

L'Agence

Qualité Construction

L'Agence Qualité Construction (AQC), dont la DGUHC¹ et la DAEI² sont membres du conseil d'administration, associe les professions de la construction pour prévenir les désordres et améliorer la qualité dans le bâtiment. Des rapports établis par le CGPC et par des missions conjointes font référence à ses productions ou viennent en appui de ses activités.

Réduire la sinistralité et améliorer la qualité dans la construction

L'Agence Qualité Construction est financée par une démarche volontaire de ses membres grâce à un prélèvement sur leurs cotisations d'assurance-construction, reversé à l'AQC par les assureurs (2,5 millions d'euros par an). Depuis 2006, son observatoire est doté d'indicateurs de la sinistralité pour évaluer la qualité des constructions. La base Sycodes est l'un de ses principaux outils. Ses données servent aux travaux de la Commission technique de l'assurance construction, dont le rapport conjoint CGPC-IGF relatif à l'assurance-construction a souligné le rôle essentiel.

Le programme d'actions 2005-2009 de l'Agence promeut des moyens pour réduire le coût de la sinistralité de 30 % et pour garantir le respect de cet objectif.

Mettre en place un dispositif de veille européenne

L'AQC souhaite disposer de comparaisons européennes sur la prise en compte de la sinistralité, ainsi que sur les contextes administratifs et réglementaires qui fondent des actions ou des structures dédiées. Elle a entrepris d'approfondir les informations déjà recueillies par cette mission en accueillant trois stagiaires du master d'action publique de l'École nationale des ponts et chaussées, qui ont pour tâche de collecter des données dans neuf pays voisins³. L'encadrement des stagiaires est confié à un groupe de travail associant M. Ducourneau (AQC), R. Slama (représentant au Comité permanent de la construction) et J.-J. Bryas (CGPC, 3^e section).

Faciliter l'accès aux normes applicables au bâtiment

Le plan Europe a pour objet d'accélérer l'euro-péanisation du corpus normatif applicable au bâtiment et de faciliter son application par les professionnels. Le répertoire permanent des

produits de construction (RPPC) figure parmi les quatre objectifs du plan et permettra, avec une entrée « ouvrage », de connaître toutes les règles applicables aux produits et à leur mise en œuvre.

À partir des travaux réalisés par le CSTB⁴, la structure de la base est définie et son contenu est alimenté par les professionnels. Fin 2007, l'Agence accueillera ce répertoire sur son site et prendra en charge sa gestion et sa maintenance. À la demande des directions concernées du ministère, une mission d'évaluation des différentes actions du plan Europe (2004-2007) et de son évolution éventuelle a été conduite par trois membres du CGPC.

Favoriser la prévention et l'échange sur les bonnes pratiques

L'Agence s'appuie sur la diffusion de documents, mis au point avec les professionnels, sur les bonnes pratiques à mettre en œuvre, comme par exemple la brochure sur les précautions à prendre en matière de fondations des maisons individuelles (suite au rapport « Cat. Nat.-Sécheresses », mission conjointe IGF-CGPC-IGE). Rappelons par ailleurs que le directeur général de l'Agence, Marc Ducourneau, IGPC, participe aux travaux du Collège Bâtiment du CGPC et collabore au Comité de domaine Bâtiment de la DGPA. ■

1. Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction.
2. Direction des affaires économiques et internationales.
3. Royaume-Uni, Allemagne, Danemark, Espagne, Portugal, Italie, Belgique, Pays-Bas, Suisse.
4. Centre scientifique et technique du bâtiment.
5. Direction générale du personnel et de l'administration.

Jean-Jacques Bryas, IGPC,
coordonnateur de la mission d'appui
Normes et Réglementation technique

POUR EN SAVOIR PLUS
<http://www.qualiteconstruction.com>



Faciliter l'accès aux normes applicables au bâtiment.

En bref

LA GESTION DES SERVICES ESSENTIELS DANS LES PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT

La réduction de la pauvreté et le développement durable, l'accès de tous aux services essentiels en réseaux est au cœur des stratégies de réalisation des objectifs du millénaire pour le développement (OMD). Ces services sont aujourd'hui à l'agenda de nombreuses réunions internationales à partir d'une initiative française, la « Charte des services essentiels », proposée par l'Institut de la Gestion Déléguée (IGD) lors du Sommet de Johannesburg en 2002. Le 20 avril dernier, l'ONU-Habitat a adopté une résolution prenant en considération des principes et recommandations identifiés par un groupe de travail international qui enclenche trois démarches: inviter le Conseil Economique et Social des Nations Unies à étudier un statut international pour ces principes, solliciter les institutions de développement à intégrer ceux-ci dans leurs stratégies opérationnelles, appeler les gouvernements nationaux à adapter les principes à leurs situations locales.

Dans les pays en développement, l'accès de tous aux services essentiels n'est pas conditionné par des prouesses techniques, ni même par des problèmes de financement insurmontables. Les principes renouvellent la conception de la gouvernance des services, fondée sur l'établissement au niveau de chaque pays, ville, quartier, village, d'une vision partagée entre l'ensemble des acteurs concernés. L'IGD aide à faire émerger cette vision associant État, collectivités locales, opérateurs, usagers pour la répartition des rôles et responsabilités et les modalités d'évaluation de la qualité des services rendus.

Cette démarche fédère aujourd'hui une majorité d'acteurs du développement autour d'une approche refondée des services essentiels, suscitant l'adhésion croissante des gouvernements et des acteurs locaux.

Jean-Marie TETART,
ICPC, 3^e section,
Coordonnateur de la mission d'appui « Réseaux et services urbains »



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES

Échos^{CGPC}

N° 56 SEPTEMBRE 2007

Conseil général des Ponts et Chaussées



DOSSIER

Le débat public au ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables



PERSPECTIVE

P.3

Pour une politique
du patrimoine au sein
du ministère



ACTUALITÉS

P.8

Association mondiale
de la route : 23^e congrès
à Paris



REGARD SUR...

P.12

L'Agence Qualité
Construction



CHRISTIAN PARENT

Président de la 3^e section
Sciences et Techniques

édito

De l'énergie pour le CGPC

Plus des deux tiers de l'énergie consommée en France vont dans les transports et le bâtiment. Même si le bilan de ces secteurs est moins défavorable pour les émissions de gaz à effet de serre, soit un peu moins de la moitié en équivalent CO₂, force est de reconnaître que les domaines d'intervention des services du ministère au sens large, donc du CGPC, sont au premier rang de l'actualité.

Que l'on parle d'évolution climatique ou de sécurité d'approvisionnement en produits pétroliers, le problème est d'éclairer l'avenir dans les meilleures conditions possibles. Le Conseil d'analyse économique s'y est employé en 2006, à la demande du gouvernement, avec un rapport étayant la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 prévue par la loi sur l'énergie, et le Conseil d'analyse stratégique prend le relais en 2007 avec un rapport attendu pour juin.

Les objectifs fixés sont toujours ambitieux et il n'y aura pas de solution miracle. Certes, l'accent est mis sur la recherche de nouvelles sources d'énergie, mais la recherche d'économies passe bien par la mise en cause de nos habitudes. Chercheurs et spécialistes ne manquent pas d'imagination et savent aussi s'inspirer d'expériences étrangères : la maison à énergie positive, la voiture hybride, les transports encore plus performants se développeront dans les années qui viennent ainsi que d'autres technologies qui nous sont étrangères aujourd'hui, et l'on parle déjà de nouvelles façons de concevoir l'aménagement des territoires.

Nous avons l'ardent devoir d'innover mais nous devons nous rappeler que l'enjeu premier se trouve dans l'existant : notre parc de logements se renouvelle à un rythme nettement inférieur à 1 % par an, nos villes et nos campagnes

seront encore là après 2050 et la carte des transports restera en partie inspirée par celle des siècles précédents. Prévoir l'avenir sans oublier le présent, c'est tout l'intérêt du rapport sur les transports à l'horizon 2050 réalisé par la 4^e section : la route demeurera indispensable. Le même mode de raisonnement doit s'appliquer à toutes nos réflexions sur le futur : nous devons inventer des techniques d'amélioration des bâtiments existants, mais aussi utiliser au mieux les techniques déjà disponibles et insérer autant que possible des transports économes en énergie dans le tissu urbain et périurbain que nous n'avons pas su organiser.

Pour autant, on ne peut se fier uniquement à l'innovation ou aux améliorations techniques pour atteindre l'objectif : la consommation d'énergie est affaire de comportement et, si nos concitoyens admirent les bateleurs à la mode que leur présentent les médias, ils n'ont pas changé leurs habitudes d'un iota. Il suffit de voir la température dans nos bureaux et de spécialistes du comportement pour comprendre pourquoi nos règlements si bien faits ne déclenchent pas l'enthousiasme, et pourquoi les conduites vertueuses ne s'imposent pas d'elles-mêmes.

Dans ce contexte, mon souhait pour le CGPC est qu'il se saisisse de l'énergie comme d'une question qui l'intéresse complètement et qui n'est pas l'apanage de la seule mission d'appui Énergie, dont je salue au passage l'ouverture et la disponibilité. Quelle que soit la question posée, l'énergie devrait faire partie de notre réponse aux ministres et aux directeurs. Innover en tenant le meilleur compte de l'existant, orienter en tenant compte des réactions des hommes, n'est-ce pas la meilleure façon de décrire le métier des spécialistes de l'aménagement ? ■

P.4

DOSSIER

Le débat public au ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

P.9

ACTUALITÉS

L'Europe dans tous ses états : quelles réponses aux défis du XXI^e siècle ?

P.11

RÉFÉRENCES

Présentation des principaux rapports du CGPC

P.12

REGARD SUR...

L'Agence Qualité Construction

Directeur de la publication : **Claude Martinand** – Rédactrice en chef : **Maud Clouët**.
Secrétariat de rédaction : **Marie-Anne Moreau** – Comité de rédaction : **Vincent Allais, Catherine Ballatore, Laurent Barbaroux, Dominique Brochard, Pierre Chantereau, Marie-Ghislaine Delacourt, Alain Laurenceau, Dominique Schneider** –
Adresse : **CGPC/SG, Bureau de la communication, tour Pascal B, 92055 La Défense Cedex** – Tél. : 01 40 81 68 43.
E-mail : **pascal.pastural@equipement.gouv.fr**
Conception et réalisation : **CITIZEN PRESS 41**, rue Greneta, 75002 Paris. Tél. : 01 53 00 10 00. Responsable d'édition : **Laura Houeix**
Direction artistique : **Franck Widling** – Chef de fabrication : **Sylvie Esquer** – Impression : **Vincent**. Dépôt légal : **septembre 2007**.
Photo de couverture : **Hermine Cleret/Etat d'esprit**. ISSN : **1631-8315**

Pour une politique du patrimoine au sein du ministère

En octobre 2006, Alain Billon, secrétaire-délégué du comité d'histoire et à Gilbert Smadja, chargé de mission à la Vème section, remettaient leur rapport, commandé Claude Martinand, Vice-président du CGPC, concernant une mission de préfiguration de l'action du comité d'histoire du ministère, pour la conservation du patrimoine et le recueil des témoignages oraux.



À l'origine de ce rapport, il y a eu une forte réaction émotionnelle, devant la révélation de ce qui apparaît rétrospectivement comme le dernier acte d'une très longue agonie : celle des collections de l'ancien musée des Travaux publics fermé en 1955, et dont le ministère de l'Équipement – après celui des Travaux publics – avait hérité. Au terme de cinquante ans d'errance et devant l'échec de tous les projets pour les récupérer, ces collections sont maintenant réparties dans les différents musées de France, sous les auspices du ministère de la Culture. Ce n'est pas tant la dispersion des collections (devenue sans doute inéluctable en l'absence actuelle de solution globale alternative de sauvetage au sein de notre ministère), que la révélation à cette occasion de l'absence d'une politique en matière de patrimoine de ce dernier et de sa subordination intellectuelle au discours du ministère de la Culture, qui ont été à l'origine de cette réaction émotionnelle et de ce constat : il était urgent que cette situation change et que notre ministère se dote d'une réflexion et d'une politique patrimoniale.

Le rapport s'articule en trois parties :

- La première partie s'emploie, à partir du sort de l'ancien musée des Travaux publics, à décrire la place du patrimoine au sein du

ministère. Le constat est une absence de toute vision globale et synthétique de cette politique, contrastant avec de très nombreuses initiatives sectorielles.

- La seconde partie cadre la notion actuelle de politique du patrimoine de façon théorique et, surtout, définit ce qui peut être considéré comme le patrimoine de notre ministère, en tant que concept à circonscrire et « objet à construire ».

- La troisième partie propose quelques pistes d'actions concrètes à partir de trois principes fondamentaux : assurer à l'organisation et aux structures proposées l'autorité, la lisibilité et la reconnaissance nécessaire, proposer des solutions administrativement simples et financièrement réalistes, et partir de l'existant en imaginant des situations évolutives.

En conséquence, les principales propositions avancées sont les suivantes :

- Partir du Comité d'histoire, qui possède déjà la légitimité en matière de mémoire et de patrimoine.
- Mettre sur pied un conseil scientifique commun pour l'histoire et le patrimoine.
- Créer un organe opérationnel spécialisé, la mission du Patrimoine, composé initialement de trois personnes, un responsable de mission doté d'une double culture (conservateur et architecte-urbaniste ou ingénieur), un cadre administratif et un secrétaire.

- Faire héberger la mission, à ses débuts au moins, par le Comité d'histoire.

- Élaborer un premier programme de travaux prioritaires comprenant, en dehors d'un premier corps de doctrine, un inventaire de l'existant et des actions déjà menées.

Telles sont les principales préconisations de ce rapport, qui peuvent être appliquées rapidement, face aux situations d'urgence

engendrées par les mutations très rapides qu'a connues notre ministère et qui nous ont conduit aujourd'hui au ministère de l'Écologie, de l'Aménagement et du Développement durables. Dans cette nouvelle configuration, tout indique que la problématique d'une politique du patrimoine est plus que jamais d'actualité. Le rapport ne traite que marginalement de l'importante question du recueil des témoignages oraux. La raison est simple et ne ressort pas d'une quelconque négligence : depuis juillet 2006, une mission du recueil des témoignages oraux a été mise en place au sein du secrétariat du Comité d'histoire, grâce à l'arrivée de Brigitte Druenne-Prissette, qui s'est immédiatement mise à l'œuvre. Deux premiers chantiers ont ainsi été ouverts : le recueil du récit de vie de Jean Frébault d'une part, le recueil du témoignage d'une dizaine d'acteurs ayant joué un rôle important dans l'expérience du ministère de l'Environnement et du Cadre de vie (1978-1981) d'autre part. La préparation d'une campagne de recueil de témoignages oraux sur les métiers de la route en période hivernale est également en cours de finalisation. ■

Alain Billon, IGE, 7^e section
secrétaire délégué
du Comité d'histoire



Le débat public

au ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables



La Commission nationale du débat public s'inscrit dans un processus déjà ancien et progressif du développement de la concertation. Diverses instructions et directives successives marquent d'abord le souci d'une bonne information du public (directive R. Barre de 1976) puis celui de favoriser l'expression du public (note H. Bouchardeau de 1984 sur l'« expression du public », circulaire Bianco de 1992).

La loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement crée la Commission nationale du débat public (CNDP), officiellement instituée le 4 septembre 1997. En 1998, la convention européenne d'Aarhus « Participation du public », transposée en 2002, note que, dans le domaine de l'environnement, « un meilleur accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel permettent de prendre de meilleures décisions et de les appliquer plus efficacement (...). La participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles

et que le public peut exercer une réelle influence. » La loi « Démocratie de proximité » du 27 février 2002 transforme la Commission nationale du débat public (CNDP) en autorité administrative indépendante et en élargit le champ de compétences.

En lien étroit avec le ministère chargé des transports

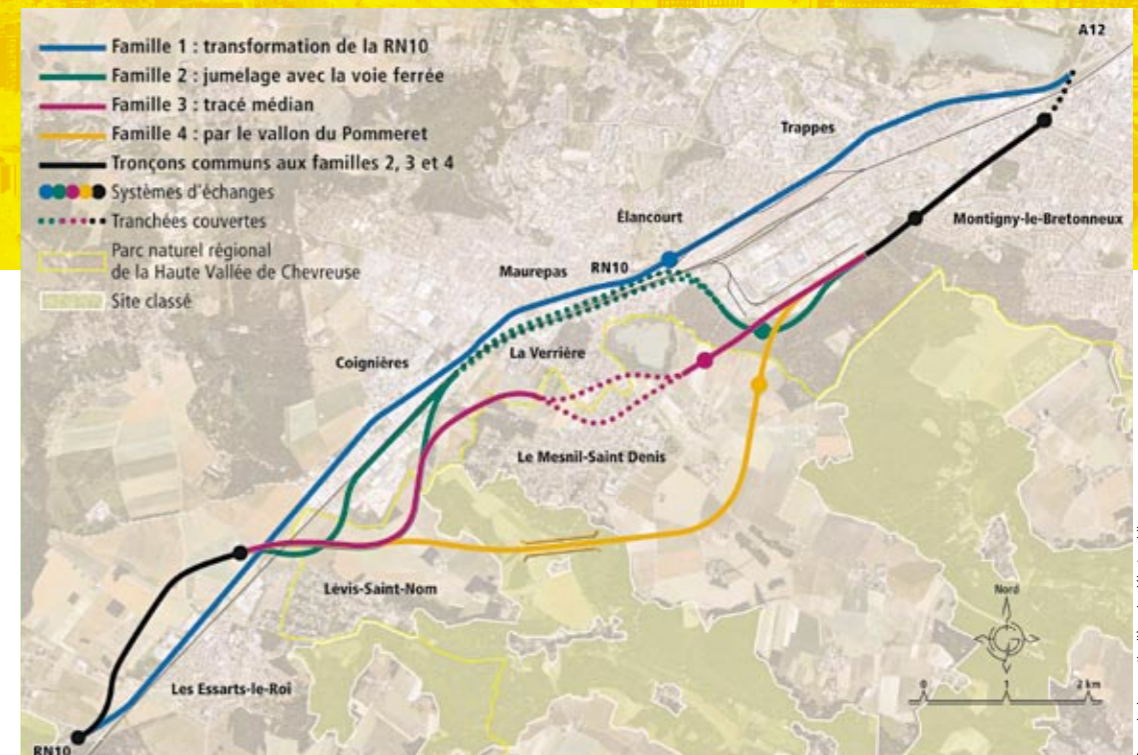
Depuis sa création, la CNDP a organisé trente débats publics sur des projets avec commissions particulières. Dix-huit d'entre eux concernent notre ministère : six projets de lignes ferroviaires, deux projets portuaires (Port 2000, Fos), un aéroport

(Nantes), huit liaisons routières ou autoroutières. Récemment, la CNDP a organisé un débat de politique générale sur la vallée du Rhône et l'Arc languedocien. À ces dix-huit débats, il faut ajouter celui du troisième aéroport organisé selon des modalités spécifiques.

Des acteurs fortement impliqués

Les acteurs, associations et maîtres d'ouvrage ont, à quelques exceptions près, joué le jeu : les uns par leurs questions et leurs arguments, les autres par leurs réponses et leur ouverture aux suggestions du public. Dans certains cas, des solutions nouvelles ont pu apparaître.

Prolongement de l'autoroute A 12 : quatre familles de tracés à débattre.



Les décisions du maître d'ouvrage ont beaucoup évolué, depuis les premiers arrêtés laconiques jusqu'aux documents beaucoup plus précis, reprenant les arguments évoqués dans le débat public et y apportant des réponses.

Les présidents des Commissions particulières du débat public (CPDP), mais également les associations remarquent la qualité du travail et l'expertise des équipes de maîtrise d'ouvrage qui ont su, dans un délai court, s'adapter au nouveau contexte, assurer les formations nécessaires, préparer les dossiers et tirer tous les enseignements du débat.

Une participation active des associations dans tous les débats

La position des associations ne peut se résumer à celle de Nimby*. Certes, certaines d'entre elles ont parfois adopté des positions d'opposition bruyante et n'ont pas toujours adopté une attitude d'écoute et de dialogue. Mais ces attitudes n'ont pas duré et à un moment ou à un autre, elles sont entrées dans les controverses.

Elles ont appris à monter en généralité (en passant du local à la problématique plus globale de la politique des déplacements, voire de la politique d'aménagement et de développement durable). Dans un certain nombre de cas, elles ont apporté des idées nouvelles. Certaines fondent leurs réflexions sur les problématiques environnementales, climatiques et économiques qui interpellent actuellement notre société.

Le débat public est une critique sociale du projet du maître d'ouvrage qui sert à en apprécier l'opportunité et à le faire évoluer. Pour que le résultat soit de qualité, tous doivent avoir la conviction d'avoir été entendus et d'être pris en considération dans la suite des études et des réflexions. Il ne peut y avoir d'interaction productive entre le maître d'ouvrage et le public que si une confiance s'établit entre les deux pôles de cette interaction.

Un public non représentatif de la société civile

Le public qui intervient activement dans les débats, qu'il s'agisse des réunions

publiques ou des autres outils (cahiers d'acteurs, Internet...) est souvent composé d'opposants aux projets. Le grand public est relativement absent et difficile à mobiliser.

Cette difficulté tient en partie au fait que les projets sont souvent d'intérêt national alors que les débats sont conduits dans les zones d'impact environnemental. En conséquence, le débat ne peut pas être considéré comme une délibération sur le projet, mais plutôt comme sa « critique sociale ».

On ne doit donc pas laisser croire que le débat est le lieu où se dégagera une majorité que le décideur suivra mécaniquement. La décision appartient aux élus. L'interaction avec le public est un élément de sa maturation.

Une mobilisation des élus à développer

Force est de constater que les élus ne trouvent pas toujours bien leur place dans les débats sur les projets de l'État. Certes les élus des grandes collectivités s'engagent de plus en plus. Mais, dans certains cas, des collectivités territoriales importantes ont été absentes. Il est arrivé aussi que des élus anticipent les conclusions du débat avant sa clôture.

Parmi les arguments invoqués, on trouve le reproche fait à certains intervenants de chercher à instrumentaliser le débat, ou alors, celui de leur difficulté à inscrire

* Acronyme américain de *Not in my backyard* : pas dans mon arrière-cour, terme péjoratif qui désigne la lutte d'associations pour la préservation de leurs intérêts, au détriment de l'intérêt général.

Une modification en profondeur des relations entre les acteurs

La CNDP avait proposé une trilogie d'objectifs pour les débats : informer, échanger et effectuer un exercice d'intelligence collective. Selon tous les acteurs interrogés, cela a bien fonctionné, notamment pour les trois débats « Port 2000 », « Charles-de-Gaulle Express », « Extension du terminal conteneurs de Fos-sur-Mer ». C'est lorsque l'intervention du public, étayée par celle d'experts appelés par la CPDP, modifie l'agenda ou l'univers des possibles en suggérant de nouvelles pistes, que le débat est jugé par tous le plus réussi.

Mais dans de nombreux cas, cet exercice d'intelligence collective a du mal à se développer. Le sentiment, pour bien des débats, est qu'il reste, sur le fond, des questions de principe non résolues. Si bien que dans la concertation qui suit, la question de l'opportunité n'est toujours pas acquise. Il n'en reste pas moins que les représentants des maîtres d'ouvrage soulignent que le débat leur a beaucoup appris sur le projet dans le territoire, et que le débat a changé en profondeur leurs relations avec les acteurs.

termes d'aménagement du territoire, sur le périmètre du débat, donc à définir une stratégie de projet qui en tienne compte. Il est probable qu'il soit nécessaire de revisiter l'ensemble du processus d'élaboration et de consultation en amont d'un projet pour lui donner une plus grande cohérence.

Au cours du débat, il arrive que le représentant du maître d'ouvrage apparaisse comme le porteur du projet et qu'il connaisse des difficultés à prendre le recul nécessaire. Comment bien séparer la fonction de représentant du maître d'ouvrage et celle de porteur du projet ? La question est importante mais reste controversée.

Il doit y avoir un « avant-débat public » et un « après-débat public », auxquels le maître d'ouvrage ne peut et n'a surtout pas intérêt à se soustraire. Comment, à l'issue du débat, renouer les fils de la dynamique et entretenir la confiance qui s'est établie entre les acteurs ? Comment précisément et rapidement informer les élus et les acteurs socio-économiques et associatifs de la décision prise et des méthodes que compte adopter le maître d'ouvrage pour la concertation qui suit ?

Une logique de travail de partenariat et d'écoute

Le débat public s'est installé dans le paysage administratif et politique national comme un élément fondamentalement innovant. Sous l'égide d'une commission indépendante, il a instauré un dialogue constructif entre le public et les décideurs. Il s'impose désormais comme une partie intégrante et nécessaire du métier de maître d'ouvrage. Au-delà des circonstances



Réunion du 16 juin 2006 à Montigny-le-Bretonneux.

Hermine Claret

qui l'ont provoqué, il répond aux aspirations profondes de la société et suppose d'imprimer sa perspective dans l'élaboration et la réussite des projets. Pour conclure, le débat public illustre bien le nouveau positionnement de notre administration dans une logique de travail de partenariat et d'écoute. Nos maîtres d'ouvrage ont appris à bien tenir leur place dans les débats. Il nous reste à mieux appréhender le processus global qui permet de rendre cohérentes les diverses étapes : l'amont, le temps du débat et l'après-débat, qui suscite encore de nombreuses questions et attentes. ■

Thierry Masnou, IGPC, 2^e section, co-coordonnateur de la mission d'appui Débat public

POUR EN SAVOIR PLUS
<http://www.debatpublic.fr/>
<http://www.debatpublic-a12.org/index.html>



TROIS QUESTIONS À...

Gilbert Carrère,

préfet de Région honoraire, président de la CPDP sur le projet de prolongement de l'A 12

Quel est le public des débats et le rôle des élus ?

La région parisienne a un public spécifique : beaucoup d'associations notabilisées, des professionnels du débat public que l'on retrouve à toutes les réunions... Tout ceci produit de la « grand messe » et ne peut pas attirer facilement le grand public et les associations de base qui se sentent découragées. Le débat public, tel qu'il est conçu, rencontre un problème de forme.

Le positionnement des élus n'a pas été homogène. Il existait une certaine concurrence entre les villes. Les maires n'avaient pas tous les mêmes intérêts, et donc, les mêmes comportements : de manipulateurs à coopératifs, en passant par autoritaires. Ces difficultés de relations ont nu au débat avec le public.

Quels sont les relations avec le maître d'ouvrage et les principaux enseignements du débat ?

Elles ont été bonnes tout au long du débat. Entre le débat LAALB* et celui de l'A12, le ministère de l'Équipement a fait de grands progrès. Il a approfondi sa préparation de l'exercice du débat public et organisé ses services pour une réponse rapide et, le plus souvent, satisfaisant aux nombreuses questions du public.

Ce débat public s'est fait sur un projet en discussion depuis trente à quarante ans. Les positions ont eu le temps de se figer. L'échelon régional du ministère de l'Équipement a joué un rôle important dans le déroulement du débat. Conseil régional et Conseil général ont été très, voire peut-être trop, discrets. Faut-il envisager un débat public d'évaluation sur l'ensemble de l'île-

de-France afin de réaliser un état des lieux et d'envisager les évolutions à venir ?

Y-a-t-il des évolutions souhaitables de la démarche ?

Le débat public est un exercice utile et perfectible. À l'exception des « irréductibles », il fait évoluer les points de vue. Souvent, les participants se rendent compte de la complexité du sujet et affinent leur point de vue qui s'est enrichi des argumentations apportées pendant le débat. Dans le cas particulier de l'A12, en revanche, les insistance des élus municipaux, la pression des associations ont contribué à figer trop souvent les positions d'un public déterminé et peu sensible à la valeur de l'argumentaire. ■

* Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique.

Propos recueillis par Céline Braillon



Le bouclage de la Francilienne a fait l'objet de nombreux débats publics.



Montigny-le-Bretonneux : autoroute A12 et base de loisirs.

Association mondiale de la route : 23^e congrès à Paris

Rendez-vous au Palais des Congrès à Paris (porte Maillot) du 17 au 21 septembre pour le 23^e Congrès international de l'Association Mondiale de la Route (AIPCR). C'est le Congrès du centenaire !

Un événement majeur pour notre ministère et la communauté routière française

Pour une large part, le contenu du congrès est défini essentiellement par l'AIPCR elle-même. Son organisation est mise en place par le directeur général des Routes et sa mission des Affaires internationales, conduite par Louis Fernique. Il s'agit d'accueillir 4000 participants (exposants et accompagnants inclus), de leur fournir les meilleures conditions de travail et de séjour, de mettre en valeur les compétences de notre communauté routière et de valoriser cette manifestation dans notre pays (l'image des transports publics et de la route dans les médias, auprès des jeunes...).

Un programme dense, qualitatif et innovant

Visites techniques, exposition, cérémonies d'ouverture et de clôture... Pour mobiliser la communauté routière et bénéficier de ses conseils, suggestions et participations concrètes, le directeur général des Routes, Patrick Parisé, a constitué un comité d'organisation dont la présidence a été confiée à Hubert Peigné. Avec l'aide de M. Parisé ainsi que celle du comité français de l'AIPCR, présidé par Yves Robichon (mission d'Inspection générale territoriale-Île-de-France), le programme suivant a été établi :

- une séance d'ouverture, une séance de clôture et une séance des ministres (le lundi 17 septembre dans l'après-midi sur la tarification, le financement...) qui, au-delà de leur aspect protocolaire, seront riches de contenu ;
- le mardi 18 septembre, une journée ouverte – innovation de ce congrès – à des publics « non congressistes » français composés de 150 jeunes en formation

dans l'enseignement supérieur aux métiers des transports publics et des routes et de 150 accompagnants d'écoles, d'entreprises... Sous le pilotage du comité français de l'AIPCR, cette journée comprendra des visites techniques, un parcours guidé, suivi d'une visite libre de l'exposition, une table ronde finale ;

- tout au long du congrès, une gamme de 17 visites techniques (chantiers, réalisations, laboratoires, ouvrages d'art...) de qualité en termes de contenu, traduction simultanée, petits effectifs, respect des horaires... ;
- des séances d'affiches (« poster sessions ») très fournies ;
- une exposition de 10000 m² (administrations, entreprises...);
- du mardi 18 (matin) au vendredi 21 septembre (midi), une quarantaine de séances techniques qui constituent le cœur de métier du congrès ;
- et des événements comme le dîner de gala du jeudi 20 septembre.

Le CGPC mobilisé de l'origine du projet jusqu'au dernier jour du congrès

Depuis la candidature de la France (acceptée à l'unanimité) et tout au long de la préparation de ce 23^e Congrès mondial de la route, les membres du CGPC se sont mobilisés prenant part au Prix du comité français de l'AIPCR, au jury international du Prix AIPCR, à l'information et la consultation des partenaires, à la recherche de parrainages...

Cette mobilisation s'étend au congrès lui-même (qui verra par exemple l'intervention du vice-président, Claude Martinand)... jusqu'à son achèvement, puisque c'est Jean Deterne, 4^e section du CGPC, qui préparera le rapport général du congrès.



L'Association internationale permanente des congrès de la route ou AIPCR (PIARC en anglais) a été créée peu après le 1^{er} Congrès mondial de la route qui s'est tenu à Paris en 1908. Son siège est situé dans la Grande Arche de la Défense. Jean-François Corte, secrétaire général et Franck Charmaison, secrétaire général adjoint, sont deux fonctionnaires français mis à disposition par le ministre français des Transports. Initialement dédiée en priorité aux pays européens, l'AIPCR s'oriente de plus en plus vers les sujets qui concernent les « pays de transition » et les « pays en développement ». L'AIPCR fonctionne par cycles de quatre ans. Le prochain congrès sera marqué par une nouvelle orientation et un changement de président. ■

Hubert Peigné, IGPC, 3^e section, coordonnateur du collège Projets d'infrastructure, président du comité d'organisation français du 23^e Congrès mondial de la route

POUR EN SAVOIR PLUS
<http://www.paris2007-route.fr/>

L'Europe dans tous ses états Quelles réponses aux défis du XXI^e siècle ?

Après le colloque « Les territoires dans tous leurs états » en 2006, le CGPC organise, le 9 novembre 2007 aux Salons Hoche, à Paris, son colloque annuel sur le thème de l'Europe.

Cinquante ans après le traité de Rome, l'année 2007 apparaît décisive pour chercher des réponses aux défis du XXI^e siècle : mondialisation et agenda de Lisbonne, changement climatique et développement durable, vieillissement et immigration, cohésion sociale et territoriale, citoyenneté et démocratie... À la charnière entre la présidence allemande (début 2007) et française (fin 2008), quel futur imaginer pour la construction européenne ? Notre domaine d'activités – aménagement et développement durables des territoires, transports, habitat, construction – est largement concerné par ces défis et doit contribuer à construire des réponses novatrices à ces grandes questions. Notre objectif, à travers cette manifestation, est double : apporter notre pierre à la réflexion collective et mobiliser notre administration et ses interlocuteurs principaux, en vue de la présidence française et au-delà. Le colloque comprendra une première séquence visant à déterminer et analyser l'ambition que souhaite se fixer l'Europe et les différentes voies envisageables pour aller de l'avant.

Ensuite, trois séquences viendront nourrir la réflexion d'ensemble sur les thèmes suivants :

- Quelles réponses, pour les transports, aux défis du changement climatique et d'un développement durable ?
- La société de la connaissance, l'agenda de Lisbonne, la recherche-développement et l'innovation constituent des réponses aux défis de la mondialisation dans les domaines



des transports (matériels, infrastructures et services) et des communications (société de l'information) : comment contribuer à concrétiser ces ambitions ?

- Comment faire émerger un bien commun ou un intérêt général communautaire à travers les réseaux transeuropéens, les grandes questions de cohésion sociale et territoriale et les services d'intérêt général ?

Ces différentes séquences rassembleront des hommes et des femmes de premier plan, originaires de différents pays d'Europe : acteurs politiques, économiques et sociaux, universitaires... ■

Claude Martinand, vice-président du Conseil général des Ponts et Chaussées

Le rôle du lobbying dans la construction européenne

Dans le livre vert intitulé « Initiative européenne en matière de transparence », la Commission européenne définit le « lobbying » comme « toutes les activités qui visent à influencer sur l'élaboration des politiques et les processus décisionnels des institutions européennes ». Le lobbying existe depuis le début de la construction européenne. Il est lié au fait que l'Europe n'est pas un État, au sens traditionnel et, de ce fait, les institutions européennes ont besoin du lobbying.



Une consultation des groupes d'intérêt pratiquée dans un esprit d'ouverture

L'élaboration de propositions, d'avis ou de décisions et, à terme, de politiques européennes, nécessite de connaître la très grande diversité des situations et des attentes dans un grand nombre d'États (6 États en 1957, 27 aujourd'hui). Quand il travaille sur un dossier, un fonctionnaire de la Commission européenne ou un député du Parlement européen, outre sa connaissance de la situation dans son pays d'origine, reçoit des informations des représentants des États membres de l'Union européenne (UE). Il peut toutefois considérer qu'il a besoin de disposer d'un plus grand nombre d'éléments. Pour s'en procurer, les vérifier, les comparer, rechercher l'intérêt général communautaire, il peut juger

utile de multiplier ses sources d'information. C'est ainsi que les groupes d'intérêt sont amenés à jouer un rôle non négligeable dans l'élaboration des politiques européennes.

Une forme d'expression démocratique au service de l'intérêt général communautaire

Selon le livre vert, « le lobbying est une activité légitime dans le cadre d'un système démocratique ». Dans l'UE, le lobbying s'inscrit dans un contexte différent de celui des États-Unis. Il est lié à la nécessité d'inventer au fur et à mesure le projet européen et de nouvelles politiques adaptées aux enjeux, au souci de dépasser l'éventuel repli des États membres pour dégager l'intérêt général communautaire, au rôle d'impulsion que doit jouer la

Commission européenne. Il doit s'articuler avec les autres formes d'expression démocratique que sont le Conseil et le Parlement européens.

Une diversité de formes et de pratiques qui fait débat

Cependant, il existe une large variété de groupes d'intérêt. Ainsi, par exemple, il y a une grande différence entre les activités d'une ONG qui agit contre la misère et la pauvreté et souhaite participer à la définition et à la mise en œuvre des politiques communautaires, et l'activité d'un cabinet d'avocats spécialisés, mandaté par un grand groupe industriel dont l'objectif est d'essayer de convaincre les institutions européennes d'adapter la législation à leurs produits. La diversité des formes et des pratiques de lobbying fait débat au niveau européen. Le livre vert de la Commission sur la transparence des intérêts représentés par les groupes de pression veut encourager un lobbying « transparent » dans l'UE. Dans le contexte communautaire, toutes les structures de la société civile, des États membres et des administrations sont, de fait, amenées à pratiquer le lobbying pour faire partager leurs idées par les institutions européennes et les autres États membres. ■

Katherine Varin, 7^e section, chargée de mission

POUR EN SAVOIR PLUS

Le livre vert « Initiative européenne en matière de transparence » et la communication de la Commission sur son suivi sont disponibles sur les sites : http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com2006_194_fr.pdf http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2007/com2007_0127fr01.pdf

► EXPERTISE SUR LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE RÉNOVATION URBAINE : CAPACITÉ DES MAÎTRISES D'OUVRAGE ET INGÉNIERIES LOCALES, RÔLE DES DDE. **Jean Frébault (CGPC), Bernard de Korsak (CGPC).** (Rapport n° 004788-01)

Dix sites sont analysés : Aulnay-sous-Bois, Bègles, Blois, Boulogne-sur-Mer, Chanteloup-les-Vignes, Nîmes, Orly-Choisy, Romans-sur-Isère, Saint-Dizier et Strasbourg. Ce travail d'enquête permet de déterminer les conditions à réunir pour mettre en œuvre les conventions passées par les collectivités locales avec l'Anru, ainsi que le rôle d'appui des DDE. Le rapport comporte vingt-sept propositions pour améliorer le dispositif actuel. Elles s'organisent autour de plusieurs idées force : la clarification de la notion de projet, le renforcement des équipes de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie locale, la systématisation et le renforcement de dispositifs locaux de pilotage, une meilleure organisation interministérielle de l'État local auprès de la collectivité porteuse du projet, et l'aménagement et la simplification des procédures financières et comptables.

► LA PRÉVENTION DES INCENDIES DANS LES BÂTIMENTS D'HABITATION. **Jean-Pierre Bugeau (CGPC), Christian Queffelec (CGPC).** (Rapport n° 004888-01)

Le nombre des incendies dans les bâtiments d'habitation ne cesse de croître, causant en moyenne 10 000 victimes par an. Malgré leur nombre et leur qualité, les campagnes de communication n'ont pas l'effet escompté et de nombreux facteurs essentiels

en matière de prévention (état du bâti, mode de construction, réglementation...) ne sont pas toujours pris en compte à leur juste valeur. Partant de ces constats, la mission met en évidence l'importance de ces multiples phénomènes, le rôle fondamental du comportement des populations, de son éducation ainsi que des modes de gestion de l'habitat et de l'organisation urbaine. Après une analyse des types de communication initiés par les différents partenaires, elle définit les principaux éléments des actions de sensibilisation, d'information et de formation à mener. Enfin, il est proposé de créer une structure particulière, type groupement d'intérêt public, solution qui permettrait de mutualiser les compétences et les moyens nécessaires à la mise en place de cette politique.

► DÉPLACEMENT DU CIRCUIT CAROLE : CRÉATION D'UNE CITÉ DE LA MOTO EN ÎLE-DE-FRANCE À VOCATION SPORTIVE, ÉDUCATIVE, SÉCURITÉ ROUTIÈRE, ENVIRONNEMENTALE. **Dominique Bidou (CGPC), Bruno Fareniaux (CGPC).** (Rapport n° 004764-01)

Inauguré le 1^{er} décembre 1979, le circuit Carole offre aux motards de la région Île-de-France la possibilité d'exercer leur activité dans de bonnes conditions de sécurité. Sa création participe à l'élimination des courses sauvages (les « runs ») qui avaient fait plusieurs victimes dans les années 1970, en particulier Carole Le Fol, décédée à 18 ans, qui a donné son prénom au circuit. Nécessaire pour assurer le développement de la zone sud de l'aéroport Charles-de-Gaulle, le déplacement du circuit offre également l'occasion de créer une

véritable « Cité de la Moto » capable d'accueillir les motocyclistes dans un esprit à la fois sportif, éducatif, économique, de sécurité et de protection de l'environnement. La mission a permis de prendre la mesure des besoins exprimés par les différentes parties prenantes et d'identifier, parmi tous les emplacements envisagés, deux sites répondant aux exigences techniques du projet : Wissous (91) et Thieux (77), tous deux à proximité des aéroports d'Orly et de Roissy. Le rapport esquisse quelques pistes pour le montage juridique et financier de l'opération et la recherche de partenariats.

► MOBILISATION DES PROFESSIONNELS POUR LES ÉCONOMIES D'ÉNERGIE ET LA LUTTE CONTRE L'EFFET DE SERRE DANS LE SECTEUR DU BÂTIMENT **Philippe Aussourd (CGPC), Georges Debiesse (CGPC), Jacques Dupaigne (CGPC).** (Rapport n° 004852-01)

Pour que les dispositions réglementaires ou incitatives prises ces derniers mois portent leur plein effet, il est nécessaire de les accompagner d'un plan d'actions susceptible d'entraîner la mobilisation des professionnels de l'immobilier et du bâtiment. Sept fiches de propositions d'actions ont d'ores et déjà été présentées aux fédérations professionnelles. Six concernent l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments existants, une septième est consacrée à la construction neuve. Au titre des mesures d'accompagnement, sont notamment préconisés, de la part de l'État, un effort d'évaluation des résultats et de contrôle du respect des règles ainsi que des actions d'animation et de formation locales.

► Rapprochement des corps civils des Affaires maritimes et des corps de l'Équipement. **Jean-Claude Diquet (CGPC), Marie-Françoise Simon-Rovetto (CGPC).** (Rapport n° 004627-01)

► Schéma d'organisation des dispositifs de recueil de données et d'observation sur le littoral. **Yves-Marie Allain (IGE), Jean Denègre (CGPC), Pierre Planques (CGPC), Georges Ribière (IGE), Marie-Louise Simoni (IGA).** (Rapport n° 004488-01)

► Le fonctionnement du Centre national des ponts de secours (CNPS). **Claude Hossard (CGPC), Jacky Tixier (CNPS).** (Rapport n° 004464-01)

► La sécurité des piscines privées – Éléments préparatoires pour le rapport d'application de la loi. **François Hanus (CGPC).** (Rapport n° 004980-01)

► Avis sur le bilan Loti de l'autoroute A 28, section Rouen-Abeville. **Jean Deterne (CGPC), Michèle Joigny (CGPC).** (Avis n° 004891-01)

► Avis sur le bilan Loti de l'autoroute A 20, section Vierzon-Brive. **Henry Colin (CGPC), Jean Lafont (CGPC).** (Avis n° 004812-01)

► Audit de modernisation sur la gestion des voies navigables. **Bernard Chenevez (CGPC), Samuel Fringant (IGA), Alfred Gildert (CGEFI), Patrice O'Mahony (IGA).** (Rapport n° 004963-01)

POUR EN SAVOIR PLUS

Bureau des rapports et de la documentation
E-mail : catherine.ballatore@equipement.gouv.fr