

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement durable

Le développement durable est un développement qui s'efforce de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs.

Procéder à une démarche de développement durable nécessite de commencer par réaliser une démarche stratégique, intégrant un pilier économique (croissance, efficacité), un pilier social (emploi, santé) et un pilier environnemental (conservation des ressources naturelles).

L'Union Européenne et la France se sont engagées dans cette démarche par des déclarations dans différentes circonstances (inscription dans le traité de Maastricht, Conseil européen de Göteborg en 1991, sommet de la Terre à Rio, puis à Johannesburg, création d'une instance nationale du développement durable en 2002).

Les transports durables

Le conseil "Transports" de l'Union européenne a adopté en avril 2001 la définition suivante d'un système de transport durable :

- il permet aux particuliers, aux entreprises et aux collectivités de satisfaire en sécurité leurs besoins fondamentaux d'accès au développement, d'une manière compatible avec la santé des personnes et des écosystèmes, et il promeut l'équité intra et intergénérationnelle ;
- il est d'un coût abordable, fonctionne avec équité et efficacité, offre un choix de modes de transport et crée les conditions d'une économie compétitive ainsi qu'un développement régional équilibré ;
- il maintient les émissions et les déchets dans les limites d'absorption de la planète, utilise des ressources renouvelables à leur taux de renouvellement ou en dessous, et des ressources non renouvelables au taux de développement de substituts renouvelables ou en dessous, tout en limitant au maximum d'une part les incidences sur l'occupation des sols et d'autre part les nuisances sonores.

LES TERRITOIRES

Repères historiques, géographiques, géomorphologiques et climatiques

Le trait d'union des trois régions Rhône-Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon est un fleuve : tour à tour voie de pénétration ou frontière, le Rhône et le couloir qu'il a creusé ont, de tous temps, mis en relation le nord, l'ouest et l'est de l'Europe avec le monde méditerranéen, constituant un lieu de passage des hommes et des marchandises sur lequel se sont installés des courants commerciaux et des activités.

Les trois régions s'organisent selon deux axes : le Rhône, trait d'union entre Nord et Sud, et l'arc côtier méditerranéen. La vallée et la plaine littorale constituent un territoire contraint entre, à l'Ouest, les contreforts des Cévennes et du Haut-Languedoc, à l'Est, les Préalpes. Après 350 km, la vallée rhodanienne s'ouvre brusquement en aval de Beaucaire et Tarascon, les collines latérales s'éloignent et s'abaissent. Au Nord d'Arles, le fleuve se divise en deux branches qui constituent son delta, délimitant une vaste zone humide, la Camargue. De part et d'autre de ce delta, se développe le littoral méditerranéen français, à l'Est jusqu'à l'Italie et au Sud-Ouest vers l'Espagne. Le rivage, escarpé à l'est du Rhône, s'aplatit et s'incurve à l'Ouest, jusqu'aux contreforts des Pyrénées, en un long cordon constitué de lagunes et de marais, bordés de plages de sable fin, avec ici ou là quelques reliefs résiduels. Ces caractéristiques géographiques, alliées à la clémence du climat, rendent ce territoire particulièrement attractif au sein du bassin méditerranéen et expliquent qu'il ait connu un essor important de sa population et de son urbanisation, d'abord sur la partie est du littoral puis à l'ouest.

Vienne constitue la frontière géomorphologique et climatique de la France méridionale. L'influence méditerranéenne, qui remonte le Rhône jusqu'à Vienne, détermine un climat chaud et, à l'exception de la région niçoise, sec, soumis à de forts vents, mistral ou tramontane, à un régime de pluies diluviennes, très concentrées dans le temps, produisant souvent de brusques inondations. La végétation, variable selon l'altitude et l'exposition, souvent composée d'espèces persistantes, parfois clairsemée, et la flore colorée, sont également très caractéristiques. Enfin, la géomorphologie est partout très apparente, dessinant des paysages contrastés et sauvages, d'une grande beauté, constitués de montagnes, peu élevées, mais fortement érodées par la violence du climat, le feu ou la déforestation, surplombant des piémonts verdoyants, ou des cours d'eau qui y ont parfois créé des gorges vertigineuses, ou encore tombant dans la mer.

A l'image de l'axe rhénan ou de la Lombardie, le territoire étudié, plaque tournante au carrefour des grands courants empruntant l'axe Rhin-Rhône, l'arc méditerranéen et les franchissements alpins et pyrénéens, tire depuis l'Antiquité sa richesse de sa fonction d'échanges. Cette fonction de communication, tantôt terrestre, tantôt fluviale, tantôt maritime, se perpétue aujourd'hui même si elle se trouve de plus en plus confrontée aux conséquences du déplacement progressif du centre de gravité de l'Europe vers l'Est et à l'émergence de nouveaux axes structurants au niveau européen reliant l'Allemagne et l'Europe Centrale à l'Italie.

Les échanges entre le nord et le sud prennent leur essor à partir de l'âge du Bronze (2^{ème} millénaire avant JC), avec un commerce de longue distance des produits de luxe (ambre de la Baltique, verre d'Asie Mineure ou d'Europe Centrale, étain britannique), échangés contre le sel du littoral et les matières premières. En -600 avant JC., les Phocéens créent le port de Marseille. Le territoire se parsème, progressivement, de nombreux comptoirs sur le littoral provençal (Nice, Monaco, Fréjus, Hyères...), sur le littoral languedocien (Agde) et le long du Rhône (Arles, Glanum, Cavaillon, Avignon). Les villes de confluence ou de carrefour tiennent un rôle de premier plan : Lyon, qui jouit d'une situation privilégiée à la jonction de deux grands cours d'eau et de quatre voies de pénétration, connaît une ascension foudroyante. Arles, point de départ de la navigation sur le Rhône, mais aussi port de mer via un canal qui conduit à la mer, devient, en 354, la capitale des Gaules. Après la chute de Rome, les invasions des peuples venus du nord, la peste et les famines dévastent la région : les villes se vident, les campagnes s'épuisent, les infrastructures ne sont plus entretenues, le commerce périclète, les ports sont la proie des pirates. Pendant que la Provence accuse une forte baisse démographique, les autres régions connaissent le renouveau carolingien, période de prospérité, de reconstruction, de développement économique, culturel et démographique avec le renforcement du pouvoir de Narbonne, la revitalisation commerciale de Lyon, la création de nouveaux centres de commerce (Saint-Gilles, Montpellier, Beaucaire...). La mort de Charlemagne et le partage de l'Empire ouvrent deux siècles de chaos qui se concluent par la "trêve de Dieu", codifiée en 1054 par le concile de Narbonne. Les villes s'étendent, des ponts sont lancés sur le Rhône (Avignon, Lyon), les routes sont restaurées, reprenant souvent les tracés romains. Les pèlerinages favorisent les échanges et la création de grandes foires, comme à Saint-Gilles. Montpellier devient, comme Narbonne, un centre important de commerce. Les siècles qui suivent, marqués par de nombreux conflits à l'origine de milliers de morts et d'une importante émigration, sont aussi jalonnés de grandes épidémies qui déciment les populations (1347, 1629, 1720-1722). L'apaisement vient à la fin du XVII^{ème} siècle, puis les épopées napoléoniennes et le Second Empire font la fortune de Marseille, premier port de France. L'Empire colonial achève de développer l'activité des ports de Marseille et de Sète. De petits bassins miniers se développent (Carmaux, Decazeville, Gardanne) et le chemin de fer favorise le développement économique du littoral méditerranéen, en resserrant les liens avec la capitale. Par contre, la voie d'eau, non reliée au système de communication qui se développe dans le nord et l'est de l'Europe, dépérit peu à peu. Le XX^{ème} siècle voit l'industrialisation de l'étang de Berre (complexe pétrochimique, sidérurgie), le développement de la construction navale et de l'agroalimentaire.

Repères économiques

Sur le territoire, la croissance de l'activité économique – même si elle est inégalement répartie – est remarquable, avec pour caractéristique une dominante tertiaire (près des trois quarts des emplois). La région PACA occupe notamment la 4^{ème} place nationale pour la création d'emplois tertiaires, même si le rythme de ces créations s'est un peu ralenti depuis 1997.

La région Rhône-Alpes est la seule à présenter une forte composante industrielle, ce qui ne signifie pas que l'industrie soit absente des deux autres régions mais elle y est implantée de façon plus ponctuelle.

L'agriculture est globalement moins présente que dans nombre d'autres régions françaises (la surface agricole utile représente 35 % du territoire, pour 55 % au niveau national). Par contre, les surfaces boisées y sont plus importantes : les forêts méditerranéennes et les forêts de montagne occupent plus du tiers des territoires des trois régions et leur surface s'étend sur des terres agricoles abandonnées. L'activité agricole est dominée par la viticulture, avec de nombreux grands crus en vallée du Rhône et un vignoble de qualité en Languedoc-Roussillon, du fait des importants investissements réalisés pour le requalifier (encépagement de meilleure qualité et limitation de rendement en AOC). PACA est plus orientée vers la production de fruits et légumes, Rhône-Alpes se partageant entre productions animales (lait, bovins) et végétales (fruits).

L'industrie est particulièrement implantée en Rhône-Alpes, avec des entreprises plus nombreuses et plus grandes qu'en PACA et en Languedoc-Roussillon. Les grands établissements industriels se concentrent dans la région lyonnaise, à l'Est de l'aire urbaine lyonnaise et dans l'aire urbaine stéphanoise, dans le sillon alpin, la moyenne vallée du Rhône (avec une répartition entre les villes moyennes et petites, les pôles de Valence, Annonay et Romans étant les plus importants), ainsi qu'à proximité des pôles urbains du littoral. Sont concernés les secteurs de l'énergie (énergie nucléaire avec quatre centrales dans la vallée du Rhône ; activités pétrolières à Lyon et autour de l'Etang de Berre) et des biens intermédiaires (régions lyonnaise et grenobloise, Bouches-du-Rhône, Gard), à côté d'industries traditionnelles (construction électrique chimie, parachimie) ou d'industries associées à la recherche (pharmacie et les technologies de pointe).

L'emploi tertiaire a fortement augmenté au cours des dix dernières années, dans les secteurs des services aux entreprises et aux particuliers (notamment ceux qui sont liés à l'activité touristique : hôtellerie, restauration, activités sportives) ainsi que le commerce. Le tertiaire représente plus de 70% de l'emploi total, très concentré dans les grandes métropoles (Lyon, Aix-Marseille, Montpellier). Les services administrés¹ dominent dans les régions méridionales.

1. Il s'agit de services non marchands produits par les administrations publiques (justice, police, enseignement...) ou par les institutions sans but lucratif au service des ménages (secteur associatif).

PACA se caractérise également par une importance particulière du commerce et Rhône-Alpes par celle des services aux entreprises et aux particuliers. La recherche, le secteur hospitalier, les entreprises des technologies de l'information et de la communication, l'agroalimentaire et le secteur immobilier se concentrent autour de quelques grands pôles universitaires ou technologiques dans les départements des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes (Marseille, Sophia-Antipolis), tandis que le Languedoc-Roussillon profite essentiellement de l'implantation d'universités et d'organismes publics de recherche (Montpellier).

Outre des atouts dans les domaines d'excellence (enseignement supérieur et recherche, chimies, nouvelles technologies, tourisme, agriculture, patrimoine, offre culturelle...), le cadre de vie des trois régions peut favoriser l'accueil d'activités à forte valeur ajoutée, en jouant sur les facteurs de localisation de l'économie résidentielle (choix des dirigeants et des cadres supérieurs fondé sur la qualité du cadre de vie), en même temps que sur des critères plus classiques de l'économie de production. Des pistes de développement économique, aujourd'hui identifiées, portent sur les domaines de l'énergie (énergies renouvelables, nucléaire), de la santé (industries pharmaceutiques et recherche), des technologies de l'information et de la communication, de l'agroalimentaire, et sur le renforcement de l'activité touristique. La richesse du tissu universitaire et les rapprochements qu'elle permet (créations de plates-formes de recherche, coopération entre établissements), ainsi que le patrimoine naturel et historique constituent également des points d'appui importants pour l'avenir.

Les pôles de compétitivité

Le CIADT du 12 juillet 2005 a décidé de faire bénéficier 67 projets du label "Pôle de compétitivité". Parmi les 6 pôles mondiaux, 3 concernent le territoire étudié (solutions communicantes sécurisées en PACA, LYONBIOPOLE et MINALOGIC en Rhône-Alpes). Parmi les 9 pôles à vocation mondiale, 2 concernent le territoire (mer, sécurité et sûreté en PACA et chimie-environnement à Lyon en Rhône-Alpes). Enfin, parmi les autres pôles labellisés, 18 concernent le territoire (soit 35 %).

La logistique

La logistique est un secteur essentiel de l'activité économique et constitue une forme nouvelle de l'activité industrielle et de services.

La logistique est d'abord un facteur de dynamisme pour les entreprises situées en amont (la production-transformation) et en aval (la distribution). Ses implantations, trop souvent considérées comme nuisantes et insuffisamment sources d'emplois, constituent aujourd'hui un élément-clé de la bonne santé de l'économie française.

L'image classique de l'entrepôt à faible valeur ajoutée, plutôt laid, stockant des produits non identifiés, et associé à des norias de camions, ne correspond pas du tout à une logistique qui s'est professionnalisée, qui a étendu sa gamme de services, qui crée des emplois de plus en plus divers, qui optimise l'organisation des transports, qui contribue fortement à la fiscalité locale...

Extraits du rapport Becker "Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement" 2003 Conseil général des Ponts et Chaussées

La logistique a fait son entrée dans les entreprises il y a une trentaine d'années, d'abord dans le secteur de la grande distribution et de l'industrie automobile. Aujourd'hui, de nombreuses industriels et distributeurs font le choix d'externaliser cette fonction auprès d'entreprises de prestations logistiques (le taux d'externalisation est de 41 % au Royaume-Uni, de 32 % en France, de 28 % en Allemagne).

La gestion logistique cherche à réduire les coûts au maximum en diminuant, d'une part, le nombre de points de stockage à gérer entre production et consommation, d'autre part, la valeur financière des marchandises immobilisées dans le circuit de distribution. Les enjeux sont essentiels lorsque l'on sait que les dépenses de transport et de logistique non optimisées peuvent générer des coûts très élevés (de quelques % du chiffre d'affaires pour des produits à haute valeur ajoutée comme l'électronique à environ 10 % pour des produits intermédiaires comme les équipements automobile, jusqu'à 15 à 30 % pour des produits pondéreux comme, par exemple, des bouteilles d'eau minérale).

La logistique vise, par une gestion globale, l'harmonisation, la synchronisation et l'accélération de l'écoulement des flux physiques mais aussi des flux d'informations entre le fournisseur, le distributeur et le consommateur. Elle s'intéresse aussi bien aux approvisionnements en matières premières, à la gestion physique des en-cours de fabrication, au stockage et à la gestion des emballages ou des produits finis, à la manutention et à la préparation des commandes, à l'organisation des livraisons, à la gestion des déchets et des produits en fin de vie, à la gestion des retours (SAV)... qu'à l'identification automatique des produits ou aux échanges de données informatisés².

Pour définir, organiser, rationaliser, hiérarchiser et coordonner l'ensemble de ces flux, le secteur de la logistique connaît aujourd'hui une profonde mutation et le métier du logisticien évolue vers un angle plus stratégique : hausse du niveau de qualification³, montée en puissance de l'"intelligence logistique" liée à l'intégration croissante des fonctions post-industrielles (co-manufacturing, co-packing, étiquetage, conditionnement, etc.).

2. EDI : Echange de Données Informatisé, ECR : Efficient Consumer Response, SCM : Supply Chain Management

3. Les évolutions technologiques et fonctionnelles conduisent à un élargissement de l'éventail qualitatif des emplois proposés, notamment dans les domaines de l'informatique ou de la gestion des risques sécurité-environnement.

De ce fait, les entrepôts logistiques ne se limitent plus à une simple fonction de stockage et concentrent de plus en plus d'activités à valeur ajoutée. Par bien des côtés, surtout dans le contexte de délocalisation d'emplois industriels en Europe de l'Est, en Asie ou au Maghreb, les grandes plates-formes logistiques représentent une nouvelle forme d'industrialisation. Les ratios emplois/ha augmentent et se rapprochent de ceux de l'industrie.

Enfin, les stratégies logistiques mises en œuvre par les entreprises se situent de plus en plus à l'échelle européenne. Les plates-formes logistiques ont souvent vocation à couvrir de larges zones géographiques en faisant abstraction des frontières nationales, voire même de l'Europe entière.

Sur un plan environnemental, l'activité logistique nécessite de mobiliser de larges zones et de créer des infrastructures d'accès ; au-delà des effets liés aux trafics additionnels, un impact potentiel de cette activité est l'artificialisation d'espaces naturels.

Zooms détaillés sur les sous-territoires

Plaine du Languedoc-Roussillon

Démographie et aménagement du territoire

Le territoire connaît une croissance démographique soutenue (+ 1,1 % l'an depuis 1964), avec toutefois une disparité marquée entre, d'une part, la plaine littorale, zone d'attractivité forte où se concentrent la population et les activités, d'autre part, le piémont et la montagne, zones en stagnation ou en déclin démographique. Longtemps insalubres et faiblement peuplés, les rivages du Languedoc ont progressivement été aménagés au cours du XX^{ème} siècle (canalisation des rivières, ouverture de canaux, assèchement des marais, implantation de vignes dans les zones inondables). À partir des années 60, une politique d'aménagement du littoral a été mise en œuvre avec pour objectif l'exploitation du potentiel touristique (création de huit stations balnéaires et d'une vingtaine de ports). L'urbanisation accélérée (et parfois désordonnée) a engendré un étalement du tissu urbain (avec l'émergence d'espaces péri-urbains constitués de vastes lotissements) au détriment d'un espace traditionnellement dévolu à l'agriculture et à la viticulture. Aujourd'hui, la plaine littorale est organisée autour d'un continuum urbain (avec le développement de zones résidentielles périphériques) extrêmement attractif, avec pour pôles moteurs les aires urbaines de Montpellier et de Perpignan et pour pôles relais les aires urbaines de Nîmes, Béziers, Narbonne et Sète. L'augmentation des zones urbanisées s'est accompagnée d'une hausse significative des déplacements et notamment des déplacements domicile-travail (en 1999, seulement 50 % de la population résident et travaillent dans la même commune). Par ailleurs, si la répartition des collèges et des lycées est assez homogène à l'intérieur du couloir languedocien, par contre les déplacements domicile-université sont polarisés sur Montpellier qui accueille 84 % des étudiants de la région, malgré le développement de pôles universitaires à Perpignan et à Nîmes. De ce fait, certains axes de circulation sont largement engorgés (A9 au droit de Montpellier notamment) avec des effets induits sur la sécurité routière et les coûts d'entretien des infrastructures. Enfin, la région voit depuis peu l'émergence de territoires de projets : sept pays et trois communautés d'agglomération (Béziers, Montpellier, Perpignan).

Activité et emploi

En 1999, six zones d'emploi (Montpellier, Nîmes, Perpignan, Béziers, Narbonne, Sète) concentrent plus de trois quarts de l'emploi total. L'**agriculture** emploie 5,5 % de la population active, principalement marquée par la **viticulture** qui joue un très grand rôle dans l'économie locale notamment via la multiplication des AOC, et par la conchyliculture (10 % de la production nationale). L'**industrie** est faiblement représentée (10 % des emplois pour 18 % au niveau national), avec un tissu diffus de petites entreprises. Quelques zones se démarquent par une certaine spécialisation : Nîmes (chimie-pharmacie et agroalimentaire), Montpellier (informatique, électronique, médical, para-médical, multimédia), Béziers (métallurgie et mécanique) et Sète (activité portuaire). Le **secteur tertiaire** est en revanche sur-représenté (78 % des emplois pour 72 % au niveau national), notamment en raison du tourisme qui est au centre de la richesse économique des villes du territoire, mais aussi des services à la population, des services publics, des activités financières et immobilières, ainsi que des activités liées à l'économie résidentielle (résidents temporaires). L'essor du tourisme est fondé sur un littoral de qualité, haut lieu du nautisme en France (Port Camargue, La Grande Motte), sur le Pont du Gard, site touristique majeur (1,2 millions de visiteurs en 2001), mais aussi sur un réseau de villes au riche passé historique et au fort potentiel architectural. Se développe parallèlement du tourisme d'affaires, Montpellier se classant aujourd'hui en 3^{ème} position pour les congrès après Paris et Strasbourg. Il ressort de la place importante du tourisme dans l'économie locale une certaine précarité de l'emploi et une relative faiblesse des revenus, les activités liées au tourisme générant une forte rotation de main d'œuvre et fournissant des revenus moindres aux salariés, avec un taux de chômage très élevé (près de 20 % pour 13 % au niveau national en 1999). S'ajoutent à cela des ambitions dans le secteur de la logistique qui s'appuient sur une position géographique au carrefour de l'Europe du Sud (extension du chantier Saint-Charles à Perpignan, développement du port de Sète).

Environnement

Outre l'étalement urbain, la croissance démographique a eu pour effet une forte augmentation de la production de déchets, ainsi que des conflits d'usage entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles. Le développement des infrastructures de transport, l'assainissement et l'irrigation des plaines littorales, l'urbanisation des bassins versants ont entraîné des mutations radicales de l'espace et ont fragilisé certains espaces naturels (complexes lagunaires, cordons dunaires, etc.). Sept territoires présentent des caractéristiques environnementales marquées : la plaine du Roussillon (support de vignobles, menacée par l'urbanisation de Perpignan et de sa périphérie), le littoral du Roussillon (où alternent milieux naturels et aménagements touristiques, densément urbanisé avec le pôle de Canet-Plage), le littoral de l'Aude (avec de nombreux étangs, et où la pression touristique crée un conflit d'usage avec la production agricole), la plaine du Narbonnais (avec un mitage du territoire dû à l'arrachage des vignes et à la pression urbaine), le littoral de l'Hérault (qui connaît la plus forte croissance urbaine et touristique), les garrigues du Montpelliérais (marqué par la péri-urbanisation, le développement des réseaux d'infrastructures et une fonction croissante de loisirs), les Costières (au centre de nombreuses infrastructures et dont le caractère agricole est remis en cause par la péri-urbanisation).

Perspectives et enjeux

La densité relativement faible de la région Languedoc-Roussillon (83 habitants au km² pour 108 au niveau national) et sa localisation géographique (littoral et climat méditerranéens) laissent à penser qu'elle devrait garder à l'avenir son statut de terre d'accueil (certaines estimations prévoient 3 millions d'habitants en 2030). Même si l'évolution démographique est difficile à prévoir avec précision, l'attractivité du territoire de l'aire urbaine de Montpellier continuera à s'exercer avec force, alors que les bassins de Sète et de Nîmes pourraient s'avérer moins dynamiques. Ce dynamisme démographique de l'aire montpelliéraine est ainsi la problématique principale sur laquelle s'articulent les enjeux du territoire à horizon 2020-2030. Ce sont près de 500 000 habitants nouveaux qui sont attendus dans ce périmètre. La question centrale est donc d'accueillir ces nouvelles populations dans un espace en phase de métropolisation, où les contraintes liées aux espaces (zones à risques, zones sensibles, zones agricoles) s'ajoutent aux contraintes liées aux infrastructures et au transport. Même si elle est freinée, et sauf facteur de rupture avec les tendances actuelles, la croissance des trafics autoroutiers continuera et la question de la congestion devra être traitée. L'enjeu majeur sera ainsi d'articuler les projets d'infrastructures avec les politiques d'accueil des populations, de façon à éviter la concentration autour des grandes aires urbaines et à rendre possible le renouveau des espaces ruraux : l'une des questions sera de savoir comment cette croissance devra être répartie sur le territoire, avec les meilleures conditions de vie (villes à taille humaine, équipements à la mesure de la population, etc.), de déplacement (désengorgement des voies de circulation, organisation d'un système efficace de transports collectifs), d'occupation de l'espace (maintien de coupures vertes, d'espaces libres le long du littoral), de préservation des zones sensibles et de prise en compte des risques naturels. En particulier, l'amélioration des réseaux et la réorganisation de la hiérarchie dans les modes de transport apparaissent déjà nécessaires : elles devront être accompagnées d'actions sur l'organisation urbaine visant à rapprocher les lieux de résidences et les lieux de travail. Par ailleurs, il conviendra d'assurer un développement équilibré des différents bassins d'emploi de la région et d'adapter le niveau d'équipement au contexte démographique. Sur un plan économique, l'enjeu consiste à accompagner le développement autour du secteur tertiaire, du tourisme et de l'agriculture. Les enjeux en matière environnementale seront essentiellement liés au développement de l'urbanisation (gestion des déchets, qualité de l'air et nuisances liées à l'augmentation du nombre d'infrastructures), à la maîtrise de la gestion des crues et à la préservation de la qualité du littoral, encore remarquable en dépit d'une densité assez forte de stations balnéaires (milieu lagunaire et zones intermédiaires fragiles).

Piémont languedocien

Ce territoire se compose de l'arrière-pays héraultais (Lodévois, Piémont biterrois), d'une partie des Cévennes gardoises et ardéchoises et des aires urbaines d'Alès, d'Aubenas et de Privas. Il est composé de zones de moyenne montagne et de causses.

Démographie et aménagement du territoire

Le territoire connaît une faible hausse de population, avec des zones de montagne peu peuplées ayant subi l'exode rural, parfois même en voie de désertification. Cette faible dynamique démographique s'accompagne d'un vieillissement certain de la population : même là où constate un certain regain, celui-ci est dû à l'arrivée de retraités et non pas de jeunes actifs. Ce territoire est marqué par un tissu urbain très lâche et par un enclavement qui freine le développement (spécialement, l'Ardèche méridionale ne dispose d'aucune infrastructure structurante, ce qui limite ses possibilités de valorisation de sa proximité avec l'axe rhodanien). Alès fait figure de capitale des Cévennes. Lodève, Ganges/Le Vigan et Bédarieux structurent le piémont héraultais, Aubenas prend un peu plus d'importance grâce au tourisme et aux services.

Activité et emploi

La **viticulture** prédomine dans l'Hérault et dans le Gard, tandis que les bassins d'Aubenas et de Privas se caractérisent par une **agriculture** plus diversifiée (élevage bovin, caprin et ovin, viticulture, fruit, etc.) qui évolue vers une agriculture de qualité. L'**industrie** occupe une place

relativement importante mais elle est aujourd'hui confrontée à de nombreux problèmes de reconversion : à Alès, les grandes entreprises nationales implantées au début des années 70 pour compenser la disparition des activités minières sont aujourd'hui en pleine reconversion ; il en va de même à Lodève et à Ganges/Le Vigan pour les industries textiles. Ces déprises n'étant pas encore compensées par le développement du **tertiaire** et du tourisme, le taux de chômage est élevé (20 % en 1999 pour 12,5 % au niveau national). Le tourisme s'appuie sur le thermalisme (Vals-les-Bains, Neyrac-les-Bains) et sur la présence des gorges de l'Ardèche, des Gardons et de l'Hérault, ainsi que sur un tourisme rural dans l'arrière-pays.

Environnement

Le territoire dispose d'un patrimoine environnemental très important, avec trois parcs naturels régionaux (Haut Languedoc, Grands Causses, Monts d'Ardèche) et un parc naturel national (Parc National des Cévennes).

Perspectives

En opposition avec la plaine languedocienne, les zones de piémont bénéficient peu de la croissance démographique. En outre, le territoire est confronté à un problème profond de reconversion économique, qui passera soit par une nouvelle industrie (technologies de pointe à partir des potentiels liés à la présence de zones d'activité et de l'école des Mines d'Alès), soit par le développement d'autres activités comme le tertiaire ou le tourisme, sous réserve d'améliorer l'offre et les équipements (au-delà de la qualité des paysages, l'activité touristique pourrait tirer profit de l'attractivité du littoral et des villes de congrès proches). L'agriculture elle-même devra moderniser son outil de production. L'objectif environnemental principal consiste à préserver l'état actuel des paysages, notamment grâce au maintien d'une activité agricole.

Moyenne vallée du Rhône

Démographie et aménagement du territoire

Suivant la tendance régionale, la population augmente du fait d'une attractivité relativement forte et d'un taux d'accroissement naturel parmi les plus forts de France (hormis les territoires ardéchois, même si les aires urbaines et la zone qui entoure les gorges de l'Ardèche connaissent à nouveau un certain dynamisme démographique). La répartition de la population par tranches d'âge fait apparaître un territoire à deux vitesses : en 1999, plus d'un habitant sur trois dans le Diois (Est de Valence) et dans les communes rurales montagneuses d'Ardèche a plus de 60 ans, tandis que la population est plus jeune dans la vallée du Rhône et dans les villes (malgré une évasion de jeunes qui suivent une formation supérieure que n'arrive pas à enrayer le pôle universitaire de Valence). Le territoire est composé d'entités au fonctionnement contrasté : la plaine de Valence est fortement urbanisée, polarisée par la ville de Valence, elle-même relayée par des pôles secondaires (Tournon-sur-Rhône, Romans-sur-Isère, Livron-sur-Drôme...) ; Montélimar et Le Teil forment, de part et d'autre du Rhône, un pôle bi-polaire de services intermédiaires ; Le Tricastin est un territoire marqué par un réseau de villes moyennes (Pierrelatte, Bollène, Bourg-Saint-Andréol, Saint-Paul-Trois-Châteaux...), avec la particularité d'accueillir une forte activité nucléaire ; enfin, l'Ardèche est irriguée en services et en emplois par des villes de petite taille (Aubenas, Privas, Annonay), sans centre urbain majeur. Malgré des aménagements structurants (TGV, A7), le territoire apparaît fractionné et peu structuré. Comme ailleurs, les zones péri-urbaines connaissent la croissance la plus forte, avec un développement urbain diffus dans l'aire urbaine de Valence, marquée par une forte ségrégation socio-spatiale encore renforcée par des effets de coupure de la voirie, une urbanisation mal maîtrisée dans les aires urbaines de Montélimar (menaces sur la qualité des eaux, grignotage et fragmentation des espaces naturels) et d'Annonay (étalement urbain, friches industrielles).

Activité et emploi

L'**agriculture** est diversifiée autour de grandes cultures (céréales, oléagineux), des cultures industrielles (plantes à parfum, semences grainières), l'arboriculture (abricot, pêche, nectarine, noix) et la viticulture (avec des vins de renom : sur le département de la Drôme, 85 % du vignoble est en AOC). L'**industrie**, très présente sur le territoire (23 % des emplois), couvre des secteurs très divers comme l'électronique, la métallurgie et les équipements mécaniques à Valence, la chaussure de luxe à Romans, le nucléaire à Pierrelatte, l'agroalimentaire dans la vallée du Rhône, le carton à Valence et à Saint-Vallier, le papier à Annonay. Avec 66 % des emplois, le **secteur tertiaire** occupe une place moins forte que dans la région (et dans le pays). Cependant, le secteur transport-logistique y est en forte expansion avec l'implantation d'entreprises de renommée internationale (Norbert Dentressangle, groupe Charles André) qui s'appuient sur des infrastructures majeures (A7, A49, port de commerce fluvio-maritime de Portes-les-Valences) et bénéficient de la relative saturation de l'aire métropolitaine lyonnaise en matière d'implantations d'activités logistiques. La présence d'un tissu de PME dynamique et la proximité de grands donneurs d'ordres (COGEMA) ont entraîné le développement des services aux entreprises (ingénierie, conseil, informatique) à Valence. Toutefois, les multiples pôles d'industrie et de services, de Romans à Montélimar, rayonnent de moins en moins sur leur territoire d'influence et de recrutement : les petits bassins d'emploi sont menacés par les bassins d'emploi des grandes aires métropolitaines voisines (Lyon, Grenoble, Avignon). Enfin, le tourisme n'est pas un secteur dominant, sauf lorsqu'on s'éloigne de la vallée du Rhône (Ardèche, Diois, Drôme provençale).

Environnement

La vallée, entre Valence et le sud de Montélimar (dont des secteurs sont classés Natura 2000), conserve les derniers massifs de forêts alluviales non protégées, avec la présence de faune et de flore endémiques au fleuve. C'est également un lieu marqué par une ressource en eau abondante (la nappe alluviale alimente en eau près de 2 millions de personnes). Toutefois, l'étalement urbain et la multiplication des infrastructures empêche la vallée de jouer pleinement sa fonction de réseau de bio-diversité (comme ils stérilisent de manière irrémédiable des sols à haut potentiel agricole du fait des limons séposés). En outre, l'habitat est très vulnérable au risque de grande inondation fluviale.

Perspectives et enjeux

En matière d'aménagement, l'enjeu global concerne les risques d'absorption des activités de ce territoire par les deux aires métropolitaines de Lyon et Marseille situées de part et d'autre de l'axe. D'où la nécessité de rechercher une meilleure structuration du développement territorial et une meilleure maîtrise de l'urbanisation, de favoriser l'équilibre démographique entre villes et campagnes au regard des risques d'accroissement des inégalités entre les zones rurales de montagne et les zones plus urbaines, d'améliorer la desserte des territoires enclavés pour prendre en compte les besoins de plus en plus importants en matière de déplacements, d'accueil et de services aux populations, de développer les transversalités en matière d'activités et de services (notamment les services de transport) entre la vallée et les piémonts afin de donner de l'épaisseur au territoire et contribuer au désenclavement des secteurs isolés. En matière de développement économique, face aux nombreuses activités qui relèvent d'investissements extérieurs qui peuvent faire craindre la réversibilité de ces implantations (FBFC, CEA, Saint-Gobain, Toyota...) et à la question de la reconversion de l'industrie nucléaire, la saturation des infrastructures routières représente un facteur de risque si des solutions alternatives ne sont pas engagées pour favoriser l'écoulement des flux internationaux de l'axe de transit sud-nord, pour traiter la question des traversées alpines et pour améliorer le fonctionnement du pôle d'échange de Lyon. Au-delà du maintien de la fluidité du corridor européen nord-sud, apparaît fondamentale la question du rôle des infrastructures de transport dans le développement des aires urbaines de Privas et d'Aubenas, ainsi que du Valentinois en particulier, au regard du potentiel important de développement des activités logistiques sur un territoire en position de carrefour. En matière d'environnement, les enjeux concernent principalement la lutte contre les inondations et leurs dommages, l'amélioration de la qualité des eaux et la protection de la ressource, la préservation de la bio-diversité et des paysages à travers notamment la conservation des secteurs humides naturels en bordure du fleuve. Ces enjeux sont pris en compte notamment dans le cadre des procédures de planification territoriale (SCOT et PLU) mises en place par les collectivités territoriales compétentes, ainsi que dans le cadre du Plan Rhône élaboré et mis en œuvre en concertation entre l'Etat, les collectivités territoriales et les autres partenaires concernés (CNR notamment).

Grand Avignon

Démographie et aménagement du territoire

La ville centre est relayée par un maillage assez dense de petites villes (Bagnols-sur-Cèze, Orange, Carpentras, L'Isle-sur-la-Sorgue, Beaucaire, Tarascon). Sa situation au carrefour de l'arc méditerranéen (Gênes / Barcelone) et de l'axe rhodanien entraîne une attraction très forte pour l'aire urbaine d'Avignon, qui connaît une croissance très vive de sa population avec une urbanisation forte en dehors de la commune centre (au-delà de la première couronne, jusque vers le nord des Bouches-du-Rhône et le Gard), contrairement à ce qui se passe globalement dans la région PACA, où l'on enregistre une chute du solde migratoire et un vieillissement de sa population. Le réseau viaire accompagnant cette urbanisation sans véritable vision d'ensemble ni anticipation, avec une spécialisation des espaces entre l'habitat et les zones économiques, l'agglomération connaît dans son ensemble une situation critique du point de vue des déplacements, avec une évolution soutenue des volumes de trafic, une saturation importante des infrastructures routières, et de mauvaises performances des réseaux de transport collectifs.

Activité et emploi

L'**agriculture** occupe une place relativement importante (6 % des emplois pour 3 % au niveau régional). Il s'agit d'une agriculture d'expédition avec une certaine spécialisation autour de la culture légumière et du maraîchage, de la culture du raisin, de l'arboriculture fruitière, des pépinières et de l'horticulture. L'**industrie** (14 % des emplois) est également mieux représentée qu'au niveau régional (11 %), avec pour principaux secteurs la production de produits minéraux non métalliques et l'industrie agroalimentaire qui concentre quelques marques prestigieuses (Campbell, Mac Cormick, Nestlé, Kerri) et qui profite également des productions du terroir provençal. Le taux d'emploi **tertiaire** (74 %) est moins élevé que dans la région. Il est dominé par le secteur de la logistique, dont le développement est soutenu par la formidable position géographique d'Avignon, avec la prise de poids la plus significative dans l'accroissement du parc de transporteurs routiers de marchandises de tout l'arc méditerranéen. Les entreprises de logistique sont notamment à la base du développement de l'industrie agroalimentaire locale (cf. le développement du réseau ORIUS, pôle agroalimentaire logistique composé des MIN d'Avignon, de Châteaurenard, de Cavillon et du marché-gare de Carpentras). Parallèlement, le territoire héberge plus de 1 000 chercheurs et enseignants (sciences de la vie, sciences humaines,

sciences de la nature...), notamment sur le site de la technopole Agroparc. Enfin, avec des atouts comme le Palais des Papes, le Pont Saint Bénézet et le théâtre d'Orange, encore renforcés par les deux festivals de théâtre d'Avignon et les Chorégies d'Orange, le tourisme représente un poids économique important (un emploi sur 6). Le chômage du bassin de vie d'Avignon est un des moins élevés de la région (11,7 % au 1er janvier 2001).

Environnement

Le bassin de vie d'Avignon dispose d'une grande richesse environnementale et paysagère : ressources en eau importantes et de bonne qualité (Rhône et Durance), paysage bercé de cours d'eau (permettant une végétation abondante), encadré par des collines et des falaises, et dominé par des équipements importants qui structurent les vastes espaces agricoles : digues, canaux d'irrigation, réseau de haies, chemins d'exploitations. Le territoire se caractérise également par une mosaïque de milieux d'un grand intérêt écologique, spécialement sur la partie gardoise (8 ZNIEFF). Si l'extension urbaine a pu être assurée à partir de ses ressources propres grâce à des carrières concentrées sur la Durance (gisement alluvionnaire), le bilan économique est aujourd'hui incertain compte tenu des conséquences écologiques et paysagères mais aussi des déséquilibres sur le fonctionnement hydrodynamique de la rivière. La vallée de la Durance concentre également des enjeux importants liés à la maîtrise des inondations et à la mise en valeur paysagère.

Perspectives et enjeux

Au regard des équipements existants et des projets, ce territoire souhaite conforter sa position de carrefour, à l'intersection de deux axes de transport essentiels, et organiser son développement économique autour de l'activité logistique, en lien avec l'agriculture et l'agro-alimentaire (cette activité, très dépendante de la qualité des transports et des infrastructures, gagnerait en cohérence par une connexion avec le site d'Arles, à la croisée du sillon rhodanien nord-sud et des couloirs est-ouest, comme pôle d'échanges intermodal). Dans un contexte de pression foncière importante dans l'ensemble de la région PACA, mais aussi d'évolution de l'attractivité des territoires, avec notamment le développement du TGV, la question du rôle du Grand Avignon dans la métropolisation de l'arc méditerranéen est donc posée. Par ailleurs, l'avenir de l'agriculture dépendra de la pérennité de la plaine agricole, particulièrement fertile, alors que la pression urbaine et le développement des infrastructures de transport entraîneront la perte de nombreux hectares exploitables et un mitage de l'espace de plus en plus important. La décélération de cette activité aurait des effets néfastes : altération du paysage et du patrimoine, perte des champs d'expansion des crues, altération des ressources naturelles. La qualité environnementale, qui commence à s'altérer par les extensions urbaines et industrielles comme par les coupures imposées par un certain nombre de grands aménagements (extraction de la Durance, grande digue remblai de la Courtine le long du Rhône, ligne THT de la Durance, ligne TGV Méditerranée, autoroutes A7 et A9...), devra être maintenue (ressource en eau, diversité des milieux). Enfin, l'activité touristique et culturelle devra être dynamisée par une offre s'appuyant sur une synergie des communes de l'aire urbaine et sur l'accessibilité des transports.

Aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Toulon

Démographie et aménagement du territoire

La région PACA suit la tendance démographique nationale, la localisation de la croissance se situant dans la périphérie des grandes villes, sur le littoral et dans certaines vallées bien équipées en infrastructures de transport. Marseille est ainsi la troisième aire urbaine du pays, Toulon la douzième. La population des Bouches-du-Rhône, qui accueillent une forte population d'actifs, devrait être la plus jeune de la région (27 % de personnes âgées pour 29 % au niveau régional), cette situation s'expliquant par l'attrait du Grand Marseille. Ville-centre presque millionnaire en habitants, Marseille s'est trouvée confrontée à un effet de débordement puis de délocalisation de sa croissance démographique (développement de l'habitat pavillonnaire depuis vingt ans), qui a eu pour effet d'entraîner l'entrée de Toulon, jusqu'alors ville-centre à forte influence sur son territoire, dans le périmètre de la métropole marseillaise. L'AMM et Toulon forment aujourd'hui ce qu'il est convenu d'appeler une "ville territoire" constitué d'un système urbain particulier, composé de polarités multiples pour l'habitat, le travail, les loisirs, les commerces, etc., de plus en plus éloignés des centres-villes et qui dépassent les découpages communaux (cf. la constitution de territoires intercommunaux de projets autour d'Aix-en-Provence, de Martigues, de Salon-de-Provence). La bande littorale connaît une forte croissance et s'étend même vers l'arrière pays : il faut voir là l'effet cumulé de la saturation des villes côtières et de la présence d'un réseau autoroutier qui facilite une péri-urbanisation de plus en plus éloignée des pôles (Marseille, Aix-en-Provence, Toulon). Ce sont ainsi les aires urbaines de moyenne taille qui croissent le plus vite (Salon-de-Provence, La Ciotat, Istres, Miramas, Fos-sur-Mer), le communes rurales de l'arrière pays connaissant également une forte croissance. Cette urbanisation extensive, couplée à un développement très important des infrastructures routières, a des effets considérables sur la consommation d'espace, avec la banalisation des paysages, la réduction et la fragmentation des surfaces cultivées, l'apparition de friches, etc.

Activité et emploi

Le Grand Marseille dispose de huit grands pôles susceptibles d'accueillir significativement des entreprises et des emplois : Marseille, Aix-en-Provence, Vitrolles, Aubagne, Fos-sur-Mer,

Martigues, Rousset et Toulon. Le nombre d'emplois dans l'**agriculture** (1,4 %) est très faible comparé aux chiffres régional (3,1 %) et national (4,1 %). Le pourcentage d'emplois dans l'**industrie** est également faible (11,6 %) mais il correspond au niveau régional (11,4 %). L'industrie s'appuie ici sur un ensemble de grandes entreprises à l'histoire longue : aéronautique, pétrochimie, maîtrise de l'eau (EDF), recherche nucléaire (CEA), sidérurgie, électronique (Thomson), sans oublier les activités militaires à Toulon, et qui ont tissé des liens étroits avec le tissu industriel local en développant un réseau de sous-traitance et en favorisant le transfert technologique. Parallèlement, le port de Marseille-Fos permet une cohérence parfaite entre le système économique local et son insertion dans les flux d'échanges intérieurs et extérieurs. Le port est un des pivots du développement de la France vers l'espace méditerranéen et l'Extrême Orient. L'activité est fortement marquée par la prédominance du **secteur tertiaire** (82 %), majoritairement représenté par les transports et le commerce, activités liées à la géographie du territoire et à la présence du port de Marseille-Fos. Se développent également des activités liées à la croissance démographique et au tourisme comme les services à la population et les services publics, les activités culturelles et récréatives, l'hôtellerie et la restauration, ainsi que les activités liées au vieillissement de la population (santé). La région accroît également sa spécialisation dans la recherche, l'enseignement supérieur, la culture et les nouvelles technologies.

Environnement

Proches du parc national de la Camargue, les Bouches-du-Rhône et l'aire métropolitaine marseillaise se caractérisent par une grande diversité de peuplements végétaux, par l'étendue et la richesse des milieux naturels terrestres et marins, des terroirs agricoles. Outre leurs qualités intrinsèques, ces espaces naturels, forestiers ou faiblement urbanisés (protégés pour une large part : c'est un cas unique pour une métropole de disposer en son sein de sites classés mondialement connus comme les calanques ou la Sainte-Victoire, participant de l'identité culturelle et de l'appartenance provençale), constituent de véritables respirations au sein même d'une zone densément peuplée, avec une fonction récréative et sociale primordiale pour les populations urbaines. L'agriculture joue d'ailleurs un rôle essentiel dans la qualité des paysages et, plus généralement, dans l'entretien des espaces, jusqu'à l'intérieur des zones urbaines. Par ailleurs, l'explosion des déplacements entraîne un appauvrissement de la qualité de l'air et l'aggravation des nuisances sonores. Enfin, les services publics d'environnement, de traitement des déchets et d'assainissement accusent un retard affectant la qualité des eaux superficielles et les milieux terrestres et marins.

Perspectives et enjeux

La métropolisation en marche pourrait induire le développement d'un ensemble disparate et discontinu de l'habitat, qui accentuerait les effets de segmentation spatiale et sociale, une consommation anarchique de l'espace, avec des effets de mitage et de déstructuration aussi bien de l'armature urbaine que des espaces agricoles et naturels. Les voies de communication nécessaires pour accéder aux espaces d'activité, presque uniquement consacrées à la voiture, finiront de construire un paysage qui est ni urbain, ni rural. La maîtrise de l'urbanisation et la mise en place d'un système ambitieux de transports collectifs à l'échelle des agglomérations font partie des principaux enjeux de ce territoire. Sur un plan économique, la position du port de Marseille-Fos doit être renforcée comme pôle d'échanges de dimension internationale, avec une meilleure insertion du territoire dans les grands axes européens et méditerranéens. Plus généralement, le territoire doit valoriser l'économie maritime et les fonctions métropolitaines supérieures. D'autre part, l'évolution économique crée de fortes pressions sur l'environnement : l'activité industrielle concentrée autour de l'Etang de Berre et du golfe de Fos-sur-Mer (raffineries, pétrochimie, chimie minérale, chimie fine, agrochimie, unités de stockage de gaz et de liquides inflammables) a déjà des effets externes significatifs sur les milieux qu'il faudrait contenir (ces pôles industriels représentent la deuxième concentration en sites SEVESO après l'estuaire de la Seine). Le tourisme exerce également de fortes pressions sur certains milieux littoraux, marins et espaces boisés. Sur un plan environnemental, l'enjeu consiste donc à maintenir la grande diversité de peuplements végétaux et la grande richesse des milieux naturels terrestres et marins.

LA PLANIFICATION SPATIALE

Les DTA et les SCOT existants

Les Directives territoriales d'aménagement (DTA)

Les Directives territoriales d'aménagement ont été instituées par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) du 4 février 1995 et complétées par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) du 25 juin 1999 ainsi que par la Loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000.

Les DTA sont élaborées à l'initiative et sous la responsabilité de l'Etat. Elles fixent sur certaines parties du territoire "les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires" ainsi que ses "principaux objectifs de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages".

Les DTA constituent pour l'Etat l'opportunité d'affirmer ses priorités et d'établir une vision d'ensemble et transversale, sur l'avenir de territoires identifiés comme porteurs d'enjeux nationaux, où se posent des conflits particulièrement aigus entre développement urbain et économique, valorisation d'espaces sensibles et enjeux de déplacements.

Sans pour autant avoir vocation à traiter de l'ensemble des problématiques pouvant se poser sur ces territoires, leurs orientations traduisent la mise en cohérence des politiques de l'Etat. Elles représentent des documents stratégiques de planification territoriale à long terme (20 ans), à mi-chemin entre la mise en œuvre des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Les DTA constituent un élément de cadrage et de référence pour les documents locaux d'urbanisme, schémas de cohérence territoriale et schémas de secteurs, voire plans locaux d'urbanisme en cas d'absence de SCOT, et pour les plans de déplacements urbains : tous ces documents doivent être compatibles avec leurs dispositions, dans le respect des compétences des collectivités territoriales.

Les Schémas de cohérence territoriale (SCOT)

Le SCOT fixe, à l'intérieur d'un périmètre préalablement défini⁴ les orientations générales de l'aménagement de l'espace, en particulier l'équilibre à maintenir entre zones à urbaniser et zones naturelles ou agricoles. Il fixe également les objectifs en matière d'équilibre de l'habitat, de mixité sociale, de transports en commun ou encore d'équipements commerciaux ou économiques.

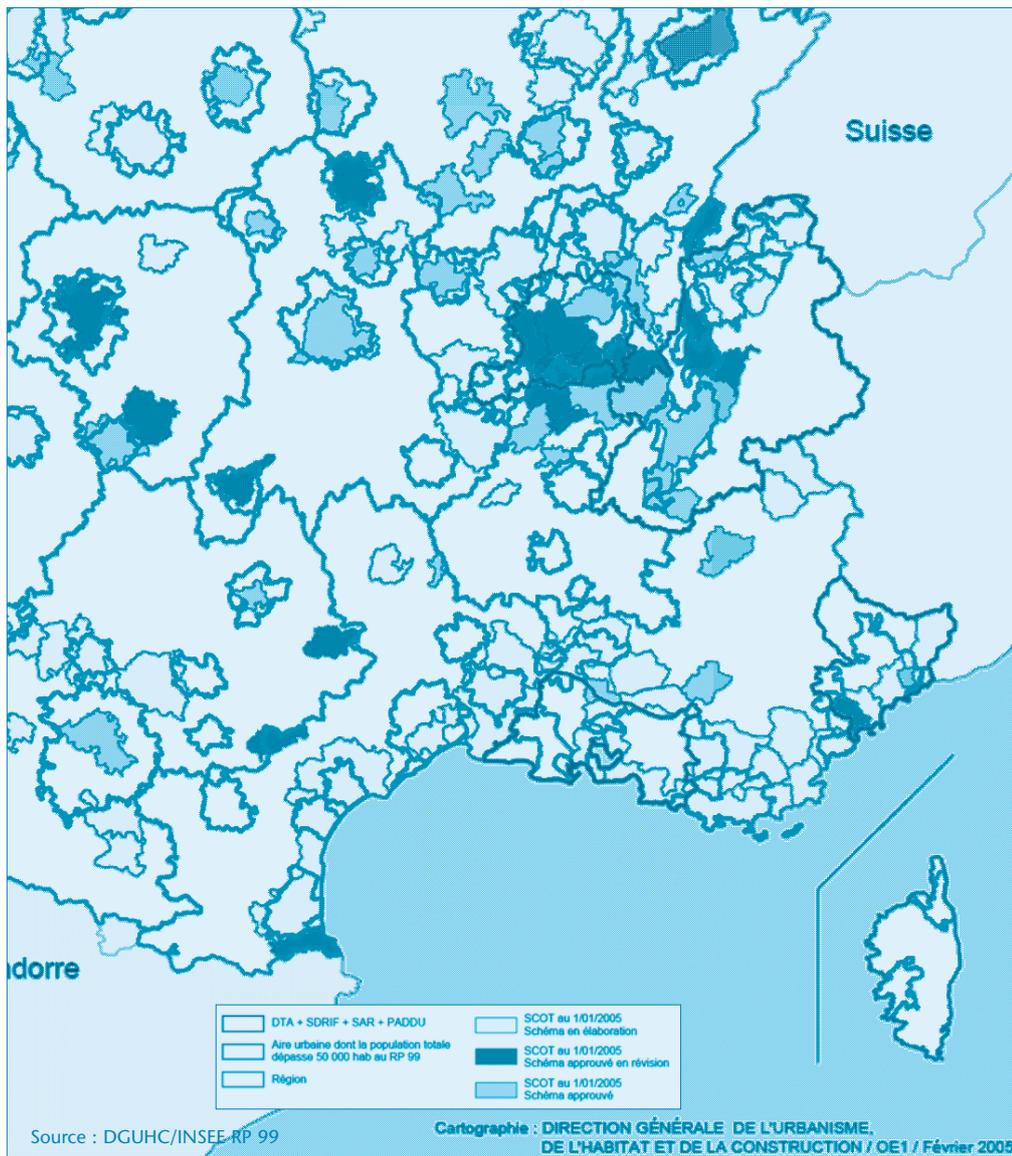
Il peut être plus précis dans certains domaines, et, par exemple, déterminer les grands projets d'équipement ou de services. Il est élaboré par les communes et/ou structures intercommunales incluses dans le périmètre.

L'un des principaux intérêts du SCOT est que certains choix – par exemple les grandes infrastructures de transport (routes, transports collectifs, etc.), les grandes implantations commerciales ou encore les enjeux de protection de l'environnement – doivent nécessairement être faits au niveau de l'agglomération ou de l'aire urbaine.

Il est également un outil de mise en cohérence des politiques en matière d'habitat, d'urbanisme commercial ou de développement d'activités économiques.

4. Les communes ou intercommunalités compétentes proposent un périmètre, qui est ensuite arrêté par le préfet.

Ce périmètre peut regrouper des Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et/ou des communes, ou correspondre aux limites d'un EPCI existant.



La DTA des Bouches-du-Rhône

Cette DTA est en cours d'approbation.

État des lieux

Le territoire des Bouches-du-Rhône est composé de deux grands ensembles :

- à l'est, l'aire métropolitaine marseillaise (AMM), espace polycentrique dans lequel le développement de la métropolisation reste largement tributaire des conditions de communication, de circulation et d'échange ;
- à l'ouest, un territoire en évolution, où se côtoient grandes zones économiques (activités portuaires, industrielles, logistiques, etc.), territoires agricoles et grands espaces naturels (Camargue, Alpilles).

Les enjeux

Trois grandes familles d'enjeux sont relevées par la DTA :

- les enjeux de positionnement international et euro-méditerranéen : ces enjeux sont liés à la "grande accessibilité" du département. Par rapport à l'axe nord-sud, sont soulignés "l'évolution de l'axe rhodanien au regard de sa saturation" et le nécessaire développement du transport combiné pour les relations avec le nord.
- les enjeux de l'organisation multipolaire conduisent à relever deux défis. Celui des transports et déplacements conditionne à la fois le fonctionnement interne (en particulier dans l'AMM), les relations avec l'extérieur et, au-delà, le développement et l'aménagement de ce territoire. L'autre défi, celui du mode de développement, revient à trouver un équilibre entre développement économique, social et humain, et préservation des espaces naturels et agricoles.
- les enjeux environnementaux et les risques : certains grands espaces et paysages bénéficient de mesures de protection qui pourraient ne pas suffire à assurer leur gestion durable, alors que d'autres sites ou milieux d'intérêt majeur s'avèrent dès aujourd'hui insuffisamment protégés. Par ailleurs, dans toute politique d'aménagement il convient de prendre en compte la qualité de la ressource en eau (en particulier pour la Durance), la qualité de l'air (problèmes liés aux industries lourdes et au transport routier), ainsi que les principaux risques naturels (incendies, inondations) et technologiques.

Les objectifs

Face à ces enjeux, la DTA fixe des objectifs dans trois grands domaines, afin d'aboutir à "une vision renouvelée de l'aménagement des Bouches-du-Rhône" :

- rayonnement et métropolisation : afin de mieux insérer le territoire départemental et l'AMM dans les grands axes européens et méditerranéens ; pour assurer la continuité des grands axes ; sur l'**axe nord-sud**, la priorité doit être donnée à un **recours accru aux modes ferré et fluvial pour les marchandises** ; sur l'**axe est-ouest** c'est le **transfert des voyageurs vers les modes non routiers** qui doit avoir la priorité. Il convient également de valoriser l'économie maritime en confortant le port de Marseille-Fos, la dynamique des fonctions métropolitaines supérieures, le rayonnement de l'enseignement et de la recherche et d'affirmer le développement du tourisme.
- intégration et fonctionnement : il convient d'assurer un transfert massif du transport individuel routier vers les transports collectifs, en bâtissant un système de transport à l'échelle métropolitaine. Par ailleurs, des politiques d'aménagement fondées sur le renouvellement urbain contribueront à renforcer les centralités ainsi qu'à préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles.

Environnement : préserver et valoriser l'environnement suppose de reconnaître leur rôle dans l'équilibre territorial, environnemental, social et économique. Il convient également de préserver les ressources naturelles (air et eau) en maîtrisant les pressions qui s'exercent sur elles, et de gérer la problématique des risques.

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

Cette DTA est en cours d'approbation.

État des lieux

Le territoire retenu correspond sensiblement à celui des aires urbaines de Lyon et de Saint-Etienne, caractérisé par :

- une métropolisation en marche (carrefour international) ;
- des polarités urbaines fortes alors même que le développement est fortement consommateur d'espace et que le système de transport, peu hiérarchisé, favorise l'usage de la voiture ;
- une agriculture diversifiée et performante mais fragilisée par les pressions urbaines ;
- une activité économique solide, favorable à l'émergence de fonctions métropolitaines ;
- des ressources en eau de qualité ; des milieux naturels riches et diversifiés ; un patrimoine bâti et paysager soumis à de fortes pressions ; des risques naturels et technologiques ;
- une grande complexité institutionnelle.

Les enjeux

Deux grandes familles d'enjeux sont relevées par la DTA :

Les enjeux de positionnement international

- passer d'une métropole généraliste à une métropole européenne multi-spécialisée ;
- renforcer les pôles d'excellence et développer les fonctions métropolitaines ;
- organiser une métropole multipolaire ;
- garantir l'accessibilité de la métropole par des infrastructures et des services de transport ;
- conforter la plate-forme de Lyon Saint-Exupéry et préserver son potentiel de développement.

Les enjeux de solidarité

- aller vers une nouvelle répartition des dynamiques démographiques, plus favorable à certains territoires en perte d'attractivité et aux pôles urbains déjà équipés ;
- maîtriser l'étalement urbain et lutter contre la banalisation de l'espace ;
- prendre en compte, dans les projets de développement, les risques naturels et technologiques.

Les objectifs

Face à ces enjeux, la DTA fixe des objectifs dans trois grands domaines, afin de "construire une métropole solidaire de dimension internationale" :

- l'armature urbaine du territoire : l'objectif est de renforcer l'armature de l'aire métropolitaine lyonnaise en contribuant à une meilleure organisation et à un fonctionnement métropolitain autour de trois pôles (Lyon, Saint-Etienne, l'agglomération Nord-Isère) et de la plate-forme multimodale de Lyon Saint-Exupéry ; la DTA vise à organiser un développement urbain enrayant la perte d'attractivité de certains territoires, promouvant les pôles secondaires et structurant les zones d'accueil des entreprises ;
- le système de transport : les objectifs sont de concilier la fluidité du trafic de transit, un niveau de service efficace pour le trafic d'échanges et les besoins en déplacements dans la métropole elle-même, de limiter la croissance du trafic en voitures individuelles, de reporter les marchandises produites et consommées par la métropole sur d'autres modes que la route ; le système de transport comprend les contournements de Lyon, ferroviaire et autoroutier, les autres infrastructures à réaliser pour répondre aux besoins internationaux et nationaux, aux besoins régionaux et aux besoins internes à la métropole ; il précise les modalités de gestion du réseau routier cohérentes avec les principes d'aménagement et avec l'objectif de limitation du trafic en voiture individuelle ;
- les modalités d'aménagement de l'espace : les modes d'urbanisation ou d'occupation des espaces varient selon la nature des espaces naturels et agricoles majeurs ; la qualité de vie est un facteur d'attractivité international de la métropole et conditionne son développement durable et solidaire.

Les territoires

Les prescriptions relatives à trois territoires spécifiques (l'espace interdépartemental autour de Saint-Exupéry, le territoire autour de l'Arbresle, le territoire autour de Mornant) visent à préserver la faisabilité des grands projets d'infrastructures décidés par l'Etat et à assurer aux populations actuelles et futures une qualité de vie et une sécurité conformes à leurs attentes. Elles ne bouleversent pas l'économie des documents d'urbanisme en vigueur à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (février 2005).

5. Plus de 100 km
du domicile.

6. 15 % des Français réalisent plus de 50 % des voyages touristiques : un Français au revenu élevé part 5 à 6 fois dans l'année, un Français au revenu plus faible 1 à 2 fois.

7. La croissance des surfaces de logement des Français (et des Européens) est un des facteurs qui favorisent l'accueil de la famille et des amis. De fait, chaque résident est un prescripteur important du tourisme. Et chaque nouveau résident est un nouveau prescripteur... avec des conséquences sur les flux touristiques dans des territoires à forte attractivité démographique. Ce phénomène constitue d'ailleurs une menace pour les hébergements touristiques marchands (créateurs d'emplois).

LA MOBILITÉ

La mobilité loisir-tourisme

Les loisirs et le tourisme sont devenus le principal moteur de la mobilité, tant locale (50 %) que de longue distance⁵ (85 %) : en 2003, la mobilité loisir-tourisme des Français représente 65 % de l'ensemble des km parcourus en France (45 % en 1980). Le nombre croissant des citadins, l'accroissement de la motorisation des ménages (70 voitures pour 1 000 habitants en 1960, 460 en 2003), l'élévation du niveau de vie⁶, la montée en puissance de l'emploi féminin, l'allongement de la durée de vie, la culture des loisirs et l'augmentation du temps libre bien avant les 35 heures sont autant de facteurs qui expliquent l'augmentation de la mobilité loisir-tourisme. La diminution du temps de travail et l'évolution des temps libérés (plages plus larges et plus fréquentes), conjuguées à l'essor de l'offre marchande, donnent aujourd'hui un nouveau visage aux pratiques de loisir et de tourisme : voyages de plus courte durée (explosion des déplacements d'une journée), plus répartis dans l'espace (extension des territoires de loisir-tourisme) et dans le temps (toute la semaine, toute l'année). La sociabilité est aujourd'hui le premier motif de déplacement touristique : la majorité des Français qui partent rendent visite à des parents (43 %) ou à des amis (24 %), chez qui ils résident le plus souvent (seulement 40 % des nuitées touristiques se font dans les hôtels, les campings ou les locations)⁷. Aujourd'hui, la mobilité locale des "visiteurs" pourrait représenter 15 à 35 % des déplacements locaux...

En 2003, pour effectuer un déplacement touristique sur le territoire national, les Français privilégient la voiture (78 % des cas), puis le train (15 %), devant l'avion (5 %) et l'autocar (2 %). Les progrès technologiques, le développement des réseaux autoroutiers et des réseaux ferroviaires à grande vitesse, le développement des offres aériennes à bas coût, la suppression des barrières naturelles par les grands travaux, la suppression des barrières douanières, etc., permettent de réduire le coût et le temps du transport. Ces évolutions ne sont pas sans conséquence sur l'augmentation des kms parcourus.

En 2003, les Français (âgés de 15 ans et plus) ont effectué 180 millions de séjours touristiques (durée moyenne de 5,4 jours) dont 158 millions en France⁸. Ils ont effectué 57 millions de voyages A/R dans la journée à plus de 100 km de leur domicile pour des motifs personnels et 41 millions pour des motifs professionnels. Simultanément, on compte 75 millions d'arrivées de touristes étrangers sans compter environ 100 millions d'excursionnistes étrangers (séjour de moins de 24 heures).

Parmi les destinations privilégiées des Français, les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur (9 % des séjours) et Rhône-Alpes (11,5 %) perdent légèrement des séjours hexagonaux largement compensés par des séjours de touristes étrangers, tandis que Languedoc-Roussillon (7 %) connaît un fort accroissement de séjours touristiques de Français aussi bien que d'étrangers.

Si l'affluence ou la fréquentation confèrent une valeur touristique à une destination, certains sites parmi les plus fréquentés, dans le sud de la France et sur les franges littorales surtout, courent le risque d'une perte d'attractivité liée, d'une part, à un effet d'urbanisation, d'artificialisation des espaces et de pression humaine, d'autre part, à la pression foncière et au développement d'une économie résidentielle, modèle très consommateur d'espace (maisons individuelles, résidences secondaires), coûteux (réseaux, systèmes de transport) et nocif sur le plan environnemental (dégradation des paysages).

Les migrations domicile-travail

Les actifs sont plus nombreux à travailler hors de leur commune de résidence et les distances moyennes du lieu de résidence au lieu de travail s'allongent. Ces actifs que l'on dénomme "navetteurs" sont de plus en plus des habitants de zones périurbaines qui travaillent dans les agglomérations, les zones périurbaines présentant un déficit d'emplois par rapport aux actifs qui y résident.

En 1999, les navetteurs représentent 61 % des actifs contre 52 % en 1990 et 46 % en 1982. Les actifs vivant dans les communes périurbaines sont les plus mobiles : 79 % d'entre eux changent de commune pour aller travailler. En 1999, les navetteurs travaillent dans une commune située en moyenne à 15,1 km à vol d'oiseau de leur domicile, cette distance était de 14,1 km en 1990 et de 13,1 km en 1982. L'essor des navettes domicile-travail concerne aussi les déplacements entre agglomérations (même si elle est encore assez marginale, elle est en progression certaine). Cette dissociation croissante entre le lieu de résidence et le lieu de travail s'explique par plusieurs facteurs : desserrement rapide de l'habitat et donc de la population active vers les zones périurbaines, concentration des emplois à l'intérieur des agglomérations, amélioration des réseaux de transport et augmentation de l'équipement des ménages en voiture, déclin de l'agriculture (pour laquelle il y a souvent identité entre le domicile et le siège de l'exploitation) et flexibilité de l'emploi.

La proportion d'actifs qui travaillent et résident dans deux départements différents ou dans deux unités urbaines différentes augmente de manière importante dans les trois régions du Sud-Est. En Rhône-Alpes, 51 % des actifs travaillent hors de leur commune de résidence. Ils n'étaient que 42 % en 1990⁹. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, 45 % des actifs travaillent hors de leur commune de résidence. Ils n'étaient que 35 % en 1990. En Languedoc Roussillon, 50 % des actifs travaillent hors de leur commune de résidence. Ils n'étaient que 37 % en 1990¹⁰. En 1999, la distance des actifs en Rhône-Alpes travaillant dans deux communes différentes est de 13 km, celle en Languedoc-Roussillon de 14,5 km et celle en Provence-Alpes-Côte d'Azur de 15 km.

Pour 85 % de ces déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail, la population active utilise la voiture.

LA PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La planification française dans le domaine des transports

Conformément aux dispositions de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) du 25 janvier 1999, l'adoption des schémas de services collectifs de transports de marchandises et de voyageurs par décret du 18 avril 2002 a entraîné l'annulation du schéma directeur routier national de 1992.

Après la suppression, par ordonnance n° 2005-654 du 8 juin 2005, des schémas de services collectifs de transports de marchandises et de voyageurs, la planification à long terme dans les domaines routier et ferroviaire est aujourd'hui régie par les décisions et par les cartes des infrastructures routières et ferroviaires en 2025 du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003.

Le choix d'un tel horizon se justifie par la durée de la procédure d'élaboration et de réalisation d'une grande infrastructure de transport qui se situe autour d'une quinzaine d'années environ.

8. Parmi les séjours effectués à l'étranger pour motif personnel, un tiers a une destination intercontinentale (100% des voyages effectués en avion), et deux-tiers se déroulent en Europe (44 % des voyages effectués en voiture, 23 % en avion, 13 % en train et 18% en autocar).

9. L'agglomération de Lyon attire quotidiennement de plus en plus d'actifs en provenance des agglomérations voisines, notamment Vienne et Saint Etienne.

10. En 20 ans, le trajet moyen des actifs de l'aire montpelliéraine s'est allongé en moyenne de 5 km et un tiers des actifs résident en périurbain et travaille dans Montpellier-centre.

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

Les décisions du CIADT du 18 décembre 2003 appliquées au territoire

Les décisions du CIADT du 18 décembre 2003 ayant un impact sur les transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

Le projet portuaire de FOS2XL du port de Marseille

- Le CIADT reconnaît le caractère prioritaire du projet et décide de lui accorder un financement de l'Etat de 16,7 M€.

Le projet de ligne à grande vitesse Catalogne-Italie

- Le CIADT prend acte de l'avancement de la procédure de concession ferroviaire de Perpignan-Figueras et confirme son intention d'aboutir à une signature du traité de concession permettant un engagement des travaux.
- Le CIADT souligne la priorité qui doit être accordée au projet de contournement ferroviaire mixte de Nîmes et Montpellier et décide d'accélérer la concertation financière.
- Le CIADT souligne l'intérêt du projet de LGV en PACA et demande au ministère de l'équipement de veiller à la préparation du débat public sur ce projet.

Le développement du cabotage maritime : les autoroutes de la mer

- Le CIADT acte le principe de développer une ligne maritime d'intérêt général entre l'Italie, la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne et confirme son engagement financier pour en favoriser la mise en service et l'exploitation.

Le doublement du tunnel de Toulon

- Le CIADT souligne l'intérêt d'une réalisation rapide du second tube du tunnel de Toulon.

L'autoroute A41 Saint-Julien-en-Genevois – Villy-le-Pelloux

- Le CIADT décide la réalisation de cette section de l'autoroute A41 qui a vocation à assurer la continuité du réseau autoroutier entre l'A41 existante et l'A40, de façon à assurer le bon fonctionnement des échanges entre Genève et la Haute-Savoie et à structurer le sillon alpin.

Le contournement routier ouest de Lyon

- Le CIADT confirme la poursuite des études.

L'autoroute A45 (Lyon – Saint-Etienne)

- Le CIADT confirme la poursuite des études du projet d'A45 dans la perspective de sa mise en concession.

L'autoroute A432

- Le CIADT décide de confier la réalisation de la section Les Echets – La Boisse à la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR).

Le contournement ferroviaire est de l'agglomération lyonnaise

- Le CIADT confirme la priorité à accorder à la section nord du projet.

Le projet de liaison ferroviaire Lyon Turin (avec électrification de la ligne ferrée Grenoble-Montmélian)

- Le CIADT confirme la volonté de réaliser le projet conformément aux accords internationaux ; il confirme la mise en place des crédits nécessaires à la poursuite de la modernisation de la ligne historique et des études du projet de la ligne nouvelle pour la période 2004-2006.

L'aménagement en route express à 2x2 voies de la RN88 (Saint-Etienne Toulouse)

- Le CIADT souligne l'importance de l'aménagement en route express à 2x2 voies de la RN88 pour compléter le maillage autoroutier est-ouest et désenclaver la frange sud du Massif central.

La route Centre Europe-Atlantique (RCEA)

- Le CIADT confirme l'intérêt d'une mise à 2x2 voies rapides de la RCEA dans un objectif d'ouverture de la façade atlantique vers le sillon rhodanien et de désenclavement de la région Poitou-Charente et du Massif central.

L'autoroute A89 Balbigny – La Tour de Salvagny

- Le CIADT demande la mise au point rapide d'un projet d'avenant.

L'autoroute A48 (Ambérieu – Bougoin-Jallieu)

- Le CIADT demande la poursuite des études complémentaires, portant notamment sur les trafics et sur l'impact du projet sur les milieux naturels.

L'autoroute A51 (Grenoble – Sisteron)

- Le CIADT confirme sa volonté de réaliser la liaison autoroutière A51 et charge le ministre de l'Équipement de saisir la CNDP.

Les autres décisions du CIADT du 18 décembre 2003 appliquées au territoire étudié

Conforter la dimension euro-méditerranéenne de Marseille

- Le CIADT approuve le projet de DTA des Bouches-du-Rhône.
- Pour atteindre le seuil des 10 000 emplois initialement prévus avec l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, le CIADT confirme le lancement d'une troisième phase de l'opération à compter de 2007, pour un achèvement à l'horizon 2012 ; donne mandat au préfet pour négocier avec les collectivités partenaires de l'opération un nouveau protocole physico-financier ; demande que la prospection d'entreprises ainsi que l'implantation d'emplois publics soient renforcées.

- Le CIADT valide le projet de Cité de la Méditerranée.
- Le CIADT décide la désignation d'un expert chargé de définir les conditions de mise en œuvre opérationnelle du projet d'Institut international du management.
- Le CIADT confirme l'engagement de l'Etat pour la réalisation du musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée à Marseille.
- Le CIADT demande au préfet de région d'élaborer des propositions opérationnelles pour que le projet de Centre de la mer puisse être validé.
- Le CIADT confirme le soutien de la France au projet d'Agence européenne de promotion de l'investissement en Méditerranée (APIM) et présente la candidature de Marseille pour en accueillir le siège.

Appuyer les grands pôles de compétence de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

- Le CIADT confirme l'objectif de faire de la région un pôle mondial de compétitivité dans l'industrialisation de systèmes sécurisés.
- Le CIADT soutient la création d'un département "Economie de l'innovation" de l'OFCE sur le site de Sophia-Antipolis.

Organiser la métropole Lyon, Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand

- Le CIADT approuve le projet de DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.
- Le CIADT décide d'accompagner le sillon alpin dans sa démarche de développement et décide que l'action de l'Etat portera sur quatre projets : la liaison Lyon-Turin, l'électrification de la ligne ferrée Grenoble-Montmélian, la maîtrise du foncier par les collectivités, le développement de filières d'excellence (énergie, microtechnologies, nanobiotechnologies).
- Le CIADT appuie la candidature des collectivités locales pour l'installation du Centre international de formation des vétérinaires officiels.
- Le CIADT décide la création d'une mission d'expertise nationale pour le lancement des études d'un grand projet d'urbanisme à Saint-Etienne.
- Le CIADT confirme l'appui de l'Etat à la démarche de contrat d'agglomération du territoire Nord-Isère.

L'avancement au 15 février 2006 des décisions prises dans le domaine des grands projets d'infrastructures lors du CIADT du 18 décembre 2003

Domaine routier

Projet	Avancement
Tunnel de Toulon	La convention de financement avec la région, le département et l'agglomération de Toulon a été signée le 27 juillet 2005. L'appel d'offres du marché de génie-civil est en cours

Le CIADT confirme la nécessité de procéder au lancement des travaux de génie civil du deuxième tube du tunnel sous Toulon d'ici la fin de l'année 2005 en vue d'une mise en service d'ici 2008.

Projet	Avancement
Contournement d'Arles	La décision ministérielle approuvant le fuseau du kilomètre a été prise le 7 février 2005. Les études d'avant-projet sommaire devraient s'achever en 2006.
Autoroute A41 (St-Julien-en-Genevois - Villy-le-Pelloux)	Le contrat de concession a été signé le 28 octobre 2005. Le concessionnaire désigné est le groupement Adelaç (Bouygues-Area).
Contournement Ouest de Lyon	La décision ministérielle de réorientation des études d'APS suite à la mise au point du nouveau cahier des charges de l'infrastructure a été prise le 25 janvier 2005. Le préfet de région a organisé une nouvelle réunion du comité de pilotage. Les études préliminaires de recherche des fuseaux de passage sont en cours, en concertation avec les élus locaux.
Autoroute A45 (Lyon - Saint-Etienne)	La bande d'étude ("bande des 300 mètres") a été approuvée par décision ministérielle du 20 janvier 2004. La décision ministérielle d'approbation de l'APS est prévu pour le 1 ^{er} trimestre 2006.

Projet	Avancement
Autoroute A432 (Les Echets - La Boisse)	La décision ministérielle d'approbation de l'APS a été prise le 25 juillet 2005. L'enquête publique devrait intervenir au printemps 2006.
RCEA	La 1 ^{re} convention de financement d'un montant de 74 M€ a été approuvée par le conseil d'administration de l'AFITF le 16 juin 2005 et a été signée en octobre. Dans le cadre de cette convention, l'AFITF prendra à sa charge un montant de 62,3 M€ et la région Limousin de 11,7 M€. Par ailleurs, une deuxième convention pour la déviation Sud de Bellac sur la liaison Nantes-Poitiers-Limoges a été approuvée par le conseil d'administration du 8 septembre 2005.
Liaison autoroutière A10-A20 : Niort - Limoges	Les études prévues au CIADT sont en cours et ont déjà fait l'objet de plusieurs présentations techniques à l'ensemble des acteurs. L'achèvement de leur approfondissement est prévu à la mi 2006.
RN88 (Saint-Etienne - Lyon)	L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la déviation de Baraqueville s'est déroulée du 6 décembre 2004 au 14 janvier 2005. La déclaration d'utilité publique sera prononcée par décret pris après avis du Conseil d'Etat. Une convention spécifique entre l'Etat, la Région Midi-Pyrénées, le Département de l'Aveyron et le Département du Tarn destinée à mettre en œuvre le financement des études et procédures d'acquisitions foncières hors contrat de plan a été signée le 27 janvier 2005. Ce financement complémentaire permet de réaliser les études pour les acquisitions foncières. La convention de financement de la part Etat des AF par l'AFITF sera examinée au CA de février 2006

Le CIADT confirme la nécessité de réaliser l'ensemble des acquisitions foncières des sections de la RN88 déclarées d'utilité publique comprises entre Albi et Séverac le Château avant la date limite de validité. Il donne mandat au Ministère de l'Équipement de conclure le plan de financement avec les collectivités territoriales concernées, la part de l'Etat étant apportée par l'AFITF.

Projet	Avancement
Autoroute A89 (Balbigny - La Tour de Salvigny)	Par décision du 5 juillet 2005, la commission européenne a classé sans suite la plainte relative à la concession de gré à gré de la section considérée à la société ASF. Le 27 juillet 2005, le conseil d'administration d'ASF a approuvé les conditions techniques et financières de réalisation de ce projet négociées avec l'État. Suite à l'avis défavorable du Conseil d'Etat sur le projet d'avenant, le gouvernement a décidé de procéder par validation législative. Le projet de loi correspondant est en cours d'examen par le parlement. Dès validation de l'avenant intégrant cette section à son contrat de concession, ASF engagera les études détaillées et les acquisitions foncières, puis les travaux pour une mise en service en juin 2012.
Sillons rhodanien et languedocien	Sur la base des résultats de la consultation menée auprès des parlementaires et des grands élus des trois régions concernés, les ministres de l'Équipement et de l'Écologie ont saisi fin mai la CNDP en vue de la tenue d'un débat de problématique. Lors de sa réunion du 6 juillet 2005, la CNDP a décidé d'organiser elle-même ce débat. Le débat débutera le 27 mars 2006.
Autoroute A48 (Ambérieu - Bourgoin-Jalieu)	L'évaluation des incidences est en cours.
Autoroute A51 (Grenoble - Sisteron)	Le débat public s'est achevé le 20 octobre 2005. Le ministre prendra sa décision avant le 19 mars 2006.

Projet	Avancement
Antenne autoroutière de Digne	Les négociations sur le financement sont en cours avec les collectivités concernées.
Aménagement de l'axe nord-sud lorrain	Cette opération a fait l'objet d'une saisine de la CNDP en juillet 2005. Compte tenu de la non-modification du dossier par rapport à celui ayant donné lieu à un débat en 1999, la CNDP a décidé de ne pas organiser de nouveau débat. Par ailleurs, l'Etat s'est prononcé pour un passage du fuseau d'étude à l'est de Toul. Les études préliminaires sont en cours et devraient donner lieu à une phase de concertation au second semestre 2006.
Aménagement de l'axe est-ouest au sud de Nancy	Cette opération fera l'objet d'une saisine auprès de la CNDP en 2007.
Tunnel Maurice Lemaire	Le projet de rénovation du tunnel Maurice Lemaire a été déclaré d'utilité publique en août 2002. Son coût estimé à 180 M€ (valeur 2000) a été approuvé par décision ministérielle du 9 janvier 2004 . Le tunnel est fermé pour travaux depuis le 19 avril 2004 et sera réouvert avant la fin de l'année 2007.
RN19 (Langres – Delle)	La liaison Vesoul Est – Lure Ouest a été déclarée d'utilité publique par décret du 8 juillet 2005. Le préfet de Franche-Comté a reçu un nouveau mandat pour concrétiser le protocole d'accord sur la RN19. Concernant l'aménagement de la section Langres (A31) – Vesoul Est, la saisine de la commission nationale du débat public devrait intervenir au premier semestre 2006 sous réserve de la conclusion d'un accord avec les collectivités territoriales concernées.
A831 (Fontenay-le-Comte – Rochefort)	Le projet a été déclaré d'utilité publique par décret publié au JO le 13 juillet 2005. Le préfet de la Charente-Maritime a été mandaté par le ministre pour engager le tour de table financier préalable au lancement de la procédure de mise en concession.
Contournement autoroutier de Bordeaux	La décision du ministre a été signée le 14 mai 2004 sur le principe d'un contournement autoroutier en tracé neuf et dans le cadre d'une concession. Le projet est mis à l'étude en recherchant une solution de passage par l'Ouest. Les études préliminaires ont commencé. Elles devraient donner lieu à une première phase de concertation cette année.
Autoroute A63 (Bordeaux – Biarritz)	Les études d'avant-projet sommaire sont en cours et devraient s'achever au printemps. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est prévue fin 2006. Parallèlement, l'appel d'offres de mise en concession devrait être lancé en mars 2006.
Autoroute A65 (Langon – Pau)	Les offres remises par les différents groupements candidats sont en cours d'analyse. Le concessionnaire pressenti devrait être identifié en juillet. L'ouverture de l'enquête publique est prévue début avril 2006.
Autoroute A19 (Artenay – Courtenay)	Le décret relatif au contrat de concession a été publié le 9 avril 2005. Les études d'avant-projet autoroutier sont en cours. Elles sont conduites par le concessionnaire désigné : la société Arcour.
Prolongement de l'A34 vers Rocroi et la frontière belge	Les études d'avant-projet sommaire ont été validées par décision ministérielle le 22 juin 2005. L'enquête publique s'est déroulée de juillet à septembre 2005, à l'issue de laquelle la commission d'enquête a émis un avis favorable. Suite à l'avis favorable du conseil d'Etat, la déclaration d'utilité publique devrait être prise avant l'été 2006.