

L'aménagement du territoire

15 octobre 2010



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Des exigences environnementales au cœur de la politique des transports

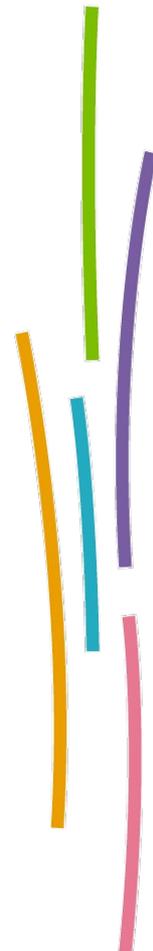
Grenelle de l'Environnement :

Mieux intégrer les enjeux environnementaux dans le quotidien de la société française et répondre ainsi « *au constat partagé d'une urgence écologique* ».

Cette démarche a conduit à réorienter les politiques de l'Etat.

Pour les transports, la politique mise en oeuvre doit répondre aux besoins de mobilité de la société

- ✓ tout en contribuant à la lutte contre le changement climatique,
- ✓ à la réduction de la dépendance aux hydrocarbures
- ✓ et à la préservation de la biodiversité.

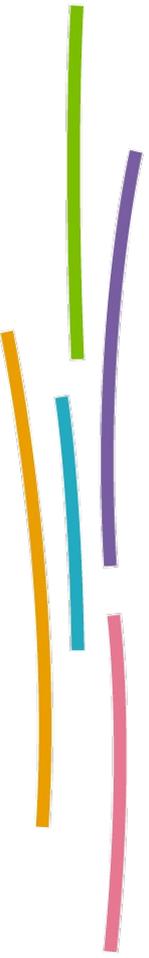


4 grands principes d'action

1) Optimiser les réseaux d'infrastructure existants et leur utilisation avant d'envisager leur développement.

2) Limiter le développement des réseaux de transport à des objectifs spécifiques. Il s'agit notamment :

- ✓ d'organiser le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien.
- ✓ de redéfinir le rôle de la route.



4 grands principes d'action

3) Mieux intégrer les exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans les politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures.

4) Introduire des mesures destinées à améliorer les performances environnementales du trafic poids lourds et à encourager le renouvellement des matériels de transport au bénéfice de matériels moins polluants.



Cadre de la politique d'investissement routier

- Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)
 - Document de planification tous modes
 - Balayant l'ensemble des thématiques : développement , modernisation, entretien, exploitation

- Programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) 2009-2014
 - Suite du volet routier des contrats de plan Etat-région



SNIT -Les objectifs

Favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement

« a) À l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret, et d'un réseau fluvial ;

b) Au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;

c) Au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines.

Il veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.

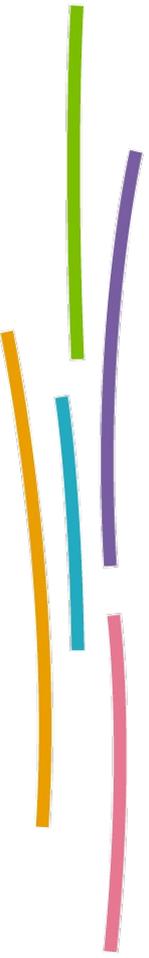
Il sert de référence à l'État et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en infrastructures de transport. »



Déclinaison pour le mode routier

Préserver l'efficacité du réseau routier national sans dégrader son environnement

- ✓ Par des politiques d'exploitation (gestion et régulation des trafics) ;
- ✓ Par des politiques volontaristes d'entretien et de réhabilitation;
- ✓ Par des opérations d'investissement ponctuels.



Déclinaison pour le mode routier

Avoir une politique raisonnée de construction de nouvelles infrastructures dans la perspective de faire fonctionner un système de transport durable

- ✓ en améliorant les interfaces entre les modes de transports
- ✓ en participant aux politiques métropolitaines d'organisation de l'espace dans le strict domaine de pertinence de la route
- ✓ en permettant la desserte efficace des grands pôles de compétitivité sur le territoire national lorsque le mode routier est pertinent.



PDMI – Les objectifs

- Amélioration de la **qualité environnementale du réseau existant**;
- Optimisation du **fonctionnement du réseau** :
 - ✓ amélioration de la fiabilité des temps de parcours pour les usagers
 - ✓ amélioration de la sécurité routière
 - amélioration des services proposés aux usagers (aires de service ou de poids lourds)
- Renforcement de l'**accessibilité des territoires**;
- **Fin des travaux déjà en cours**;
- **Opérations retenues** : opérations dont les **travaux** voire la **mise en service** interviennent **avant 2013**.



PDMI

PDMI Basse-Normandie validé

Part Etat : 122,95 M€

Part CT : 63,95 M€

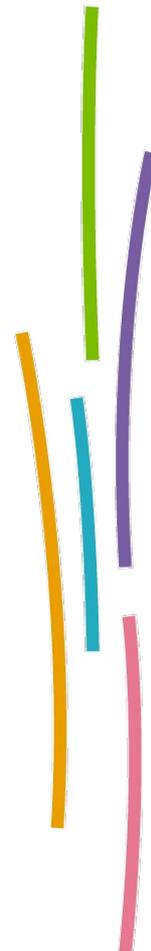
PDMI Haute-Normandie encore en négociation

Part Etat : 89, 71 M€ (+ 20 M€)

Part CT : en négociation

Une fois les PDMI signés

Elaboration de convention de cofinancement
par opération



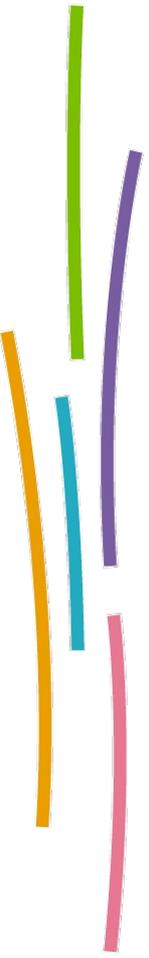
Grands projets



➤ A150 Croix-Mare – Barentin

➤ Contournement de Rouen

➤ Mise à 2x2 voies de la RN 154



Écouler le trafic PL

	Le Havre-Tancarville	Tancarville-Rouen	Rouen est	
	2x2 v	2x2 v	2x3v	
TJMA PL	3 800	2 500	6 000	
%PL	24%	25%	15%	
TJMA PL	16 000	10 000	40 000	
	A7 nord de Valence	A10 Saintes-Bordeaux	A10 Bordeaux nord	N10 Angoulême sud
	2x3v	2x2v	2x2v	2x2v
TJMA PL	12 800	3 900	4 400	19 000
%PL	20%	15%	16%	45%
TJMA PL	64 000	26 000	27 500	8 500

