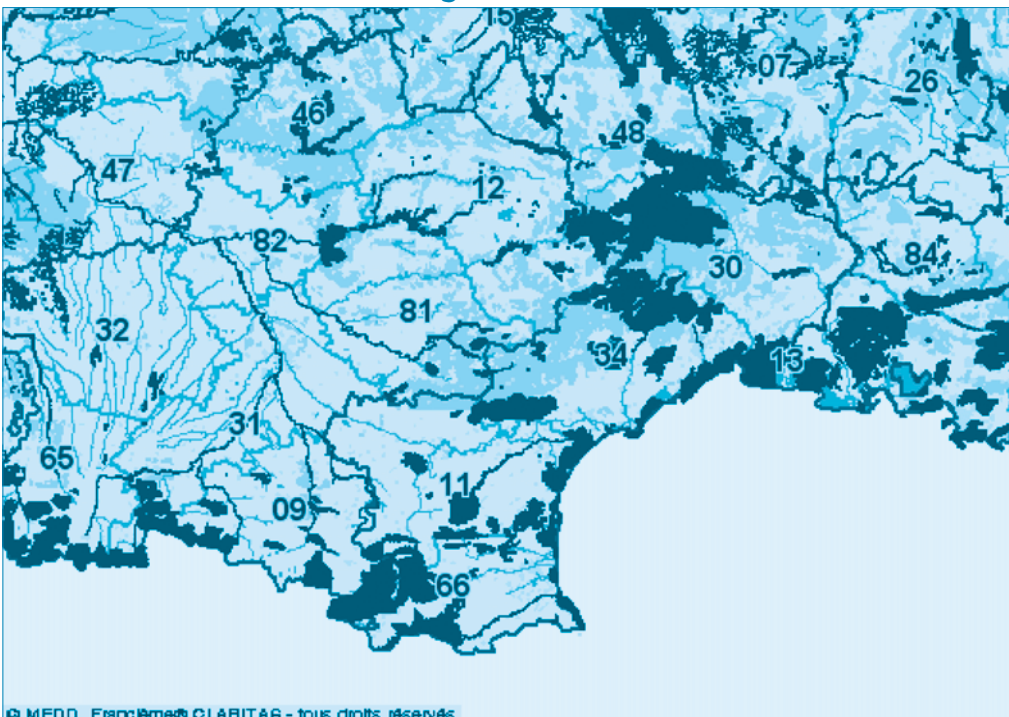
### Les sites Natura 2000 en Rhône-Alpes



### Les sites Natura 2000 en Provence-Alpes-Côte-d'Azur



### Les sites Natura 2000 en Languedoc-Roussillon



## La protection de la montagne et du littoral

Les zones de littoral et de montagne ont une fonction écologique majeure en raison du caractère exceptionnel de leur patrimoine naturel ; citons les Parcs nationaux de Port-Cros, la Vanoise, les Ecrins, le Mercantour, les Cévennes ou la Guadeloupe. Le littoral et la montagne sont soumis à des pressions particulièrement fortes, d'autant que leur développement économique résulte en grande partie de la valorisation de leurs richesses naturelles. A titre d'exemple, les surfaces urbanisées représentent 10 % du territoire dans les communes littorales contre uniquement 3,7 % pour l'ensemble de la métropole ; 12 % des logements neufs construits en France entre 1990 à 2003 le sont dans les communes littorales ne représentant que 4 % du territoire. La montagne est une destination touristique qui offre plus de 5 millions de lits, dont presque la moitié dans les Alpes. Entre 1990 et 2000, les résidences secondaires ont représenté 13 % des constructions résidentielles de montagne, contre 4,7 % sur la France entière ; l'investissement dans l'enneigement artificiel est passé en 10 ans de 14 à 60 M€. Face à ces enjeux, la politique de préservation et de gestion de ces grands espaces vise à promouvoir des modes d'utilisation de l'espace assurant la protection des espèces et des habitats que ces espaces abritent.

Au plan européen, les objectifs généraux de protection de la biodiversité et des paysages concernent tout particulièrement la zone côtière avec notamment les Conventions de Ramsar pour les zones humides, Berne sur la diversité biologique et Bonn sur le paysage. En outre, dans la Recommandation du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2002 relative à la mise en œuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières en Europe, l'Union européenne insiste sur la protection du milieu côtier. La France a mis en place des dispositifs spécifiques pour la mise en valeur et la protection de la montagne et du littoral :

- la politique de gestion et protection du littoral vise la maîtrise de l'urbanisation du littoral selon les principes affirmés dans la loi littoral du 3 janvier 1986 ; la maîtrise foncière, avec le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres et la promotion d'une gestion intégrée, appuyée sur les schémas de mise en valeur de la mer. Cette politique du littoral s'appuie également sur le conseil national du littoral, créé en 2005, sur l'Observatoire du littoral, créé en 2004 ;
- la loi 85-30 du 9 janvier 1985, modifiée, dite "loi montagne", constitue un élément important parmi l'ensemble des mesures mises en place depuis 30 ans. Elle a en particulier organisé l'urbanisation en montagne en l'encadrant pour mieux protéger les milieux naturels et les paysages. L'enjeu est la préservation des terres nécessaires aux activités agricoles, pastorales et forestières ; la maîtrise de l'urbanisation, qui doit s'effectuer en continuité de l'existant, sauf à créer exceptionnellement des hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ; la préservation des espaces, milieux et paysages caractéristiques de la montagne ; l'orientation du développement touristique tenant compte de la qualité des sites et des grands équilibres naturels.

## La convention alpine

La France a signé et ratifié la Convention pour la protection des Alpes, dite "Convention alpine", (7 novembre 1991) et 7 protocoles d'application. Le protocole "transports" vise à "réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils [les transports] soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitants, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché". La déclaration interprétative, qui accompagne la ratification permet une liste de projets d'infrastructures routières. La France se prépare à assurer la présidence de la Convention alpine en 2007.

## LES POLITIQUES ÉTRANGÈRES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

### La comparaison internationale sur la politique des transports et la régulation de la mobilité

La comparaison porte sur la politique des transports (programmation et régulation des trafics) adoptée dans des pays européens voisins, qu'il s'agisse d'Etats à la démographie et à l'économie comparables à celles de la France (Allemagne, Royaume-Uni, Italie, Espagne) ou de pays européens "moyens" (Autriche, Suisse, Pays-Bas).

Si la politique des transports est orientée au niveau de l'Union Européenne par un Livre Blanc, paru en 2001, le premier point qui ressort est l'existence systématique, dans chaque pays<sup>15</sup>, d'un document public, baptisé selon les cas livre blanc ou plan national, fixant les principes de la stratégie nationale dans les transports et correspondant, pour la France, aux décisions du CIADT du 18 décembre 2003 (cf. partie II-2). L'horizon considéré diffère fortement selon les pays, de 10 à 25 ans, le plus lointain étant 2030 (Royaume-Uni et Suisse). Les hypothèses de base chiffrées figurant dans ces documents portent classiquement sur l'évolution démographique et la mobilité des populations, et le taux de croissance du PIB. Ces paramètres ne sont pour autant pas les seuls régissant le système des transports dans chaque pays : la situation géographique au sein de l'espace européen et la structure de l'économie sont des facteurs essentiels, qui apparaissent implicitement ou explicitement dans les politiques nationales des transports : les enjeux d'une péninsule émettrice ne sont pas les mêmes que ceux d'un pays de transit notamment dans la fixation des prix des péages.

15. Document en cours de rédaction pour l'Autriche.

Certains pays préfèrent en outre insister sur des facteurs plus qualitatifs conduisant à l'élaboration de plusieurs scénarios (Italie, Autriche, Suisse). Malgré sa spécificité géographique, on peut également mentionner le cas particulier du Royaume-Uni, où l'augmentation envisagée pour le trafic routier est inférieure à la croissance économique générale sur la période. On observe un phénomène similaire en France : dans le scénario de référence, pour une croissance du PIB de 1,9 % par an, on obtient une croissance des transports de 1,8 % par an.

Précisons enfin que les six pays de l'arc alpin ont mis en place un dispositif de politique concertée par le biais de la Convention Alpine et de son protocole Transport<sup>16</sup> : il s'agit d'intégrer des éléments relatifs au développement durable et à la préservation de l'écosystème alpin dans les politiques nationales.

Un deuxième point important porte sur les méthodes d'évaluation et de choix des projets d'infrastructures de transport sur une zone géographique. Le travail de comparaison internationale, entrepris sous l'égide du Conseil général des ponts et chaussées, a montré une réelle convergence de vue entre les pays et les institutions examinées (banque mondiale, BEI), qui utilisent des instruments aussi objectifs que possible permettant d'évaluer les conséquences socio-économiques des choix publics. Ces instruments sont pour la plupart fondés sur la théorie économique mais sont généralement complétés par d'autres critères d'évaluation.

La version minimale comporte une étude d'impact et une analyse de type coût/avantages ; certains pays utilisent une grille de présentation multicritère des résultats<sup>17</sup>.

On peut aussi mentionner l'importance apportée en Allemagne dans le cadre de cette évaluation à l'impact de l'infrastructure projetée sur la création et le maintien de l'emploi dans les territoires. Les engagements européens pris dans le cadre des accords de Kyoto sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub> en particulier), leur déclinaison nationale et d'éventuels objectifs nationaux plus ambitieux à plus long terme sont en général rappelés, à titre de constat. Le pays qui en tire les conséquences les plus drastiques est l'Allemagne, qui prend en compte dans son système d'analyse et de choix un coût très élevé à terme pour la tonne de CO<sub>2</sub> émise. Enfin, il est aussi intéressant pour la France d'analyser et de comparer l'approche de ses partenaires européens en ce qui concerne la répartition modale des flux de transports, et leur régulation par les pouvoirs publics.

Les aspects financiers de cette régulation sont, en ce qui concerne le transport de marchandises, encadrés par le droit européen et, à ce titre, issu de négociations entre les différents Etats membres. Ils doivent notamment respecter les principes de libre circulation des biens et des personnes, et de non-discrimination. La Suisse, n'étant pas membre de l'Union européenne, n'est pas soumise à ces règles.

On peut, dans un premier temps, constater l'existence d'une volonté partagée de s'attaquer à la contribution du transport de marchandises dans les phénomènes de congestion routière et de rééquilibrer le transport de marchandises de la route vers le ferroviaire (et le fluvial en Allemagne et aux Pays-Bas), en s'appuyant notamment sur des instruments financiers. Cette politique n'est cependant pas unanime, l'Italie restant dans la déclaration d'intention et les Pays-Bas traitant la gestion de la mobilité sans afficher de stimulation d'un mode particulier de transport.

Des taxes kilométriques ont été instaurées pour les poids lourds en Suisse (depuis 2001), Allemagne (2005) et Autriche (2004) ; l'impact sur le trafic ne peut être identifié que pour la Suisse (moins 11 % sur quatre ans, rythme inférieur à l'objectif initialement visé de division par deux en dix ans).

Cette baisse provient de trois facteurs : l'autorisation de circulation des PL de plus de 28 tonnes qui a conduit à une augmentation importante de la charge moyenne des PL (et donc à une diminution de leur nombre), ce facteur étant probablement le plus important, le report modal et enfin, et en sens contraire, le report d'une partie des PL de la France vers la Suisse. Les redevances annuelles (type "eurovignette" en vigueur par exemple aux Pays-Bas) n'ont pas d'effet observable sur l'évolution du trafic. D'autres pays envisagent une taxation de l'utilisation des infrastructures routières, à échéance de quatre ans (Espagne), avec parfois une assiette très large : le Royaume-Uni et les Pays-Bas ont ainsi mis à l'étude l'instauration d'une taxe kilométrique pour tous les usagers du réseau routier national, sans que l'on puisse affirmer la volonté d'un passage à l'acte ultérieur<sup>18</sup>.

## La politique allemande des transports

Le réseau routier allemand – très ancien dans sa majorité – est confronté à un important problème de congestion, dans un contexte de raréfaction des fonds publics. La politique allemande des transports vise donc à répondre à plusieurs objectifs. Le premier est une facturation plus équitable des coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure routière, dans la mesure où l'impact du trafic PL sur l'infrastructure est considérablement plus important que celui des VL, par exemple en ce qui concerne l'entretien. Le second objectif est l'apport de financements supplémentaires pour les modes fluvial et ferroviaire, mais aussi pour l'élargissement et l'entretien du réseau autoroutier. Enfin, le troisième objectif concerne les nuisances occasionnées par un déséquilibre modal en faveur de la route (pollution atmosphérique, congestion). La réalisation de cet objectif d'ordre environnemental s'appuie sur le report modal, mais aussi une taxation plus importante des véhicules les plus polluants.

16. Ce document n'a cependant pas encore été ratifié par tous les pays membres de la Convention alpine.

17. Les outils développés en Suisse, aux Pays-Bas (grille OEI) et au Royaume-Uni (grille NATA-AST) – consultables sur Internet – paraissent les plus complets.

18. Des décisions portant pourtant sur un champ plus limité ont été ajournées au Royaume-Uni



Dans ce contexte, la principale mesure mise en œuvre par le gouvernement allemand est d'ordre tarifaire, sous la forme d'une redevance kilométrique, la LKW Maut. Cette redevance, qui s'applique aux PL de plus de 12 tonnes sur l'ensemble du réseau autoroutier allemand, dépend du nombre d'essieux du véhicule et de sa classe d'émission (aucune modulation spatiale n'est prévue). Il s'agit d'appliquer le principe "pollueur-payeur", en transférant des charges financières du contribuable aux usagers. Les recettes issues de cette redevance sont évaluées à 2,8 Md€ par an, avec un taux d'environ 12 ct/km pour un PL de 40 tonnes. Elles seront affectées à la construction de nouvelles infrastructures à part égale entre les modes routier et ferroviaire, et au cofinancement de projets d'élargissements à 2x3 voies des autoroutes, en partenariat avec le secteur privé. Cette redevance remplace l'eurovignette, qui a disparu en Allemagne le 31 août 2003, et qui prévoyait le paiement d'une redevance pondérée par la classe d'émission du PL, d'une valeur annuelle comprise entre 1 250 et 1 550 €, ou journalière de 8 euros. Les recettes annuelles de l'eurovignette étaient de l'ordre de 500 M€.

Techniquement, le système repose sur un dispositif embarqué utilisant à la fois les réseaux GSM et GPS (puis Galileo par la suite). Le coût d'installation du système est de l'ordre de 750 €, auxquels s'ajoutent environ 30 € pour un badge DSRC. Il est également possible aux transporteurs d'utiliser des bornes manuelles ou Internet. Dans ce dernier cas, le trajet doit être préalablement réservé en précisant l'itinéraire et le créneau horaire retenus. Le contrôle est assuré d'une part par des points fixes de vérification, et d'autre part par des agents à bord d'unités mobiles.

Malgré des difficultés techniques, le système LKW-Maut a été mis en place en janvier 2005 sous une forme provisoire. La version définitive devrait fonctionner à partir de janvier 2006. Pour cette raison, peu de résultats sont disponibles. En termes de trafic, les comptages ne portent pour l'instant que sur janvier et février 2005, et sont peu exploitables du fait de la période de mise en place du système. De la même manière, les données relatives à la pollution et au report modal sont encore très limitées. Les recettes pour le premier semestre 2005 sont conformes aux prévisions. Notons enfin que l'introduction de la LKW-Maut a entraîné des effets de reports de trafic à la fois sur les routes allemandes non soumises à la tarification, mais aussi dans les pays frontaliers, comme sur l'A35 en Alsace (autoroute gratuite).

L'instauration de la LKW-Maut sur l'ensemble du réseau autoroutier allemand (12 000km) est possible du point de vue du droit européen dans la mesure où ces infrastructures n'ont jamais été soumises à un régime de péage ni de concession. Les recettes de la redevance permettent donc de couvrir les coûts de construction et d'exploitation de la totalité du réseau. Par ailleurs, cette redevance vise à remplacer l'eurovignette : il importe donc qu'elle soit étendue à l'ensemble du territoire. Ainsi, aucune modulation spatiale n'est prévue, et le taux de péage ne dépend que du nombre d'essieux du PL et de sa classe d'émission. Ce taux est évalué à environ 12 centimes d'€ par kilomètre, en moyenne, ce qui est du même ordre que la moyenne du taux de péage PL en France.

### **Politique autrichienne des transports**

La politique autrichienne des transports constitue un exemple original de volonté de limiter l'impact environnemental du transport routier. Ce pays est en effet confronté à un trafic de transit très important, représentant environ 80 % du trafic PL total, sur un territoire contraint notamment par la présence de zones de haute montagne.

Le programme "éco-points" a été initié en 1992, et mis en place le 1<sup>er</sup> janvier 1995.

L'objectif de ce programme est, comme l'indique son nom, écologique : il s'agissait de réduire les émissions de NOx de 60 % entre 1992 et 2003, en instaurant des quotas d'autorisation d'émissions de polluants par pays de la Communauté puis de l'Union Européenne.

Ce programme a pris la forme d'un droit de transit proportionnel à la quantité de pollution émise par le véhicule et à la distance parcourue, dont s'acquittaient les PL de plus de 7,5 tonnes à chaque voyage. Un économique-point représente le droit d'émettre un gramme de NOx par kilowatt heure et est valide du 1<sup>er</sup> janvier d'une année au 31 décembre de l'année suivante, soit pendant une période de treize mois (pour ne pas devoir utiliser deux types d'éco-points lors des trajets effectués en fin d'année). Chaque année, un nombre d'éco-points était attribué à chaque pays de la Communauté européenne. Ceux-ci les distribuaient à leurs transporteurs. Ce nombre de points diminuait chaque année. Le nombre total d'éco-points alloués aux usagers membres de l'Union européenne a ainsi baissé de 60 % entre 1991 et 2003. Le protocole limitait également le nombre global de parcours de transit. Si le total d'une année dépassait celui de l'année de référence (1991) de plus de 8 %, le nombre d'éco-points disponibles était diminué de 20 % l'année suivante.

Le système était à l'origine manuel. Des points de contrôle automatique ont ensuite été installés en 1998, grâce à des étiquettes collées sur les pare-brise des camions, qui envoyaient les informations à un ordinateur central. Celui-ci vérifiait alors que la compagnie de transport à laquelle appartenait le camion disposait des éco-points nécessaires. Une pénalité de 1 450 € était appliquée en cas de fraude.

Grâce à ce programme, les émissions moyennes de NOx des PL ont diminué de 27 % entre 1994 et 1998, ce qui a entraîné une diminution des émissions totales du transit.

A partir de 1999, le système éco-points a été confronté à une crise qui a remis en cause son efficacité, au delà de son incompatibilité avec le droit européen. En effet, le nombre de transits pour l'année 1999 a dépassé de plus de 8 % celui de l'année de référence 1991. Dans ce cas, il était prévu que la dotation en éco-points pour l'année suivante soit réduite de 20 %. Cependant, les négociations du Conseil européen sont parvenues le 21 septembre 2000 à un accord différent, et stipulant que la réduction des éco-points ne porterait que sur les seuls Etats membres responsables du dépassement de 1999, à savoir la Belgique, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie et l'Autriche, et qu'elle serait étalée sur 4 années.

L'adhésion de l'Autriche à l'UE l'ayant contraint à abandonner le système des éco-points, non compatible avec le droit européen dans la mesure où il entre en conflit avec le principe de libre circulation des biens (sa suppression était prévue pour 2003, mais a été reportée au 31 décembre 2006), un système de redevance kilométrique a été mis en place sur une partie du réseau depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Elle permet l'augmentation du prix des franchissements alpins. Le taux de péage est de l'ordre de 21 ct/km pour un PL, auxquels s'ajoutent un tarif spécial sur une partie du réseau d'une longueur d'environ 300 km et incluant la route de col du Brenner. De ce fait, le taux de péage dans les zones de montagne en Autriche devient comparable au taux de la RPLP suisse. Notons enfin que cette redevance pourrait à l'avenir avoir à être adaptée pour être compatible avec la nouvelle directive Eurovignette.

## Politique suisse des transports

La politique suisse des transports est caractérisée par des contraintes géographiques fortes, dans la mesure où la quasi-totalité du territoire est situé dans des zones de montagne, au cœur de l'arc alpin et donc de l'axe européen Nord-Sud. Malgré sa position centrale, elle ne capte qu'une faible part des flux routiers : 75 % des flux routiers transalpins transitent en effet par la France ou par l'Autriche. Ainsi, en 2003, environ 1,3 millions de PL ont-ils traversé les Alpes suisses (ce trafic est majoritairement un trafic de transit : à hauteur de 77 %, contre 21 % pour les Alpes françaises). Le domaine des transports est encadré par l'article 84 de la Constitution, qui stipule que le trafic de marchandises à travers la Suisse s'effectue par le rail. La Suisse a en outre conclu des accords bilatéraux avec l'Union Européenne, notamment en termes de tarification et de restrictions de circulation sur le réseau routier. La Suisse est également membre de la Convention Alpine et, à ce titre, signataire de son Protocole Transports.

En Suisse, le financement du réseau routier est entièrement assuré par les usagers, par le biais de l'impôt sur les carburants, les droits de douane sur les carburants, et le produit de la vente de la vignette autoroutière. La redevance qui s'applique aux PL permet quant à elle le financement de la construction du réseau ferré.

La politique suisse des transports a fait l'objet d'une loi entrée en vigueur le 01/01/2001, dont le but est le report modal du transport de voyageurs et surtout de fret de la route vers le rail. Son objectif est plus précisément la stabilisation, puis la baisse du nombre de PL traversant les Alpes suisses afin d'atteindre 650 000 PL par an : il s'agit donc de diviser par 2 le trafic PL, dans un délai de 2 ans après la mise en service du tunnel du Lötschberg, c'est à dire environ 2011.

Le trafic PL était jusqu'à 2005 soumis à des restrictions de tonnage : interdiction des PL de plus de 28 tonnes jusqu'en 2001, puis relèvement progressif de la limite autorisée et application de quotas. Leur circulation est désormais soumise à la nouvelle politique des transports, fondée à la fois sur des mesures de tarification sur l'infrastructure routière proportionnelles aux prestations, et sur une amélioration de l'offre ferroviaire. Par ailleurs, le secteur ferroviaire a été libéralisé.

La RPLP est le levier d'action principal. Il s'agit d'une redevance kilométrique dépendant également du poids maximal autorisé du véhicule, et de son niveau de pollution. Elle s'applique à tous les PL de plus de 3,5 tonnes destinés au transport de marchandises. Ses recettes permettent le financement du programme ferroviaire à hauteur de 65 à 70 %.

L'amélioration de l'offre ferroviaire comporte quant à elle deux aspects : d'une part, la modernisation de l'infrastructure, grâce à l'investissement de 5,9 MdCHF dans le cadre du Plan Rail 2000, soit pour l'instant la construction de 160 km de voies nouvelles, d'autre part, un programme de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), qui comprend le percement de deux nouveaux tunnels de base : le tunnel du Lötschberg, d'une longueur de 34,5 km, et celui du Saint-Gothard, d'une longueur de 57 km. Chacun de ces ouvrages viendra doubler un tunnel plus court déjà existant, mais ils seront d'un gabarit adapté au ferroutage et leur accès sera situé à une altitude bien plus basse (700 mètres contre 1 200 mètres environ). La mise en service du tunnel du Lötschberg est prévue vers 2007-2008, et celle du tunnel du Saint-Gothard vers 2014-2015. Le financement des NLFA est assuré par les recettes de la RPLP. Il incluait à l'origine la construction de terminaux de transport combiné dans les pays voisins, mais ce dernier aspect est remis en cause par la dérive des coûts des deux grands chantiers.

Le système technique repose sur le tachygraphe du véhicule qui fournit les kilomètres parcourus, les données sont enregistrées dans l'équipement de bord du véhicule. Un badge désactive ou active le système lorsque le véhicule franchit les frontières suisses. Le badge est conforme à la norme européenne, et peut donc permettre d'acquiescer des péages perçus selon la technique DSRC, par exemple en Autriche. Une procédure manuelle d'enregistrement et de paiement au

19. Définition suisse de la chaussée roulante (offre actuelle dans le trafic combiné accompagné via le St-Gothard, la hauteur aux angles étant limitée à 3,80 m).

passage des frontières, reposant sur les mêmes principes tarifaires, s'applique aux transporteurs étrangers qui ne souhaitent pas être équipés du dispositif électronique (gratuit mais dont la pose et l'entretien sont à la charge du transporteur).

Les recettes de la RPLP sont à présent conformes aux prévisions. Après déduction des frais de perception et des montants restitués, elles se sont élevées en 2003 à près de 700 MCHF (1 CHF = 65 centimes d'€). Si l'on y ajoute les recettes des contingents de camions, on obtient environ 760 MCHF, soit un montant légèrement supérieur aux 750 MCHF prévus par année pour la période 2001-2004. Un tiers des recettes est versé aux cantons, les deux tiers restants à la Confédération, avant tout pour financer les grands projets des transports publics (FTP), notamment les NLFA.

En termes de trafic et de report, la Suisse connaît une amélioration du rendement du transport routier, grâce à la RPLP mais aussi au relèvement de la limite de tonnage. Cette augmentation du rendement consiste concrètement en une diminution du nombre de PL vides et en une meilleure utilisation de la capacité de transport des PL. L'indicateur suisse est le nombre de PL, qui s'est stabilisé fin 2003 et a continué à diminuer en 2004 pour atteindre 1,255 millions de PL, soit une diminution de 10,6 % par rapport à 2000. Le trafic ferroviaire de marchandises a en outre fortement augmenté en 2003. Les meilleurs résultats sont observés pour le système de chaussée roulante<sup>19</sup>, c'est-à-dire le transport combiné accompagné. Précisons enfin que la part modale du transport ferroviaire était de 65 % en 2004, en tonnage.

Malgré le succès de la mise en place de la RPLP, l'objectif final de 650 000 PL par an est encore loin d'être atteint, et le Conseil fédéral sera probablement amené à proposer des mesures supplémentaires. Une étude qui vient d'être publiée conclut à la faisabilité d'un système de "bourse du transit" qui consisterait, soit à attribuer (gratuitement, à prix fixe ou aux enchères) un nombre limité de droits de passage librement négociables par la suite, soit à mettre en place un système de réservations. D'autres options seraient la baisse des tarifs ferroviaires et le relèvement de la RPLP, prévu pour 2007. Enfin, l'inter-opérabilité entre les futurs systèmes de tarification des pays européens est un enjeu important.

De manière générale, la politique suisse des transports est une politique nationale, qui fait l'objet d'accords bilatéraux avec l'UE. En revanche, en France, les politiques de transport, et notamment de tarification, sont concertées au sein de l'UE. Elles font donc l'objet de négociations incluant des pays périphériques et des pays de transit, dont les enjeux et les attentes sont très différents. En outre, le trafic qui traverse les Alpes suisses est majoritairement un trafic de transit (à hauteur de 77 %, contre 21 % pour les Alpes françaises). Il existe donc des différences structurelles en termes d'économie et de demande de transport entre la France et la Suisse. On peut ainsi noter que l'économie suisse est essentiellement tertiaire.

Par ailleurs, la politique des transports est liée aux problématiques d'aménagement du territoire. A la différence de la France, celles-ci sont relativement homogènes dans le pays entièrement alpin qu'est la Suisse. Notons également que pour des raisons géographiques, le transport en Suisse est essentiellement terrestre. Toujours du point de vue géographique, les situations au sein de l'espace européen de la Suisse et de la France sont différentes. En particulier, la Suisse est située sur le principal axe économique européen, la "banane bleue", axe qui tend à se déplacer vers l'Est depuis l'élargissement de l'UE. La France occupe une situation plus complexe, dans la mesure où ses façades maritimes ainsi que la barrière pyrénéenne sont autant d'accès à l'espace européen, où son économie est émettrice de fret, et où il s'agit d'un territoire plus périphérique par rapport à l'axe Rotterdam-Milan.

Enfin, en Suisse, le financement du réseau routier est entièrement assuré par les usagers, par le biais de l'impôt sur les carburants, les droits de douane sur les carburants, et le produit de la vente de la vignette autoroutière. La redevance qui s'applique aux PL permet quant à elle le financement de la construction du réseau ferré. Pour la France, ce type de financement croisé est encadré par la législation européenne (directive modifiant la directive 99/62/CE). Les modes de gestion et d'exploitation des infrastructures présentent donc des différences importantes, de même que les possibilités d'affectation des recettes des péages.

### Politique espagnole des transports

L'Espagne, avec le soutien des fonds européens, réalise depuis plusieurs années des efforts importants pour développer ses infrastructures de transports. Le Plan Stratégique des Infrastructures et des Transports (P.E.I.T.), approuvé le 16 juillet 2005 par le Conseil des Ministres, est une des principales composantes de la politique économique engagée par le gouvernement pour renforcer la compétitivité de l'économie espagnole (la dotation d'infrastructures par habitant de l'Espagne représentait en 2004 environ 80 % de celle des pays de l'UE à 15 : en conséquence, des efforts d'investissements importants restent nécessaires). Le P.E.I.T. prévoit la réalisation de 248 Md€ d'**investissement dans ce secteur** entre 2005 et 2020, soit près de 17 Md€ par an en moyenne. **Ce chiffre ne comprend pas les investissements** des Communautés Autonomes et mairies importantes pour les infrastructures de leur compétence.

Les autres objectifs du P.E.I.T. sont les suivants : garantir un accès homogène de l'ensemble des territoires pour permettre un développement plus équilibré du pays et un fonctionnement plus efficace des marchés ; favoriser un report modal vers les transports ferroviaires et maritimes, la route assurant aujourd'hui 97,5 % des transports intérieurs de marchandises ; inscrire le réseau espagnol de transports dans les réseaux Européens : la "perméabilisation" des Pyrénées et plus particulièrement la réalisation des liaisons ferroviaires mixtes Barcelone-Montpellier-Nîmes coté méditerranéen, Vitoria-Dax coté atlantique et le projet d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande capacité à partir de Huesca en Aragon font ainsi partie des projets prioritaires du P.E.I.T. (avec le projet de lien fixe avec le Maroc sous le détroit de Gibraltar dont les études ont été relancées et le développement des capacités de ses ports et de ses aéroports, l'Espagne, en situation périphérique par rapport au cœur de l'Europe, développe par ailleurs une fonction de "porte Sud") ; améliorer la sécurité et la qualité des différents modes de transports, avec une priorité donnée à la maintenance des infrastructures.

Ce plan très ambitieux doit être précisé en 2006 par des plans sectoriels pour tous les modes (route, fer, mer, air), avec un plan intermodal de transport de marchandises et un plan intermodal de transport de voyageurs, plans qui indiqueront les opérations programmées et leur calendrier. Le financement de ces investissements doit être assuré à 60 % par le budget de l'Etat, 20 % environ par le secteur privé et le solde, soit 20 %, par les budgets des entreprises publiques dépendant du ministère du Fomento grâce à leurs recettes propres.

Le P.E.I.T. donne la priorité au secteur ferroviaire en lui consacrant 48 % des investissements, dont 78 Md€ en 15 ans au réseau ferroviaire de hautes prestations à écartement international, qui doit ainsi passer de 1 000 à 10 000 km. Ce réseau, qui respectera les caractéristiques de la directive européenne en matière de grande vitesse, doit, à l'exception de quelques corridors, être mixte c'est-à-dire accessible à la fois aux marchandises et aux voyageurs.

Pour ce qui concerne les investissements routiers, le réseau d'autoroutes et de routes à 2x2 voies doit passer de 9 000 à 15 000 km. Les investissements routiers doivent atteindre 61 Md€ **en 15 ans dont 50 % pour les infrastructures nouvelles** et 50 % pour l'amélioration, la maintenance et l'entretien du réseau.

Enfin, la capacité des infrastructures portuaires doit être augmentée de 75 % et la capacité des infrastructures aéroportuaires doit passer de 165 à 311 millions de passagers.

La dimension régionale de la politique des transports est enfin essentielle compte tenu du poids politique et institutionnel des Communautés Autonomes. Les responsables de la Catalogne, première région exportatrice de l'Espagne mais aussi porte d'entrée vers la façade méditerranéenne espagnole, particulièrement dynamique sur les plans démographique et économique, mettent tout particulièrement l'accent sur les conséquences du déficit d'infrastructures de transports sur la compétitivité des entreprises de leur région et demandent un effort particulier dans ce domaine. Plusieurs opérations sont ainsi en chantier : la ligne ferroviaire mixte à grande vitesse entre Barcelone et Figueras qui doit être mise en service en 2009, le doublement des capacités du port de Barcelone et de sa zone logistique, l'élargissement de l'autoroute vers le Perthus, le doublement des capacités de l'aéroport de Barcelone. D'autres projets importants sont à l'étude : une ligne ferroviaire dédiée au fret vers la frontière française, une nouvelle liaison ferroviaire entre Lérida et Gérone, des projets de zones logistiques (Figueras, Gérone et Lérida) pour soulager l'agglomération de Barcelone aujourd'hui saturée, le quatrième périphérique de Barcelone.

Le conseiller de Politique Territoriale et des Travaux Publics catalan, Joaquim Nadal, a présenté le 7 décembre 2005 le Plan d'Infrastructures de Transports de la Catalogne 2006-2026. Ce plan prévoit un investissement total de 37 Md€ **d'ici 2025 financés** à hauteur de 17,6 Md€ **par le ministère** du Fomento, 12,9 Md€ **par la Généralité de Catalogne** et **6,5 Md€ dans le cadre de partenariats** publics privés. Ces investissements comprennent la réalisation de 25 Md€ **dans le domaine ferroviaire** dont 1 100 km de lignes nouvelles et 12 Md€ **dans le domaine routier** dont 1 500 km de voies nouvelles à 2x2 voies.

Ce plan, qui donne clairement la priorité au ferroviaire, prévoit l'horizon 2026 que 20 % du trafic de marchandises au travers des Pyrénées se fera par le fer, soit 311 trains par jour dont la moitié (soit 160) par la Catalogne.

Il envisage ainsi la répartition suivante des trafics de fret ferroviaire à l'horizon 2026 entre les trois principaux passages envisagés par le P.E.I.T. : 23,7 Mt sur le corridor méditerranéen au lieu de 2,4 Mt aujourd'hui ; 22,7 Mt sur le corridor atlantique au lieu de 1,8 Mt aujourd'hui ; 1,9 Mt sur la nouvelle traversée à grande capacité. Le trafic routier devrait représenter 41 000 camions par jour dont la moitié par la Catalogne, au lieu de 18 000 aujourd'hui.

Le plan détaille l'ensemble des opérations prévues dans le cadre des investissements envisagés. Les grands projets stratégiques sont présentés ci-dessous :

#### **Sur le plan ferroviaire, pour le trafic marchandises :**

- la réalisation d'un axe transversal ferroviaire mixte entre Lerida et Gérone, sur lequel viendront à terme se raccorder l'Aragon, les ports de Barcelone (branché à court terme sur la ligne à grande vitesse Barcelone-Figueras) et de Tarragone ;
- le branchement du Port de Barcelone dans l'agglomération de Barcelone ;

- un contournement de Gérone pour le trafic marchandises ;
- le branchement avec un nouveau centre logistique intermodal dans la région de l'Emporda (probablement près de Figueras) ;
- le renforcement de la ligne existante vers le Tour de Carol.

### Sur le plan ferroviaire, pour le trafic voyageurs :

- la ligne à grande vitesse Lerida-Barcelone-Perpignan-Montpellier ;
- la réalisation d'un corridor méditerranéen à grande vitesse entre Barcelone et Valence ;
- un contournement TGV de Barcelone par El Valles dans l'agglomération de Barcelone (la vallée de l'autre côté de la montagne qui limite Barcelone) et le branchement direct de l'aéroport ;
- la circulation de trains voyageurs sur l'axe transversal Lerida-Gérone.

### Sur le plan routier :

- le renforcement des capacités de l'autoroute le long de la Méditerranée ;
- la réalisation d'un axe transversal à grande capacité permettant de relier Lerida à Gérone sans passer par Barcelone ;
- plusieurs axes à grande capacité reliant la côte méditerranéenne vers l'intérieur (un axe occidental reliant le delta de l'Ebre à Lerida, qui rejoint la liaison routière Lerida-Toulouse par le val d'Aran et un axe entre Tarragone et Tarrega) ;
- le renforcement de l'axe du Llobregat (Barcelone- Puigcerda par le tunnel du Cadi).

### Politique italienne des transports

En dépit d'une relance insufflée dans les années 1990 par les gouvernements successifs, le système italien des transports a évolué lentement ces dernières années. En 2001, après plusieurs années de concertation, a été adopté un **Plan Général des Transports et de la Logistique** (PGTL) qui guide les choix en investissements jusqu'en 2010. Validé conjointement par les ministères des Infrastructures, des Transports, de l'Environnement et des Finances et par les Régions, ce document présentait l'objectif des autorités de réaliser les infrastructures indispensables, de favoriser le transfert des marchandises de la route vers le fer, de libéraliser les services de transports et de promouvoir un système de transports répondant aux exigences du développement durable. Peu de temps après son arrivée au pouvoir en mai 2001, la nouvelle majorité a adopté une loi, nommée "**loi objectif**", qui s'est surimposée au PGTL. Les objectifs de cette loi étaient l'accélération de la réalisation des nouvelles infrastructures de transport grâce à une simplification des procédures et à une mobilisation plus forte du secteur privé au financement et à la gestion des infrastructures.

Dans le cadre de la loi objectif ont été adoptées de nouvelles méthodes de sélection et d'approbation des projets. L'approbation définitive des projets et la décision de les lancer revient au **Comité interministériel de programmation économique** (CIPE, structure placée sous la tutelle de la présidence du Conseil, équivalente au CIACT français). Sachant que la loi objectif comprend 220 projets prioritaires à réaliser à l'horizon 2012 qui représentaient, en 2002, un coût global de 125 Md€ (**selon les sources, l'estimation de cette enveloppe varierait aujourd'hui entre 173 et 264 Md€**) le gouvernement actuel s'est engagé en 2001 à mettre en chantier 40 % de cette somme, M. Berlusconi, président du Conseil, ayant promis l'achèvement ou, au moins, des avancées importantes de certains chantiers emblématiques tels que la protection de la lagune de Venise, l'autoroute Salerno-Reggio Calabria, l'autoroute Brescia-Bergame-Milan ou encore le pont sur le détroit de Messine.

Enfin, la loi objectif a introduit la figure du **contractant général**, acteur privé qui a la charge de la gestion globale du chantier et de sa réalisation ainsi que du préfinancement d'une partie de son coût. Les autorités italiennes souhaitaient ainsi impliquer plus fortement les entreprises dans la réalisation des chantiers et créer une culture de projet parmi les constructeurs italiens, restés disséminés et petits à l'échelle européenne.

Le PGTL, puis la liste de projets de la loi objectif, sont précisés par des **plans sectoriels**, élaborés et mis en œuvre par l'ANAS (l'agence nationale des routes) pour la partie routière et par Ferrovie dello Stato (société publique regroupant les homologues de RFF et de la SNCF) sur le volet ferroviaire. Le plan triennal de l'ANAS se concentre sur le développement du réseau autoroutier, en particulier au nord du pays.

En ce qui concerne le ferroviaire, la grande vitesse tient une place prépondérante avec l'achèvement de l'axe principal Turin-Milan-Bologne-Florence-Rome-Naples (prévu à ce stade pour 2009) et le lancement de nouveaux chantiers (Milan-Gênes et Milan-Venise en particulier). Pour parvenir à concrétiser ces objectifs, très ambitieux au regard des moyens budgétaires de ces dernières années, le gouvernement italien s'est attaché à obtenir le soutien des autorités européennes, d'une part, et du secteur privé, d'autre part. Plusieurs projets italiens majeurs, notamment les traversées ferroviaires alpines nord-sud (axe Gênes-Bâle) et est-ouest (Lyon-Trieste) figurent ainsi dans la liste des priorités du RTE-T. Le secteur privé reste de son côté prudent dans un contexte qui, apparemment, n'est pas suffisamment stable et sûr à ses yeux.

Après plusieurs mouvements de décentralisation, les collectivités locales, et tout particulièrement les Régions, ont acquis un rôle primordial dans le domaine des transports. Ces dernières contribuent ainsi à la planification des infrastructures de transport sur leur territoire en élaborant un plan régional des transports qui identifie les infrastructures structurantes à un horizon d'environ dix ans. Elles sont compétentes en matière de transport public local au sens large (transport ferroviaire régional et transports publics urbains notamment). Elles gèrent également un réseau routier important. Enfin, elles sont associées aux décisions du CIPE sur la programmation des grands chantiers. Leur situation budgétaire est toutefois délicate et constitue une limite essentielle à leur action.

A la veille des élections générales qui se tiendront en avril 2006, de nombreux observateurs dressent le bilan du gouvernement. Sur les 125 Md€ du plan initial, **le CIPE en a autorisé 51 Md€ et les ressources disponibles sur les 5 dernières années s'élèveraient à 35 Md€.** **La loi objectif a permis de débloquer certains projets et de créer une dynamique** en faveur de la construction de nouveaux équipements. Certains ont pu ainsi être achevés, comme la ligne à grande vitesse entre Rome et Naples. Pour autant, il reste encore à réaliser le bouclage financier et à obtenir l'accord des collectivités locales pour quelques projets, tels que le pont sur le détroit de Messine et la ligne à grande vitesse Lyon-Turin.

---

**Document édité par le ministère des transports, de l'équipement,  
du tourisme et de la mer et  
le ministère de l'écologie et du développement durable.**

Assistant à la maîtrise d'ouvrage : MENSOCOM/MENSIA Conseil  
Maquette et mise en page : ReCréation  
Impression : Imprimerie des Deux-Ponts  
Tirage : 15 000 exemplaires

---

