



PERSPECTIVE

Maîtriser les gaz à effet de serre

DOSSIER

P.4

MTEM/SG SIC



**Les handicapés dans
la société : l'accessibilité
pour tous**

ACTUALITÉS

P.8

L. de Cargouët/Imrap



**Archéologie préventive :
améliorer les dispositifs
de financement**

REGARD SUR...

P.12

EPCC Pont du Gard



**Le collège «Espaces
protégés, paysage,
patrimoine»**



MTEMT/SIC/Bernard Suard

édito

DOMINIQUE PERBEN

Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

L'accessibilité, une chaîne pour tous

L'accessibilité doit être considérée comme une qualité d'usage pour tous. Les personnes accompagnées d'enfants en poussette ou encombrées de bagages, celles fragilisées par la fatigue, la maladie ou l'âge, bénéficieront toutes naturellement des mesures mises en place. En 2020, le nombre des personnes âgées de plus de 80 ans aura presque doublé, passant de 2,7 millions à 4 millions.

L'accessibilité constitue une chaîne qu'un seul maillon déficient brise. Notre ministère est particulièrement concerné. La déléguée ministérielle à l'Accessibilité, Catherine Bachelier, veille aux règles d'accessibilité, impulse, coordonne, assure la cohérence des actions menées en ce domaine et vérifie leur effectivité sur le terrain. Sa mission s'étend sur l'ensemble des maillons constituant la chaîne de l'accessibilité : transports, voirie, aménagement du territoire, tourisme, mer, cadre bâti et logement. Le conseil général des Ponts et Chaussées contribue à cette action déterminée en épaulant l'action des services déconcentrés en matière d'accessibilité du logement et des transports.

Pour parvenir à une véritable accessibilité, plusieurs éléments incontournables doivent être réunis :

- une volonté politique ferme ;
- la concertation avec l'ensemble des acteurs et notam-

ment les associations représentatives des personnes handicapées ;

- l'organisation de l'action avec la réalisation d'un état des lieux de l'accessibilité et d'un schéma directeur assorti d'une programmation ;
- la poursuite d'un travail concret d'expérimentation et de recherche.

On juge une société à la place qu'elle a su donner à tous ses citoyens, y compris ceux confrontés à des difficultés particulières. La loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées établit un cadre juridique ambitieux fondateur d'une nouvelle politique du handicap.

Le président de la République a donné l'impulsion et le gouvernement et le Parlement ont construit le cadre législatif et réglementaire nécessaire. Une véritable accessibilité pour tous ne pourra maintenant se réaliser que si l'ensemble des acteurs s'investit concrètement et quotidiennement en ce domaine et que les citoyens portent un regard différent sur les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Égalité, tel est un des termes de la devise de notre République, mais pour que cette égalité se conjugue au quotidien, il est indispensable que le cadre de vie permette la participation effective de chacun. ■

sommaire

P.4

DOSSIER

Les handicapés dans la société : l'accessibilité pour tous

P.8

ACTUALITÉS

Archéologie préventive : améliorer les dispositifs de financement

P.11

RÉFÉRENCES

Présentation des principaux rapports du CGPC

P.12

REGARD SUR...

Le collègue « Espaces protégés, paysage, patrimoine »

Directeur de la publication : **Claude Martinand** - Rédactrice en chef : **Élisabeth Libraire**.
Secrétariat de rédaction : **Pascal Pastural** - Comité de rédaction : **Vincent Allais, Catherine Ballatore, Laurent Barbaroux, Dominique Brochard, Pierre Chantreau, Marie-Ghislaine Delacourt, Alain Laurenceau, Élisabeth Libraire, 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 : **Mélanie Lemaire**
Direction artistique : **Franck Widling** - Chef de fabrication : **Sylvie Esquer** - Impression : **Augustin**. Dépôt légal : **juillet 2006**.
N° ISSN : **1631-8315** - Photo de couverture : **RATP/Jean-François Mauboussin**

Maîtriser les gaz à effet de serre

Diviser par quatre les rejets de CO₂ d'ici 2050 est un défi que la France entend relever pour parvenir à la maîtrise de l'évolution du climat. Le CGPC apporte une contribution aux études sur les transports et le bâtiment. Le groupe de travail du facteur 4 auquel participe le CGPC fait le point, pour juin 2006, de l'ensemble des pistes possibles.

Le protocole de Kyoto : un engagement important, mais insuffisant

Le protocole de Kyoto, entré en application le 16 février 2005, n'a qu'un horizon limité à 2008-2012.

Cet engagement est important, mais insuffisant, tant en termes d'effort de réduction que de champ d'application (en particulier pour les pays en développement dont les émissions croissent rapidement, mais qui ne sont pas « partie prenante » du protocole de Kyoto). De plus, l'horizon 2050 pose problème compte tenu de l'inertie des systèmes impliqués.

Les objectifs d'émissions de gaz à effet de serre, en particulier de CO₂, au-delà de 2012, ne font pas encore l'objet d'engagements internationaux contraignants. Néanmoins, les négociations commencent peu à peu à prendre forme.

Le président de la République a considéré que, par précaution, il convenait de diviser par deux les émissions annuelles de CO₂ de la planète à l'horizon 2050, et que la France, dans le souci d'un partage du fardeau laissant une marge de manœuvre aux pays en développement, devait s'engager à diviser par quatre ses émissions de CO₂ d'ici 2050.

Cet objectif a été inscrit dans le plan Climat du Gouvernement et dans la loi de programme du 13 juillet 2005, fixant les orientations de la politique énergétique.



Le CGPC contribue à des études fondamentales concernant les nouvelles énergies dans le bâtiment.

MTE/M/SG/SIC Fonds STU

Un objectif : diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre

Le 8 septembre 2005, le ministre de l'Écologie et du Développement durable et le ministre délégué à l'Industrie ont installé un groupe de travail sur la « division par quatre des émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050 » en affirmant : « Il importe de ne pas reporter à plus tard ces sujets de long terme mais d'anticiper pour préparer les changements qui permettront à la France d'atteindre à la fois ses objectifs écologiques, économiques et sociaux ».

Ce groupe est présidé par Christian de Boissieu, président délégué du conseil d'analyse économique. Il réunit une trentaine de personnalités aux compétences, expériences et sensibilités variées : élus, associations, syndicats, industriels, experts.¹ Une vingtaine de communications y ont été présentées dont deux émanent du conseil général des Ponts et Chaussées : l'une consiste en un rapport d'étape concernant l'étude menée par la 4^e section sur une prospective des transports à l'horizon

2050 ; l'autre sur la contribution du bâtiment aux rejets de gaz à effet de serre.

Les conclusions et les recommandations du groupe ont été présentées dans un rapport et rendues publiques à l'occasion d'un colloque qui s'est tenu le 16 juin 2006.

Le CGPC n'avait pas attendu cette initiative pour engager des études sur l'évolution des consommations d'énergie dans les secteurs des transports et du bâtiment d'ici 2050. Depuis trois ans, la 4^e section mène une étude fondamentale sur la prospective des transports à l'horizon 2050 (elle fera l'objet du prochain dossier des Échos du CGPC). La 3^e section a entamé une réflexion sur l'évolution des consommations d'énergie dans le bâtiment. Des contributions importantes seront donc apportées par le CGPC à l'exécution de l'ardente obligation que s'est donnée la France en matière de préservation de l'environnement. ■

1. Dont Christian Parent, président de la 3^e Section « Sciences et techniques » du CGPC

Philippe Aussourd,
coordonnateur de la mission
d'appui « Énergie »

L'accessibilité pour tous



2002

L'amélioration de la place des personnes handicapées dans la société française est retenue parmi les trois actions prioritaires du quinquennat présidentiel.

11 février 2005

Promulgation de la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

2006

Un volumineux corpus réglementaire est en cours pour compléter cette loi ambitieuse. Par une étude d'impact, le CGPC a éclairé certains aspects de ce chantier. Il suit la concertation exemplaire qui l'accompagne, tant au niveau des directions d'administration centrale qu'au sein du conseil national consultatif des personnes handicapées, et il apporte sa contribution à l'application de cette politique publique répondant à une attente sociale forte.

Le libre accès aux vacances, aux sports et aux loisirs : un facteur primordial d'intégration sociale et d'épanouissement personnel pour les handicapés.

La nouvelle législation est un compromis entre un héritage fondé sur la loi d'orientation du 30 juin 1975, organisée essentiellement autour des notions de protection et d'institution, et les aspirations nouvelles des citoyens handicapés à intégrer le droit commun : non-discrimination, participation effective à la vie de la cité, réalisation d'un projet de vie individuelle et autonome... L'approche est globale, c'est-à-dire qu'elle concerne tous les âges du citoyen handi-

capé, toutes les situations de la vie et toutes les formes de handicap. Aux traditionnels handicaps physique, sensoriel et mental, la loi ajoute les handicaps psychiques et cognitifs, le polyhandicap, les conséquences des maladies invalidantes...

Atteindre l'objectif d'insertion

Compensation et accessibilité sont les deux moyens essentiels pour réussir l'insertion de l'ensemble des personnes souffrant

de handicap. La notion de compensation rassemble toutes les mesures individuelles qui permettent de réduire, voire d'éliminer, les conséquences de la déficience. Cette compensation prend la forme d'aides humaines, techniques, animalières ou bien d'aménagement du domicile... Le principe est celui de la prise en charge des surcoûts induits par le handicap, au nom de la solidarité nationale.

Mais la compensation ne saurait suffire. En effet, faciliter l'acquisition du fauteuil roulant le plus adapté aux besoins d'une personne souffrant d'un handicap moteur est d'une utilité limitée si par ailleurs l'immeuble, la voirie, les moyens de transport, les lieux de travail et de loisirs ne sont pas praticables avec ce fauteuil : d'où l'exigence de rendre la cité accessible. La définition du handicap se trouve ainsi à la croisée des chemins d'une approche personnalisée mettant en avant les déficiences de l'individu, et d'une approche collective mettant l'accent sur le caractère adapté ou non de l'environnement.

La chaîne du déplacement en continu

La loi affirme que la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, doit être organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes à mobilité réduite: donc la suppression des situations environnementales de handicaps.

La tonalité est volontariste : il ne s'agit pas seulement d'opportunités à saisir à l'occasion de travaux mais d'obligations de mises aux normes à remplir, souvent dans un délai fixé. Bien que tous les textes d'application ne soient pas encore pris et sans entrer dans le détail d'une réglementation très complexe (à l'image de la réalité qu'elle traite), signalons quelques évolutions issues de la loi¹.

- Cadre bâti :
 - obligation pour les bâtiments d'habitation collectifs existants qui font l'objet de travaux de respecter les règles d'accessibilité ;
 - introduction d'exigences d'accessibilité pour les maisons individuelles ;
 - obligation dans un délai de dix ans de mise en accessibilité de tous les établissements

Prise en compte de l'accessibilité dans les DDE

Dans le cadre d'une mission permanente de suivi de l'action des services déconcentrés du ministère concernant l'application de la réglementation sur l'accessibilité, un questionnaire établi par un groupe de travail du CGPC a été adressé à chaque DDE. Tous les champs d'intervention des DDE étaient abordés. Le « tableau de bord » national qui en résulte permet de tirer les enseignements suivants :

- Depuis cinq ans, un tiers des DDE ne répond pas lorsque les services centraux les interrogent sur le thème de l'accessibilité.
- Dix-huit DDE prennent insuffisamment en compte cette problématique.
- Au-delà de ces zones d'ombre ou d'insuffisance générale, deux thèmes révèlent une faiblesse évidente en matière d'accessibilité : le peu de cas accordé à l'accessibilité dans les documents « stratégie et pilotage » des DDE et la faiblesse du contrôle de l'accessibilité et de l'adaptabilité dans les bâtiments collectifs neufs.
- En revanche, l'action des DDE dans le

cadre des constructions publiques ou pour l'application de la réglementation de l'accessibilité aux ERP est satisfaisante ; également satisfaisantes, mais pouvant être améliorées, la mise en accessibilité des bâtiments des différents sites des DDE et l'assistance aux collectivités locales.

- Sur les questions « transports-déplacements-routes », les réponses laissent le sentiment que la grande majorité des DDE n'est pas très à l'aise avec la problématique de l'accessibilité dans ces domaines.

D'autre par, un rapport² permet de mieux connaître l'état de la prise en compte de l'accessibilité par les DDE avant la profonde réforme issue de la loi du 11 février 2005. Il attire l'attention sur la nécessité d'une forte impulsion à donner par les directions d'administration centrale sur le thème de l'accessibilité. Il montre que la plupart des insuffisances actuelles constatées pourraient être levées par une meilleure intégration de cette exigence dans la stratégie et le pilotage des services déconcentrés.

recevant du public (ERP) existants ;

- encadrement plus strict des dérogations, notamment pour les ERP existants ;
- instauration d'une attestation obligatoire de conformité « accessibilité » établie par un tiers indépendant, à l'issue des travaux, en cas de permis de construire.

- Voirie :
 - un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics devra être établi dans chaque commune.
- Transports :
 - dix ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs ;
 - trois ans pour l'élaboration de schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs.

Notons enfin que, dans les communes de plus de 5000 habitants, une commission communale de l'accessibilité doit dresser l'état de mise en conformité du cadre bâti

existant, de la voirie, des espaces publics et des transports.

Implication forte attendue des DRE et DDE

Face aux exigences et à la complexité de la nouvelle législation, élus, professionnels du bâtiment, personnels techniques des collectivités locales, agents chargés du patrimoine immobilier de l'État, opérateurs de transports, propriétaires d'ERP... commencent à manifester un certain désarroi. Comment mobiliser les moyens financiers nécessaires, trouver les compétences indiscutables, s'inscrire dans une démarche cohérente aboutissant à une véritable continuité des cheminements sur un même territoire ?

À défaut de coordination, les différents plans de voirie, schémas directeurs de transport et diagnostics d'accessibilité des ERP existants risquent de conduire à une accessibilité fragmentée, mal articulée, sans continuité sur un même territoire et géographiquement très disparate d'un territoire à l'autre. Dans



Dix ans pour rendre les réseaux de transports collectifs accessibles.

le trouble actuel, la plupart des personnes concernées par la problématique de la mise en accessibilité considèrent DRE et DDE

comme des lieux de référence où l'on peut trouver les « sachants » les plus fiables. Il est donc nécessaire que les services déconcentrés affichent clairement la raison d'être des pôles de compétence en matière d'accessibilité, pôles transversaux sur l'ensemble de la chaîne du déplacement : cadre bâti, voirie, transports. Une forte animation technique, la diffusion de méthodologies, règles et savoir-faire, une participation à la formation des différents acteurs, l'exemplarité de l'ingénierie publique, des missions d'aide au diagnostic, de conseil et d'assistance notamment aux collectivités territoriales, seront une contribution essentielle à la cohérence des différentes démarches vers l'accessibilité. Les services déconcentrés aideront ainsi à forger un socle de culture commune de l'accessibilité entre tous les acteurs concernés.

Une nouvelle impulsion des directions d'administration centrale en faveur de l'accessibilité

Pour que les services déconcentrés saisissent l'opportunité d'être indiscutablement des pôles de ressource et de référence en

matière d'accessibilité de tous les maillons de la chaîne du déplacement, une forte impulsion des directions d'administration centrale est nécessaire. En effet, le récent rapport du CGPC sur la prise en compte de l'accessibilité dans les DDE révèle des faiblesses qui laissent présager une difficile application d'une réglementation future plus contraignante². L'application des directives des administrations centrales pour que les services déconcentrés se positionnent comme porteurs de cette politique publique de l'accessibilité sera suivie avec vigilance par le CGPC. À défaut, l'ambitieuse réglementation sur l'accessibilité ne serait qu'une satisfaction de papier et l'intégration des personnes handicapées dans la vie de la cité un rêve à nouveau reporté. ■

1. Le nouveau corpus juridique sur l'accessibilité est émaillé de propositions que l'on trouve dans les rapports du CGPC sur le thème des personnes handicapées au cours des dix dernières années.
2. Prise en compte de l'accessibilité dans les DDE (CGPC février 2006 – Jean-Charles de Vincenti).

Jean-Charles de Vincenti, IGE

Tourisme & Handicap : un accueil de qualité pour la clientèle handicapée

L'objectif de ce label, développé depuis 2001, est d'apporter une information fiable, homogène et objective sur l'accessibilité des sites et équipements touristiques pour tous les types de handicaps (moteur, visuel, auditif, mental). En favorisant une offre touristique adaptée, il permet l'émergence de produits et services touristiques réellement ouverts à tous, en garantissant à chacun un maximum d'autonomie.

Le label valorise les efforts des professionnels du tourisme en matière d'accessibilité et d'accueil des clientèles spécifiques. Il s'agit d'une démarche volontaire des professionnels du tourisme et prestataires de services souhaitant assurer de façon pérenne un accueil de qualité à la clientèle handicapée. Les critères retenus pour une labellisation ont pour objectif d'identifier les équipements où les touristes handicapés peuvent utiliser les prestations à disposition, le plus en autonomie possible et ce dans chaque type de handicap.

Ce label est d'abord une réponse à la demande des personnes handicapées qui veulent pouvoir choisir leurs vacances, se cultiver, se distraire, partir seules, en famille ou entre amis, où elles le souhaitent, comme tout le monde et avec tout le monde. Il leur apporte la garantie d'un accueil efficace et adapté.

Il est également une réponse aux professionnels qui veulent faire connaître leurs prestations à la clientèle handicapée. Le professionnel qui s'engage dans la démarche de labellisation le fait pour assurer à ses clients handicapés un accueil de qualité et des équipements accessibles. Mais son engagement correspond aussi à une démarche économique sur un marché encore en grande partie inexploité. Le label est pour lui un avantage concurrentiel européen.



Une charte graphique pour identifier les équipements labellisés par type de handicap.

POUR EN SAVOIR PLUS
www.tourisme-handicaps.org



TROIS QUESTIONS À...

Nadia Sahmi-Longé

architecte, consultante en accessibilité et qualité d'usage pour tous, membre du Conseil national du handicap.

La loi du 11 février 2005 prévoit l'accessibilité des lieux publics dès le 1^{er} janvier 2007. À quelles conditions cette réforme peut-elle réussir ?

Avant tout, et malgré une échéance très proche, il faut éviter toute précipitation, favoriser la concertation et apprendre à travailler autrement. La loi invite les acteurs de l'aménagement à aborder ensemble l'accessibilité des personnes mises en situation de handicap par le cadre bâti. Je veux parler des personnes handicapées, mais aussi des personnes âgées, par exemple.

L'engouement des élus et des aménageurs pour cette question marque le signe d'un changement d'état d'esprit, mais il faut prendre le temps de concevoir un schéma directeur d'accessibilité qui tienne compte de tous les aspects environnementaux existants et de tous les acteurs impliqués pour aboutir au résultat escompté.

Cela dit, il n'y a pas de temps à perdre. En effet, si la loi impose un délai de dix ans pour la mise en conformité du patrimoine existant (parc social, immobilier privé, lieux publics, voirie, transports...), dans certains domaines, le délai est ramené à trois ans pour réaliser les états des lieux. *In fine*, seuls les particuliers construisant leur propre logement sont exemptés de ces nouvelles obligations.

C'est dire la portée de la loi, que tout le monde ne semble pas bien appréhender. Certains maîtres d'ouvrage ont pris conscience de l'ampleur de la tâche mais je vois apparaître des appels d'offres, communaux notamment, qui peuvent présenter une prise de risque mal mesurée de la part des élus et de leurs services.

Quels sont les dangers de cette conception trop limitée ?

En restreignant les études à l'échelle communale, l'aménageur se verra à coup sûr contraint de réinvestir à très court terme

dans des audits complémentaires. *A contrario*, en s'imposant d'emblée une réflexion à l'échelle de tout le territoire, il évitera de générer des ruptures dans la chaîne de déplacements et réalisera d'importantes économies d'échelle.

Évidemment, cela présuppose un travail en commun qui dépasse les clivages politiques locaux et qui implique l'harmonisation des calendriers prévisionnels de travaux, des budgets... Mais je suis très optimiste, car un élu averti en vaut deux, et je prends le pari que lorsque le sujet est traité globalement, « une accessibilité de qualité pour tous » peut devenir un atout politique auprès des électeurs, des responsables politiques nationaux... Certains ont d'ailleurs déjà pris conscience que dès lors qu'ils évitaient de tronçonner la réflexion, cette loi était porteuse d'un objectif de « qualité d'usage » pour tous leurs concitoyens.

Pouvez-vous citer des exemples d'erreurs à ne pas commettre ?

En préliminaire, il faudrait dépasser les vieux réflexes qui incitent à penser que la loi ne s'applique qu'aux personnes circulant en fauteuil roulant et aborder systématiquement la question globalement en intégrant tous les profils de personnes concernées.

En outre, nous devons sans cesse garder en mémoire le leitmotiv de cette nouvelle loi : l'égalité de traitement de tous, sans discontinuité et à l'échelle du territoire. Et pour s'en assurer, il est indispensable de mener une concertation croisée et chaque aménageur doit impliquer « son voisin » sinon il faudra réinvestir, compléter, au final bricoler l'aménagement public avec tous les risques que cela comporte. Prenons l'exemple d'une gare. Les parkings, parfois concédés, dépendent de l'autorité communale. Le bâtiment et ses abords immédiats sont de la compétence de la SNCF jusqu'aux quais, qui sont du ressort de Réseau ferré

de France (RFF). Ajoutons, pour corser le tout, que le matériel roulant dépend souvent des régions. Si, dès l'audit, le travail n'est pas concerté, tous risquent d'enfreindre le principe légal : la non-rupture de la chaîne de déplacements et de participation.

Imaginons le cas d'une personne handicapée qui voulait prendre son train en empruntant un cheminement « identifiable et sécurisé ». Il rencontre une rupture dans la chaîne de déplacement alors qu'il avait abaissé sa vigilance et l'accident survient. Il pourrait tout à fait déposer une plainte pénale contre l'aménageur pour mise en danger de la vie d'autrui. ■

Une accessibilité de qualité pour tous, atout politique auprès des électeurs.



L'archéologie préventive

Les grands projets d'aménagement sont souvent l'occasion de recherches archéologiques et de découvertes. Les modalités d'intervention dans le domaine de l'archéologie préventive impliquent aujourd'hui d'en revoir les modes de gestion et de financement.

Une gestion interministérielle

Depuis plus de cinquante ans, les services du ministère de la culture sont associés aux projets d'aménagement, pour procéder préalablement aux diagnostics et aux fouilles qui pourraient s'avérer nécessaires. C'est vrai pour les grands projets d'aménagement d'infrastructure mais aussi pour de nombreux projets plus modestes. Cela a permis de mettre à jour des vestiges intéressants du passé et de fortement contribuer à la connaissance scientifique du mode de vie de ceux qui nous ont précédés sur notre territoire. Les modalités de ces interventions ont beaucoup évolué récemment.

Un établissement public administratif, l'Institut national de recherches archéologiques préventives (l'Inrap), a été créé pour procéder aux travaux d'archéologie sur le terrain, qui a pris la suite d'une association (l'Afan) étroitement contrôlée par les services régionaux d'archéologie dépendant des Drac.



Un projet d'aménagement à Besançon a permis la découverte de la mosaïque de la Méduse.

L. de Cargouët/Inrap

Les principales recommandations des deux rapports d'audit :

- Renforcer la programmation scientifique de l'archéologie préventive.
- Obtenir l'adéquation entre le niveau des prescriptions par les Drac et les crédits disponibles.
- Accroître l'efficacité des procédures menées par l'Inrap : équilibrer financièrement chaque activité, diminuer les délais d'intervention et les retards d'achèvement.
- Ajuster les moyens en fonction des ressources disponibles.
- Ne pas procéder à de nouvelles modifications législatives ou réglementaires sur la redevance d'archéologie préventive ni à des augmentations des taux, mais améliorer la liquidation et le recouvrement de l'impôt.

Le but était une pérennisation de cette activité importante et une professionnalisation. Les prescriptions et le contrôle scientifique des diagnostics comme des fouilles restent de la compétence des Drac.

Dispositif de financement : des difficultés analysées par deux audits

Le dispositif de financement a été modifié à de nombreuses reprises, en 2001, 2003 et 2004. Il comporte aujourd'hui le financement des diagnostics par le biais de la redevance d'archéologie préventive (RAP) perçue, d'une part, sur les projets de construction soumis au code de l'urbanisme, suivant des process proches de ceux de la TLE, impliquant donc les DDE et, d'autre part, sur les autres projets d'aménagement soumis à étude d'impact par les Drac. Les fouilles sont financées par les aménageurs après mise en concurrence des différents opérateurs possibles, dont l'Inrap. D'importantes difficultés financières pour

l'Inrap, les incertitudes sur le rendement de la RAP et l'explosion des besoins de financement liés en partie aux prescriptions très différentes suivant les régions, ont incité les ministères concernés à demander un audit conjoint aux trois corps d'inspections (culture, inspection des finances, CGPC), audit qui a été intégré dans la première vague d'audits de modernisation (audits Copé).

Il en est résulté deux rapports disponibles sur le site Internet du ministère¹. ■

1. • Audit de modernisation sur l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) : Nicole Briot, Emmanuel Pitron, Maxence Langlois-Berthelot (IGF); Patrick Olivier (CGAAER); François Lenoel (CGPC).
Rapport n° 004503-01.

• Audit de modernisation sur la redevance d'archéologie préventive : Patrick Olivier (IGAAC); Maxence Langlois-Berthelot, Nicole Briot, Emmanuel Pitron (IGF); François Lenoel (CGPC).
Rapport n° 004613-02.

François Lenoel, IGPC

Le régime d'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles en évolution

Le CGPC a participé à une mission interministérielle chargée, à la suite des difficultés rencontrées pour le traitement des dossiers résultant de la sécheresse de 2003, de proposer des améliorations au régime d'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles, institué par la loi en 1982.

L'adaptation des mécanismes assuranciers et institutionnels

Fondé, dans une logique associant l'assurance et la solidarité nationale, sur le double principe de l'assurance obligatoire (primes additionnelles pour les contrats d'assurance « dommages aux biens ») et de la mutualisation des primes, le régime actuel repose sur l'intervention des assureurs, de la Caisse centrale de réassurance (CCR) et de l'État, qui apporte à celle-ci une garantie illimitée et participe à la gestion du dispositif. Sans que ces bases soient remises en cause, il appelle une réforme. Il convient notamment de préciser la définition des risques couverts, de renforcer la solidité financière de la CCR et d'assurer une gestion administrative plus rigoureuse et transparente à travers la mise en place d'un organe collégial, à l'autorité scientifique incontestable, et la rénovation du contenu des arrêtés interministériels reconnaissant l'état de catastrophe naturelle.

Le couple prévention-indemnisation

Il est essentiel de favoriser la convergence entre les politiques de prévention et d'indemnisation, qui sont actuellement juxtaposées, et de responsabiliser les acteurs. Pour la prévention des risques naturels, un cadre juridique foisonnant a été établi progressivement, jusqu'à la clarification et la simplification introduites en 1995 par la loi Barnier, avec la création des plans de prévention des risques naturels prévisibles (PPR). Mais le bilan de l'application de ces dispositions est encore modeste. La mission a proposé de faire reposer les prescriptions de prévention sur un diptyque.

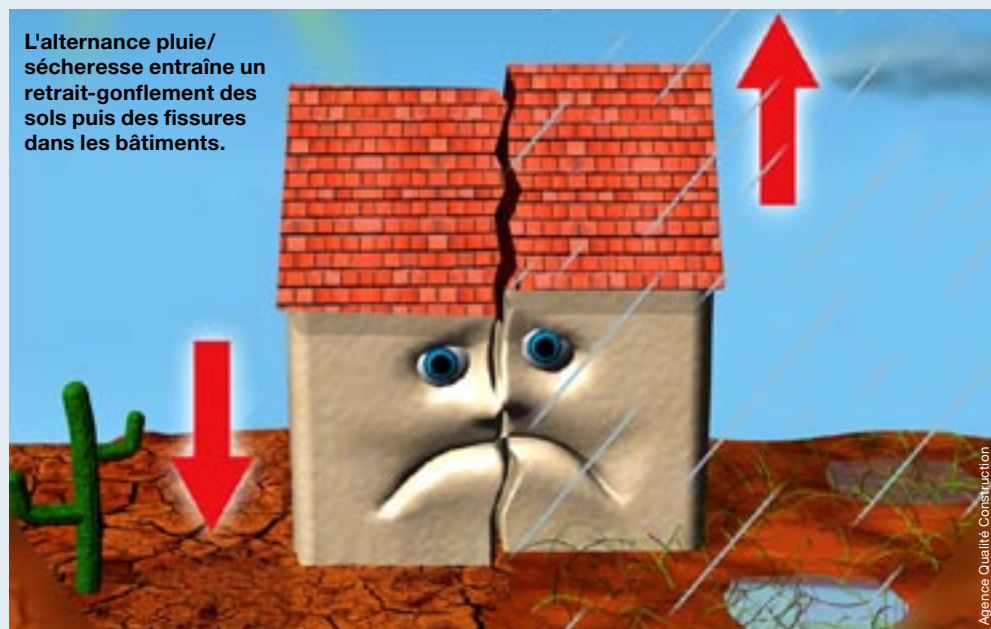
Le PPR, dont le rôle doit être affirmé, demeurerait l'outil réservé aux prescriptions particulières adaptées au contexte local et pouvant comporter des contraintes fortes. Il serait complété par une procédure plus légère, fondée sur des prescriptions générales définies au niveau national par type de risque, essentiellement pour les constructions neuves. Cette procédure, rapidement applicable, se traduirait par la mise en place d'un mécanisme simple de zonage, à partir des données recensées, par exemple, dans les atlas des zones inondables, les cartes de localisation des phénomènes d'avalanche ou les cartes des zones sensibles au retrait-gonflement des argiles établies par le BRGM. Parallèlement, il est nécessaire de développer des outils d'information du public sur les

prescriptions, de moduler les primes et l'indemnisation en fonction de la mise en œuvre des mesures de prévention, et d'inciter les assureurs à porter une plus grande attention aux dispositions prises en la matière par leurs clients.

L'encadrement des risques liés au retrait-gonflement des sols

Ces risques, qui concernent potentiellement plus de la moitié des communes, peuvent être presque supprimés par le recours à des techniques de construction adaptées. Un dispositif mieux encadré est préconisé. Il se traduirait, en particulier, par l'exclusion des dégâts n'atteignant pas les structures mêmes des bâtiments, la mise en place de franchises majorées et l'incitation à prendre des mesures spécifiques de prévention. Celles-ci s'appuieraient, pour les constructions neuves, sur la cartographie des zones argileuses, complétée le cas échéant par des études de sols, et porteraient sur la profondeur des fondations et le contrôle des chantiers de construction. ■

André Chavarot, IGE, Christo Dimitrov et Christian Quéffelec, IGPC



L'avenir

de la recherche urbaine

Aller plus loin dans l'éclairage par la recherche de l'action publique dans le champ de la ville et des territoires est une ambition au centre de la stratégie du ministère. Les recommandations faites par le CGPC à la suite de sa récente mission d'expertise confiée par la DGUHC devrait permettre au Puca¹ de trouver un second souffle.

Le Puca au centre des défis urbains

Les défis urbains qui se sont posés au ministère de l'Équipement, et plus généralement à l'État et aux collectivités, ont pris aujourd'hui une importance considérable : ils touchent à la question essentielle de la mutation de nos modes de vie, à celle de la compétitivité des territoires, ce qui interpelle directement l'urbanisme et l'aménagement, la construction, l'architecture les politiques territoriales, tout ce qui est donc l'objet de la recherche urbaine du Puca.

Constat et recommandations de la mission menée par le CGPC :

- À partir d'un socle constituant un capital considérable de connaissances, le Puca se doit de répondre à l'attente très forte de renforcer le lien entre recherche, connaissance et compréhension des grandes évolutions sociales et décisions de politiques publiques.
- Pour cela, il lui faut revisiter ses thématiques de recherche prioritaires, aller vers une meilleure observation des mutations de la société, une meilleure approche prospective et se centrer sur l'économie et la complexité des territoires. Cela implique aussi de mieux analyser les concepts du « vivre ensemble » et de son impact sur la cohésion sociale, ceux de la ville durable aux différentes échelles des territoires, d'approfondir les outils de la planification territoriale et de la maîtrise des formes urbaines, de faire le lien avec les conséquences démographiques, l'accroissement de la demande de logements, de la hausse des prix fonciers et immobiliers, etc.
- Développer l'innovation et l'expérimentation dans les domaines techniques, environnementaux, sociaux et urbains, renforcer les partenariats et l'ouverture européenne.
- Renouveler ses méthodes, en particulier pour ce qui est de la formulation de la commande qui

doit provenir d'une démarche ascendante, de la structuration et de l'ouverture d'une offre de recherche croisant les disciplines, développant les synergies avec l'enseignement, privilégiant l'expérimentation et développement technologique pour être susceptible d'apporter sa contribution à une recherche compétitive en Europe.

- Diversifier ses types de production, mettre en œuvre une observation critique des pratiques actuelles et développer les évaluations, amplifier et privilégier les actions de valorisation et de diffusion et, au-delà, des résumés des travaux de recherche, élaborer des synthèses structurées par grandes thématiques répondant aux interrogations des citoyens et contribuant à la prise de position éclairée des politiques.

Le rapport conclut en proposant une « refondation » du Puca mettant en avant trois objectifs : renforcer sa vocation interministérielle ; établir des liens structurels avec les collectivités ; bien le situer dans le nouveau paysage de la recherche française et européenne. ■

1. Plan urbanisme construction architecture.

Jean Frébault, Président de la section « Aménagement des territoires » du CGPC

POUR EN SAVOIR PLUS

Pour plus d'information, ce rapport est consultable sur Internet

Analyses et contributions pour les orientations pluriannuelles du Puca 2006
Florence Contenay, Georges Crepey, Raphaël Slama, Jean Frébault
CGPC rapport n° 004360-01

EPA Marne-la-Vallée



Les défis urbains touchent à la question essentielle du « vivre ensemble ».

En bref

POLITIQUE DE LA VILLE : UN NOUVEAU PARTENARIAT AVEC LE COMITÉ D'ÉVALUATION ET DE SUIVI DE L'ANRU'

Le CGPC s'est depuis longtemps investi sur la question complexe de la « crise des banlieues », révélatrice d'un défi majeur de notre société. C'est pourquoi le comité d'évaluation et de suivi de l'Anru¹ vient de lui confier une mission d'évaluation du programme de rénovation urbaine en portant, à partir d'un échantillon d'une dizaine de sites, une appréciation sur les capacités de la maîtrise d'ouvrage urbaine et des ingénieries locales à mettre en œuvre les projets soutenus par l'Anru et sur celles des DDE à conduire ces projets.

1. Agence nationale pour la rénovation urbaine.

INTRANET : UN NOUVEL OUTIL DE COMMUNICATION CONFORME À L'ESPRIT DE LA RÉFORME DU CGPC

Le CGPC vient de publier la version « Giseh » de son intranet à l'adresse suivante : <http://intra2.cgpc.i2>. Au-delà d'une simple migration, le Conseil a profité de cette nouvelle technique de mise en ligne pour reformater son intranet, l'enrichir et le dynamiser. Conçu comme outil de communication, cet intranet a pour ambition de mieux faire connaître les réflexions et les productions du Conseil au sein de notre ministère, tant en centrale que dans les services déconcentrés. Cette refonte permet de mettre en évidence la nouvelle organisation du CGPC et les instances qui le composent aujourd'hui. En effet, grâce aux fonctionnalités particulières de Giseh, des sites dédiés ont été ouverts aux Migt, à l'Igac, à l'Igost, aux collègues et aux missions d'appui.

► **SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DE FRET FERROVIAIRE ET AVENIR DE LA SURVEILLANCE GÉNÉRALE SNCF À LA SUITE DE LA LIBÉRALISATION EUROPÉENNE**
Par Jean-Louis Picquand ; Guy Benattar ; Jean-Yves Chauvière (CGPC)
 (rapport n° 004461-01)

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport de fret ferroviaire en France, ce rapport définit les moyens pour les nouveaux entrants de bénéficier du même niveau de sûreté que la SNCF. Le terme de sûreté recouvre l'ensemble des actions destinées à assurer la protection du patrimoine des entreprises de chemin de fer, de leur personnel, des voyageurs et des marchandises transportées contre les actes illicites. Elle incombe à la police et à la gendarmerie nationale. Très impliquée dans cet important problème, la SNCF a également constitué un service de sécurité, celui de la Surveillance générale (Suge). Il assure à la fois la surveillance des trains de marchandises et de leurs aires de stationnement. Cette dernière activité, qui est exercée pour le compte de RFF en tant que gestionnaire délégué d'infrastructures, bénéficiera à l'ensemble des opérateurs intervenant sur le réseau. Pour bénéficier du même niveau de sûreté que la SNCF, les nouveaux entrants n'auront pas besoin de recourir à la Suge, car ils pourront trouver sur le marché des prestataires pouvant leur offrir les services dont ils auront besoin. Une modification du dispositif institutionnel et législatif ne sera donc pas nécessaire.

► **DÉMARCHE PROSPECTIVE TRANSPORTS 2050 - ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION**
Groupe de travail conduit par Claude Gressier (CGPC)
 (rapport n° 004609-01)

La démarche prospective Transports 2050 a été initiée et conduite par le Conseil général des Ponts et Chaussées en vue d'engager un débat sur le devenir à long terme du système des transports. Elle est destinée à favoriser l'émergence d'une culture partagée entre les services du ministère des Transports et ses partenaires, et à construire des références communes et des questionnements à soumettre aux décideurs publics. Centrée sur les flux de transport concernant le territoire français métropolitain, elle prend en compte des hypothèses mondiales et européennes dans la mesure où ces variables ont des impacts directs sur ces flux de transport. Limitée aux transports et à leurs déterminants, elle apporte des premiers éléments de problématique et de débat sur les enjeux et priorités des politiques de transport à long terme :

- les tendances d'évolution des différents flux de transport ;
- les potentialités de développement des modes complémentaires à la route ;
- les besoins d'infrastructures, au-delà de la réalisation des projets du Ciadt de décembre 2003 ;
- les perspectives de réduction significative des émissions de CO₂ dans une perspective de développement durable.

Présenté au comité des directeurs transport du 3 février 2006, le rapport servira de référence pour des travaux d'enrichissement complémentaires et de point de départ dans l'optique de construire une vision sur l'avenir des transports en France dans les prochaines décennies.

► **LES STATIONS D'ÉPURATION VIS-À-VIS DE LA LOI LITTORAL DANS LE FINISTÈRE**
Par Catherine Bersani ; Jean Storez ; Jean Durand (CGPC)
 (rapport n° 004550-01)

Les communes ou groupements de communes compétents pour le traitement des eaux résiduaires urbaines (ERU) doivent concilier deux intérêts généraux : d'une part, la directive européenne dite ERU, du 21 mai 1991, qui impose des normes de rejet, d'autre part, la loi littoral, qui impose des protections des territoires littoraux. Dans le Finistère, une répartition dispersée de la population, l'émiettement de petits cours d'eau côtiers, l'importance des effluents d'entreprises notamment agroalimentaires ne facilitent pas le traitement global de la question de l'assainissement urbain et de gros efforts sont accomplis pour mettre aux normes les stations. Le rapport analyse les projets de stations d'épuration dans les communes littorales du département. Ces projets sont classés en fonction de leur avancement, de leur localisation eu égard aux items de la loi littoral, de leur nature (sur site nouveau, ou en restructuration de l'existant). Vingt-deux fiches descriptives de projets susceptibles d'être mis en œuvre d'ici deux à trois ans figurent en annexe. Au titre de ses préconisations, ce rapport indique notamment l'intérêt d'initier, auprès des services appelés à intervenir au nom de l'État, une communication sur les éléments de doctrine, et d'appeler l'attention des élus sur la nécessité d'identifier les projets de stations dans les documents d'urbanisme.

► **Gestion et accueil des bateaux stationnaires en Ile-de-France**
Gilles Rouques ; Pierre Verdeaux (CGPC)
 (rapport n° 004494-01)

► **La mise en œuvre de mesures relatives aux véhicules gravement endommagés**
Jean-Yves Le Gallou ; Jean-Pierre Musso (IGA) ; Henri Pontonnier (IGPN) ; Henri Legendre ; Georges Poulenat (CGPC)
 (rapport n° 004496-01)

► **Comparaison européenne sur les mesures destinées à améliorer la performance énergétique des bâtiments**
Raphaël Slama ; Philippe Aussourd (CGPC) ; Philippe Follenfant (Sige)
 (rapport n° 004513-01)

► **Audit de modernisation sur la gestion des taxes locales d'équipement et des taxes locales rattachées**
Sylvie Escande-Vilbois (IGA) ; Bertrand Brassens (IGF) ; Marcel Linet ; François Lenoel (CGPC)
 (rapport n° 004604-01)

► **La politique du logement social outre-mer (DOM et Mayotte)**
Bernard de Korsak ; Claude Hossard ; Pierre Dubois (CGPC) ; Anne Bolliet ; Bernard Fontaine (IGF) ; Philippe Cannard (IGA)
 (rapport n° 004605-01)

► **Eboulement de la falaise du 24 mars 2006 sur la RN1 (route du littoral) à la Réunion**
Marcel Rat ; Jean-Pierre Magnan ; Christian Binet-Tarbe de Vauxclairs (CGPC)
 (rapport n° 004717-01)

► **POUR EN SAVOIR PLUS**
Bureau des Rapports et de la Documentation
E-mail : catherine.ballatore@equipement.gouv.fr



Le collège

« Espaces protégés »

Les plus beaux quartiers de nos villes, les paysages de la montagne et du littoral, les monuments historiques, les zones de protection de l'architecture, de la flore ou des oiseaux... doivent-ils être traités comme des îles, à l'écart de tout changement, au milieu d'un territoire voué au « n'importe quoi », sans souci de préservation du patrimoine ?

Un regard croisé pour un véritable travail de partenariat

Au contraire, l'expérience du regard croisé entre « aménageurs » et « protecteurs », permet de dépasser le dialogue initial, souvent conflictuel, pour engager un véritable travail partenarial de gestion et de mise en valeur où l'encadrement juridique fort devient le ferment d'un projet ambitieux créateur de richesse et de développement durable à partir des qualités propres du patrimoine. La 5^e section du CGPC positionnée auprès des trois ministères de la Culture, de l'Écologie et de l'Équipement porte naturellement l'expression des « vérités » de chacun et développe quasi instinctivement cette pédagogie de la confrontation positive.

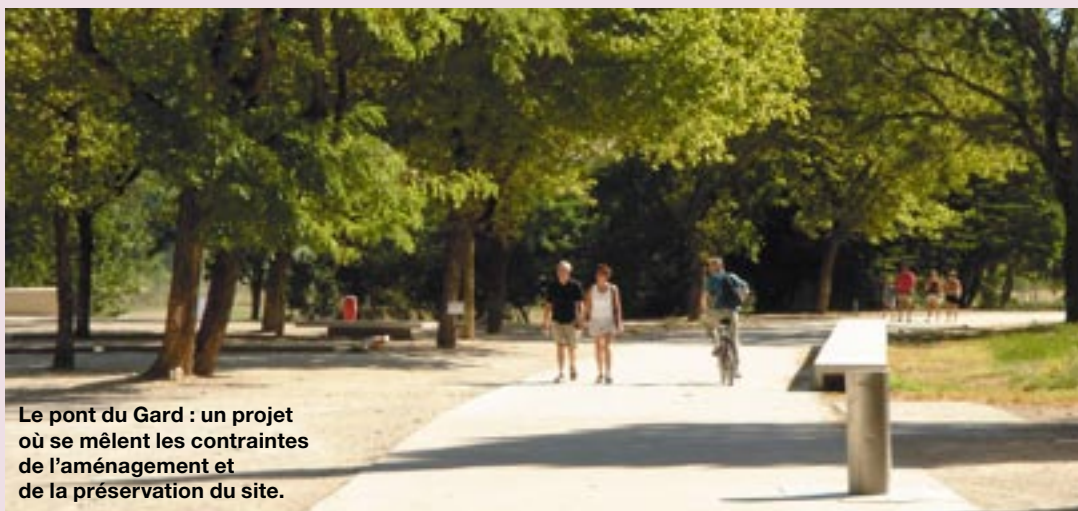
Quelques projets pour illustrer cette approche :

- Deux projets en site patrimonial exceptionnel où se mêlent fortement les contraintes de l'aménagement et de la préservation et la nécessité d'accueillir un nombre très important de visiteurs : le pont du Gard et le Mont-Saint-Michel ;

- Marseille, où le projet Euro Méditerranée prend toute sa signification en valorisant la façade maritime de la ville avec la « Major » et le fort Saint-Jean ;
- la baie de Somme où la régulation des conflits d'usage, le développement des exploitations de granulats s'articule avec la protection du littoral dans un projet de gestion intégrée de la zone côtière ;
- la côte d'Opale, le littoral de la Charente maritime ou de l'Aude où se pose la question de la « bonne » insertion des éoliennes.

Ces démarches (conduites également dans le cadre de la coopération internationale au Liban ou au Laos, par exemple, en appui à l'Unesco), plaident pour un dialogue constant, y compris en entrant parfois en résistance, pour permettre la recherche d'une intelligence active des territoires alliant développement et protection des espaces. ■

*Catherine Bersani
et Michel Brodovitch, IGE*

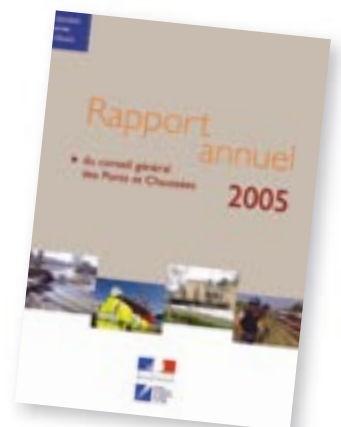


Le pont du Gard : un projet où se mêlent les contraintes de l'aménagement et de la préservation du site.

En bref

JUMELAGE FERROVIAIRE ENTRE PARIS ET SARAJEVO

Bruxelles vient d'approuver le projet de jumelage ferroviaire entre la France (appuyée par l'Estonie) et la Bosnie-Herzégovine. Le projet, dirigé par Guy Benattar, de la section « Économie et transports » du CGPC, débutera en juillet 2006 et aura une durée de dix-huit mois. Il permettra d'accompagner la réforme en cours des chemins de fer bosniaques, à la fois sur le plan législatif et réglementaire, et d'aider à la mise en place du régulateur (responsable des licences et de la sécurité) et des gestionnaires d'infrastructures. Durant toute la période du jumelage, Christophe Chevet, cadre supérieur de la SNCF, sera sur place pour conseiller nos correspondants. Une vingtaine d'experts français et estoniens, dont plusieurs membres du CGPC, viendront appuyer le projet par des missions de courte durée.



RAPPORT ANNUEL 2005 DU CGPC

Le rapport annuel du CGPC est paru. Il est téléchargeable sur intranet à l'adresse suivante : <http://intra2.cgpc.i2> et sur le site Internet du ministère : www.equipement.gouv.fr rubrique « Rapport annuel ».