



/Actualités /Perspective /Parcours

ÉCHOS **CGPC** n° 57

www.cgpc.equipement.gouv.fr

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Dossier

Les temps forts du colloque du CGPC





Bernard Suard

**CLAUDE
MARTINAND**
Vice-président
du CGPC

« Conforter le CGPC dans son rôle d'éclaireur des pouvoirs publics »

(qui se cache derrière les rapports, les analyses prospectives...?) ou une insuffisante identification de l'émetteur (qui publie ce magazine?).

En revanche, vous avez plébiscité la lecture sélective, les illustrations, le contenu thématique illustrant la diversité et l'évolution des activités du CGPC, la construction dynamique des *Echos* avec des repères forts.

C'est pourquoi nous ferons évoluer l'identité visuelle pour mieux nous faire reconnaître. Nous modifierons quelque peu le « rubriquage » en remontant les actualités en début de magazine, en donnant une place centrale au dossier thématique et en créant une nouvelle rubrique en fin de magazine intitulée « Portrait ». Vous retrouverez bien sûr, la rubrique « Perspective » qui vous présente un point de vue sur les sujets émergents et la rubrique « Références documentaires ».

Cette nouvelle formule s'ouvre avec le numéro spécial concernant les colloques annuels organisés par le CGPC. Cette année, le thème du colloque était « L'Europe dans tous ses États. Quels défis pour le XXI^e siècle? »

Bonne lecture!

SOMMAIRE

3 Dossier

L'Europe dans tous ses États

Les temps forts du colloque
du CGPC

10 Actualités

23^e congrès mondial de la route

L'édition du centenaire

11 Références

Présentation

des principaux rapports
du CGPC

12 Regard sur

Le Mont-Saint-Michel.

Améliorer les accès ferroviaires

Afin de mieux cerner son image et sa notoriété auprès de ses publics, le Conseil général des Ponts et Chaussées a mandaté la société Occurrence en fin d'année 2006 pour mener l'enquête.

L'étude s'est déroulée en quatre temps :

- l'écoute des dirigeants sur l'image souhaitée du CGPC;
- le recueil des perceptions d'une trentaine de nos partenaires lors d'entretiens téléphoniques développés;
- la mesure de notoriété et d'image par questions fermées lors de 300 entretiens téléphoniques;
- une analyse des publications du CGPC.

Cher lecteur, nous vous remercions encore du temps que vous nous avez consacré pour nous permettre de nous améliorer!

Des résultats d'enquête rassurants

Les résultats obtenus à l'été 2007 ont permis, de conforter le CGPC dans son rôle d'éclaireur des pouvoirs publics et dans sa fonction de conseil, de contrôle et d'évaluation en tant qu'autorité morale, technique et économique. Cela a permis d'établir un diagnostic des actions et des outils de communication du CGPC afin de mieux répondre aux attentes de nos partenaires.

Une nouvelle formule pour les *Échos* CGPC

Plus de la moitié des personnes interrogées (55 %) connaissent cette publication trimestrielle. Mais vous êtes plusieurs à nous avoir reproché un manque de personnalisation des articles

Directeur de la publication : **Claude Martinand** – Rédactrice en chef : **Maud Clouët de Crépy**.

Secrétariat de rédaction : **Pascal Pastural** – 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 : **janvier 2008**.

Photo de couverture, photos du colloque : **SG/SIC/Gérard Crossay**. ISSN : **1631-8315**

L'Europe dans tous ses états

Les temps forts du colloque du CGPC

Survenant quelques semaines après l'accord de Lisbonne sur les institutions européennes, au moment même où étaient présentées les conclusions du Grenelle de l'environnement et huit mois avant la présidence française de l'Union européenne, le colloque 2007 du Conseil général des Ponts et Chaussées était au cœur de l'actualité. Retour sur les débats riches et animés de ce millésime 2007 qui a réuni, autour de quatre tables rondes de haute tenue, près de 300 décideurs publics et privés, français et européens.

JEAN-LOUIS BORLOO,
MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES



« Les débats sur la réduction des émissions de CO₂ sont rudes, mais je suis convaincu qu'un sixième acteur va nous aider à gagner cette bataille. Le sixième acteur, c'est la génération née en l'an 2000 avec l'idée que la terre est petite, fragile et qu'on ne peut plus continuer à la maltraiter. »

CLAUDE MARTINAND,
VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DES
PONTS ET CHAUSSÉES



« Le développement durable est une seconde nature pour le Conseil général des Ponts et Chaussées. C'est pourquoi nous allons proposer à notre ministère de tutelle de changer le nom de notre institution pour mieux signifier notre champ d'intérêt. »

JEAN-PIERRE JOUYET,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DES AFFAIRES
EUROPÉENNES



« Développement durable, changement climatique, gestion durable et concertée des migrations, vieillissement, cohésion sociale et territoriale, citoyenneté et démocratie ; la présidence française de l'Union européenne, entend ne pas éluder ces questions. »

CATHERINE COLONNA,
ANCIENNE MINISTRE DÉLÉGUÉE
AUX AFFAIRES EUROPÉENNES



« Que veut-on faire ensemble à 27, quel est le projet européen ? Quelle est, au-delà de sa géographie, l'identité européenne ? Quelle gouvernance voulons-nous pour l'Europe ? Nous sommes devant des choix fondamentaux qui dicteront l'avenir de l'Europe. »



Cinquante ans après le traité de Rome

Quelle ambition pour l'Europe ?



Avec le traité de Lisbonne, l'Europe sort de trois années de crise institutionnelle. Relancer l'Europe politique et restaurer la confiance des Européens sont cependant plus que jamais nécessaires.

PARTICIPANTS

► **Jean-Luc Dehaene**, député européen, ancien Premier ministre du Royaume de Belgique, ancien vice-président de la Convention européenne.

► **Philippe Herzog**, président de Confrontations Europe et professeur à l'Ensaë.

► **Jeremy Rifkin**, président de Foundation on Economics Trends.

► **Hubert Védrine**, ancien ministre des Affaires étrangères.

Si le traité de Lisbonne porte mal son qualificatif de « traité simplifié », les intervenants de cette première table ronde se sont félicités du fait qu'il sortait l'Europe de l'impasse. **Jean-Luc Dehaene**, en tant qu'ancien vice-président de la Convention européenne, a souligné que le texte adopté dans la capitale portugaise reprenait l'essentiel du défunt Traité constitutionnel en étendant les domaines pour lesquels le vote à la majorité qualifiée suffit. Deux chantiers institutionnels restent cependant à régler pour Jean-Luc Dehaene : la revalorisation du rôle de la Commission européenne, qui doit être reconnue comme le moteur et le gardien de la cohésion européenne, et le change-

ment de mode de financement de l'Union, dont le budget ne peut plus venir des seules contributions des États. Au-delà de ces améliorations, l'ancien Premier ministre belge a souligné que l'Europe « *avait besoin d'un saut qualitatif* » pour faire face aux défis de la mondialisation et rapprocher l'Europe des citoyens. **Philippe Herzog** a, du reste, abondé dans ce sens en proposant que l'Europe se dote d'un « *nouvel Acte unique* », définissant les priorités politiques de l'Europe pour les années 2010-2020. « *Ce nouvel Acte unique, qui pourrait être proposé aux États membres après le renouvellement du Parlement et de la Commission en 2009, doit permettre de réconcilier les sociétés civiles avec leurs élites* », a-t-il expliqué. En substance,



JEAN-LUC DEHAENE

« Le traité de Lisbonne donne une base pour que l'Europe devienne une puissance politique mondiale et puisse se faire entendre sur des sujets autres qu'économiques. »



PHILIPPE HERZOG

« Les citoyens sont aujourd'hui démobilisés. Il faut un engagement politique collectif – le nouvel Acte unique – et adopter une méthode interactive pour les remobiliser. »

il s'agit d'un engagement politique collectif, axé sur la cohésion de l'Union, le développement durable, la mondialisation et la participation des Européens. Ce n'est qu'après cette étape qu'il sera possible, selon Philippe Herzog, de consolider l'Europe politique, d'effectuer une nouvelle tentative constitutionnelle et de procéder à un éventuel élargissement. Pour **Hubert Védrine**, la relance de la construction européenne passe par le fait d'accepter que le fédéralisme n'est pas l'objectif ultime. « *L'approche selon laquelle les États-nations seraient des constructions obsolètes et archaïques et le fédéralisme inéluctable est à bout de souffle* », a expliqué l'ancien ministre des Affaires étrangères. L'Europe se construira davantage sur des projets, à condition que les Européens réussissent à s'entendre sur la question des frontières et de la place de l'Europe dans le monde. De son point de vue, l'Union européenne doit fixer des limites géographiques à son extension car « *dans une logique politique, plus on est gros, plus on se dilue* ». L'Europe doit enfin accepter d'être une puissance, « *dans le monde multipolaire, chaotique et compétitif dans lequel nous sommes* ». Si l'Europe a besoin d'une nouvelle ambition, **Jeremy Rifkin** estime qu'elle peut la trouver en



JEREMY RIFKIN

« Nous sommes à l'aube de la troisième révolution industrielle, au cours de laquelle le développement des énergies renouvelables et stockables va rencontrer la révolution de l'Internet. »

profitant de la fin des énergies fossiles et des conséquences du changement climatique. Le président de Foundation of Economic Trends (la fondation pour les tendances économiques) pronostique en effet l'avènement d'une « *troisième révolution industrielle* », celle où la révolution énergétique va rencontrer celle d'Internet et des réseaux de télécommunications. Jeremy Rifkin estime que, d'ici à vingt ans, chacun de nous sera en mesure de produire sa propre énergie, de la stocker – grâce à des technologies telles que la pile à hydrogène – et d'en redistribuer le surplus grâce à un « *réseau énergétique intelligent* ». Si l'Europe sait saisir cette opportunité de croissance, elle pourra alors reconquérir son *leadership* mondial.

TRAITÉ DE LISBONNE : UNE PRISE DE DÉCISION FACILITÉE

Le traité de Lisbonne met en place un nouveau système de vote. À partir de 2014, une décision sera considérée comme adoptée si elle obtient le soutien de 55 % des États représentant 65 % de la population de l'Union. Le champ des décisions prises à la majorité qualifiée est par ailleurs étendu à une quarantaine de domaines dont la coopération judiciaire, la recherche et l'énergie.



HUBERT VÉDRINE

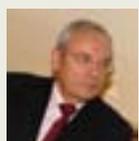
« L'Europe doit accepter d'être une puissance, un pôle du monde multipolaire dans lequel nous sommes. Sinon, elle risque de devenir "l'idiot du village global". »

Les transports confrontés aux défis du changement climatique et du développement durable

Concilier mobilité et réduction des émissions de CO₂, tel est l'objectif de l'Europe aujourd'hui. La clef du succès réside cependant dans le changement des comportements.

Les transports sont aujourd'hui responsables d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre. Parallèlement, notre besoin de mobilité ne cesse d'augmenter. Les projections effectuées par la Commission chiffrent en effet l'augmentation du trafic, d'ici à 2020, à 34 % pour le transport de marchandises et 27 % pour le transport de passagers. Le véritable défi du développement durable est donc de concilier mobilité et réduction des émissions de CO₂. Le commissaire européen chargé des Transports, **Jacques**

Barrot, a évoqué les trois pistes sur lesquelles travaillait aujourd'hui la Commission pour résoudre ce dilemme : l'optimisation de la chaîne logistique et le développement des transports ferroviaires, maritimes et fluviaux; la recherche sur les énergies



JACQUES BARROT

« Il faut aider chaque mode de transport à se penser complémentaire l'un à l'autre, c'est ce concept de "comodalité" que je veux promouvoir. »

PARTICIPANTS

› **Jacques Barrot**, vice-président de la Commission européenne, commissaire européen en charge des Transports.

› **Michèle Pappalardo**, Présidente de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

› **Michael Cramer**, député européen, groupe des verts/ALE (Allemagne).



de substitution et le durcissement des normes en matière de rejet de CO₂ pour les véhicules et enfin, la modification des comportements. Sur ce dernier point, Jacques Barrot estime qu'il faut aujourd'hui une grande « opération vérité » en matière de tarification de l'usage des infrastructures de transport, dans laquelle s'inscrit la nouvelle eurovignette, qui vise à faire payer au transport de marchandises sur route l'intégralité des coûts qu'il engendre. Le commissaire européen en appelle enfin à une « nouvelle culture de la mobilité urbaine » qui fera l'objet d'un livre vert et d'un plan d'actions en 2008.

Michèle Pappalardo a, de son côté, souligné les « complexités opérationnelles » associées à la mise en œuvre des politiques européennes. Comment, par exemple, choisir la bonne filière en matière de véhicule propre ? À la diversité des solutions technologiques envisageables – électrique, hydrogène, véhicules hybrides... – s'ajoutent la problématique d'espaces-temps différents qui aboutira probablement, à terme, à une segmentation des usages entre les déplacements en ville et les autres. Mais la réflexion doit également porter sur nos besoins de mobilité. « S'agissant des voyageurs, la manière dont nous concevons nos villes et aménageons le territoire aujourd'hui peut avoir un impact fort sur notre besoin de mobilité à moyen terme », explique la présidente

LE COÛT CARBONE DES FRUITS IMPORTÉS HORS SAISON

Melon d'Espagne : 150 g de CO₂ par kg.
Melon des Deux-Sèvres : 40 g de CO₂ par kg.
Banane de Colombie transportée par avion : 10 kg de CO₂ par kg de bananes. La même banane transportée par bateau : 200 g de CO₂ par kg de bananes.

* Chiffres cités par Michèle Pappalardo.



MICHÈLE PAPPALARDO

« Nous devons sortir de cette vision malthusienne, que nous avons tous plus ou moins à l'esprit, qui oppose économies d'énergies et mobilité. »

de l'Ademe. Quant au transport de marchandises, il faut réfléchir aux moyens de « transporter moins », ce qui passe par une amélioration de la chaîne logistique, mais peut aussi nous amener à nous interroger sur nos habitudes de consommation, comme l'illustre l'exemple des importations de fruits (voir ci-contre). Dans cette optique, il est indispensable d'améliorer l'information des citoyens en tenant une « comptabilité carbone » dont l'objectif est de permettre à chacun de faire le « bon choix ». **Michael Cramer** estime pour sa part que le prix des transports reste l'élément déterminant pour changer les comportements. Or, « les transports routiers ne sont pas assez chers en Europe », selon le député européen. Il propose que l'Union européenne s'inspire de l'exemple suisse en matière de fiscalité écologique, pays qui a créé une écotaxe concernant l'ensemble des usagers de la route et dont le produit est affecté au financement d'infrastructures plus respectueuses de l'environnement (transport ferroviaire, ferroutage...). Le député européen invite également la Commission à modifier en profondeur sa politique financière en matière de transports, les subventions européennes avantageant aujourd'hui largement la route sur les modes de transport favorables au climat.



MICHAEL CRAMER

« Les transports routiers ne sont pas assez chers en Europe et c'est l'environnement qui en paie le prix fort. »

La société de la connaissance



PARTICIPANTS

- › **Élie Cohen**, directeur de recherche au CNRS, professeur à l'IEP et membre du Conseil d'analyse économique.
- › **Denis Ranque**, président de Thales.
- › **Jacqueline Tammenoms-Bakker**, directrice générale au ministère des Transports (Pays-Bas).

Le bilan de la stratégie de Lisbonne est très mitigé. Au-delà de ce constat partagé, comment donner un nouvel élan à la « société de la connaissance ».

Objectifs trop ambitieux, moyens budgétaires insuffisants, déficience de pilotage, la « stratégie de Lisbonne peut être présentée comme l'exemple même de ce que l'Europe fait de moins bien », a résumé d'emblée

Élie Cohen. Pourtant le bilan est loin d'être totalement négatif selon lui. Lisbonne a en effet servi de révélateur au gap technologique et économique que subissait à l'époque l'Europe par rapport aux États-Unis – explosion d'Internet et de la « nouvelle économie »... Lisbonne marque également un tournant dans la construction européenne, jusqu'alors essentiellement centrée sur son intégration politique, en reconnaissant la nécessité d'une stratégie de croissance pour l'Europe : accroître l'offre de travail, accélérer les gains de productivité, investir dans le capital humain et promouvoir des réformes structurelles. Élie Cohen estime donc qu'il faut donner un nouveau souffle à la stratégie de Lisbonne en redéployant le budget européen, aujourd'hui centré sur des priorités plus sociales qu'économiques. Les nouvelles priorités de l'Union pourraient être l'aide aux PME innovantes, quelques



DENIS RANQUE

« Il y a trois ans, on nous parlait de société postindustrielle. Je pense que l'on a pris conscience du fait que nous avons besoin de conserver une base industrielle en Europe. »

L'EXEMPLE DU PORT DE ROTTERDAM

En matière de développement durable, le secteur privé a parfois des objectifs plus ambitieux que ceux affichés par les pouvoirs publics. Le port de Rotterdam, en partenariat avec les autorités locales, a ainsi lancé un vaste projet de parc éco-industriel visant à concilier développement des activités portuaires et respect de l'environnement. Le port pratique, par exemple, des différences tarifaires favorables aux bateaux peu polluants et les entreprises de fret doivent s'engager à acheminer vers l'intérieur des terres au minimum 30 % de leurs conteneurs par des moyens autres que la route.



ÉLIE COHEN

« Je souhaite un Lisbonne III. L'augmentation structurelle du cours des matières premières nous donne l'occasion de redéployer le budget communautaire sur ses vraies priorités. »

grands programmes technologiques, la maîtrise de l'énergie, l'accompagnement des stratégies locales intégrées, à l'image des pôles de compétitivité français. **Denis Ranque**, président de Thales, partage l'analyse selon laquelle la stratégie de Lisbonne a surtout été pénalisée par l'inadéquation entre moyens et objectifs poursuivis. En revanche, le « sentiment d'urgence » ne semble pas encore suffisamment répandu et l'Europe est plus que jamais menacée par les délocalisations. Néanmoins, Denis Ranque estime qu'il y a des « raisons d'espérer ». Citant l'exemple des pôles de compétitivité et des laboratoires communs entre grandes écoles et

universités, il note que les relations du triangle centres de recherche-formation supérieure-industrie se sont améliorées. « *On ne trouve plus, dans l'université française, le sentiment selon lequel le lien avec le monde économique est, par nature, néfaste* », s'est-il félicité. Par ailleurs, Denis Ranque fonde un grand espoir dans le renforcement du crédit impôt-recherche, dispositif qui va permettre de soutenir et de développer l'activité de recherche et développement en Europe. Évoquant la situation aux Pays-Bas, **Jacqueline Tammenoms-Bakker**, directrice générale des Transports au ministère néerlandais des Transports, a déclaré que le



JACQUELINE TAMMENOMS-BAKKER

« Privés de ressources naturelles, les Pays-Bas ont fait depuis longtemps le constat que "le monde est plat"* et qu'il doit s'armer contre la mondialisation en développant la société de la connaissance. »

* Référence à l'ouvrage *The World is flat: A brief history of the twenty-first century*, de Thomas L. Friedman.

renforcement de la société de la connaissance était aujourd'hui vécu par le gouvernement néerlandais comme « *une grande urgence* ». La priorité donnée au renforcement de la recherche et de l'innovation à tous les niveaux fait l'objet d'un large consensus politique et une plate-forme de l'innovation, présidée par le Premier ministre en personne, se réunit plusieurs fois par an pour favoriser le dialogue entre les centres de recherche et les chefs d'entreprise. Le gouvernement a adopté, sur cette base, un ensemble de mesures dans des domaines prioritaires (nanotechnologies, biotechnologies, TIC) comportant des aides ciblées, sur le même principe que les pôles de compétitivité français et concernant des thèmes imposés par les pouvoirs publics. Dans la perspective de la présidence française de l'Union, Jacqueline Tammenoms-Bakker a souhaité qu'une impulsion forte soit donnée au projet de ciel unique en Europe (Sesar), et que soient poursuivies les initiatives visant à créer un « corridor vert ».

Le bien commun ou l'intérêt général communautaire

PARTICIPANTS

› **Jean-Baptiste de Foucauld**,

président de Solidarités nouvelles face au chômage.

› **Sorin Ionita**,

directeur de la Société académique roumaine.

› **Csaba Öry**,

député européen (PPE, Hongrie)

› **Gilles Savary**,

député européen (PSE).

Les biens communs créés par le cycle de Rome ne suffisent plus à nourrir la dynamique communautaire. L'enjeu est aujourd'hui de concilier valeurs communes, préservation des différences et participation des citoyens.

Admiré et envié de l'extérieur, le modèle communautaire, qui a su apporter la paix, la prospérité et la démocratie sur le Vieux Continent, doit aujourd'hui subir le désenchantement des Européens.

Ce paradoxe, **Gilles Savary** l'explique par le fait que l'on a construit « *l'Europe des diplomates* » et que les peuples ont été laissés de côté. Ce qui permettra à l'Europe d'avancer n'est pas un projet global théorisé mais la « *dynamique des tensions* ». Aujourd'hui, l'Europe se construit « *par incrémentations* », c'est-à-dire par les crises (vache folle, Erika...) qui créent



GILLES SAVARY

« C'est la dynamique des tensions – la crise énergétique russe, le défi climatique, la fièvre aphteuse... – qui crée du bien commun et constitue le moteur de l'Europe. »

du bien commun et consolident l'acquis majeur que représente la sécurité pour les Européens. Selon Gilles Savary, l'une des difficultés majeures de l'Union européenne, qui n'est pas un État, est de clarifier la notion d'intérêt général. L'intérêt général communautaire est aujourd'hui « *un bien hybride* », avec un certain nombre d'empiètements européens (voir encadré). L'intérêt marchand (le droit de la concurrence) ayant notamment tendance à « *coloniser* » l'intérêt public. **Jean-Baptiste de Foucauld** rejoint sur ce point Gilles Savary : la jurisprudence dans le domaine économique joue un rôle impor-

L'INTÉRÊT GÉNÉRAL EN TENSION AVEC LE DROIT À LA CONCURRENCE

Une affaire récente illustre parfaitement les malentendus qui subsistent autour de la notion d'intérêt communautaire. Bruxelles estime ainsi que la mutualisation de services entre les communes et leur intercommunalité, qui se traduit par des accords financiers, entre dans le champ du droit européen de la concurrence. En d'autres termes, la mutualisation des services doit faire l'objet d'un appel d'offres, ce que contestent les élus locaux. Ces derniers considèrent que cette pratique répond à un intérêt public, source d'économie d'échelle et d'efficacité de l'action publique.



JEAN-BAPTISTE DE FOUCAULD

« Il nous manque une utopie qui nous tire en avant, une dimension transcendante, une sorte de spiritualité politique comme il y avait à l'origine de la construction européenne. »



tant dans la fabrication de l'intérêt communautaire. Les questions les plus politiques et les moins techniques relèvent cependant de la méthode intergouvernementale, qui s'est révélée peu efficace. Les tentatives pour donner un second souffle à l'Europe, qu'il s'agisse de la méthode ouverte de coordination (idée de faire converger les politiques nationales vers des objectifs communs), du projet de constitution, et aujourd'hui du traité de Lisbonne, ont abouti à un système hétéroclite, peu compréhensible pour le citoyen. L'Europe manque aujourd'hui d'un désir de vivre ensemble clairement exprimé. Les défis communs – climat, cohésion sociale – peuvent permettre de retrouver une « conscience de la nécessité », mais Jean-Baptiste de Foucauld estime « qu'il manque un maillon, une utopie qui nous tire en avant », car « le marché ne fabrique plus de progrès » et on ne peut mettre sur le même plan les besoins matériels, relationnels et spirituels. L'opulence doit donc être compensée par un « principe de sobriété », ce qui conduit Jean-Baptiste de Foucauld à plaider pour un modèle « d'abondance frugale ». **Csaba Öry**, comme **Sorin Ionita**, font remarquer que si l'Europe a besoin de définir des valeurs communes, les pays de la périphérie



CSABA ÖRY

« S'agissant des anciens pays de l'Est, je n'aime pas la notion d'élargissement, je préfère l'idée d'une réunification de l'Europe. »

n'ont pas toujours la même interprétation des concepts que les pays de l'Ouest, comme, par exemple, pour la sécurité ou encore la protection sociale. L'intégration européenne doit préserver la cohésion des valeurs, qui fait la force et l'attraction de l'Europe depuis des siècles, et la nécessaire diversité des approches et des rythmes d'évolution. Pour Sorin Ionita, les contradictions inhérentes à l'Europe, partagée entre innovation et désir de stabilité, peuvent être dépassées. Il convient pour cela de définir des objectifs communs et la création de règles à un niveau communautaire, garantissant une équité entre les États membres. Csaba Öry estime pour sa part que la capacité de l'Europe à créer du bien commun dépendra de son aptitude à créer des emplois.



SORIN IONITA

« Je crois qu'il nous faut trouver la meilleure combinaison entre stabilité et flexibilité, dans un processus qui soit à la fois participatif et démocratique. »

POUR ALLER PLUS LOIN

Les actes du colloque, comportant l'intégralité des interventions et des débats paraîtront au cours du premier trimestre 2008. Ils seront également disponibles en téléchargement à cette adresse :

<http://www.colloque2007.cgpc.equipement.gouv.fr>



LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



L'édition du centenaire



Le 23^e Congrès mondial de la route, organisé tous les quatre ans par l'Association mondiale de la route (AIPCR), s'est tenu du 17 au 21 septembre 2007 à Paris. Il retrouvait, cent ans après sa première édition, la capitale qui l'avait alors accueilli pour la première fois.

Le 23^e Congrès, qui était placé sous le signe du développement durable, déclinait 4 thèmes stratégiques : gouvernance et gestion des réseaux routiers, mobilité durable, sécurité routière et exploitation, qualité des infrastructures routières. C'était également le congrès du centenaire. Pour accompagner cet événement, un travail de recherche historique avait été convenu entre l'AIPCR et le comité d'histoire du ministère :

- Les actes et documents préparatoires des 22 congrès précédents ont été numérisés (environ 120000 pages). Rassemblés dans une série de DVD, ces documents seront mis en ligne dans la bibliothèque virtuelle

du site Internet de l'association (<http://www.piarc.org>).

- Des notices de présentation et des commentaires de chaque congrès ont été réalisés par une équipe mise en place sous l'égide de Jean-François Corté, secrétaire général de l'AIPCR, et composée de : Jean Berthier, Mathieu Flonneau, Denis Glasson, Marie-Thérèse Goux, Jean Orselli, Patrice Retour, Raymond Sauterey.
- Une étude générale des 22 premiers congrès mondiaux de la route et de l'AIPCR a été publiée dans le n°3 de la revue *Pour mémoire* (automne 2007) du comité d'histoire ministériel.
- Un colloque historique s'est tenu au cours du 23^e Congrès. Un comité international d'historiens¹ avait été mis en place fin 2005 ;

un appel à contribution lancé début 2006. 42 propositions sont parvenues en provenance de 16 pays; 32 ont été retenues et seront publiées; 16 ont été présentées et débattues lors du colloque du 19 septembre.

- L'exposition internationale, traditionnellement associée à la tenue des congrès mondiaux de la route, comprenait, cette fois-ci, une dimension historique présentant les routes au XX^e siècle en quatre étapes successives et sur l'ensemble des continents. La responsabilité scientifique de cette exposition était assurée par André Guillerme², titulaire de la chaire d'histoire des techniques au Conservatoire national des arts et métiers. Ces initiatives et ces études contribuent à mettre à jour le rôle tenu par les congrès mondiaux de la route et par l'AIPCR lors de l'arrivée de l'automobile et de son développement prodigieux dans le domaine des transports tout au long du XX^e siècle.

Denis Glasson,
comité d'histoire du Medad

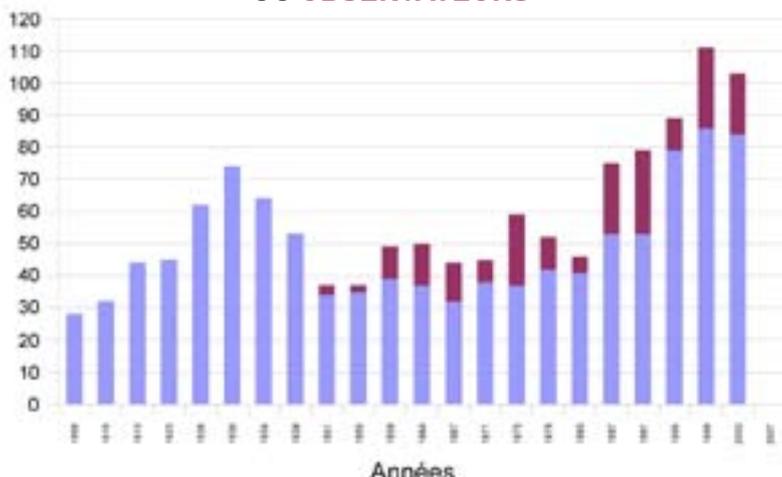
1. Jean Berthier, président du comité, Sabine Barles, Alain Billon, Hans-Liudger Diemel, Mathieu Flonneau, Patrick Fridenson, Gijs Mom, Pascal Griset, Vincent Guigueno, Jean Orselli, Per Østby, Bruce Pietrykovski.
2. Président du conseil scientifique du comité d'histoire ministériel.

DONNÉES

Les 23 congrès

1908
Paris
1910
Bruxelles
1913
Londres
1923
Séville
1926
Milan
1930
Washington
1934
Munich
1938
La Haye
1951
Lisbonne
1955
Istanbul
1959
Rio de Janeiro
1964
Rome
1967
Tokyo
1971
Prague
1975
Mexico
1979
Vienne
1983
Sydney
1987
Bruxelles
1991
Marrakech
1995
Montréal
1999
Kuala Lumpur
2003
Durban
2007
Paris

NOMBRE DE PAYS REPRÉSENTÉS OU OBSERVATEURS



► La TVA sociale, pourquoi, comment. et après ?

Alain Bernard (CGPC)
(Rapport n° 004802-02)

Un ensemble de mesures budgétaires et fiscales que l'on peut qualifier de « TVA sociale » permet, en abaissant le taux des cotisations sociales employeurs et en réduisant de manière significative le déficit des finances publiques, de redonner une marge de compétitivité aux entreprises françaises, et de dégager des ressources d'épargne intérieure suffisantes pour financer l'investissement productif des entreprises, sans recours à l'épargne extérieure. En effet, depuis l'instauration de l'euro, et au-delà de politiques structurelles dont les effets ne peuvent se manifester qu'à moyen-long terme, un regain de compétitivité de l'économie française ne peut plus être attendu d'une modification des parités. Baisser le coût du travail rend nécessaire une diminution des charges sociales qui pèsent sur les entreprises, cotisations patronales au premier chef, et c'est ce qui donne sa justification à la politique proposée.

► Port autonome du Havre – Dysfonctionnement sur l'écluse de Tancarville

Yves Gauthier (CGPC)
(Rapport n° 005130-01)

Le rapport fait suite à l'incident majeur survenu en septembre 2006 sur l'écluse Sud de Tancarville, lequel a entraîné la suspension du trafic fluvial pendant plusieurs jours. Au terme de la mission, il apparaît que celui-ci ne peut être imputé à un problème entre le Port autonome du Havre (PAH) et le service annexe qui lui est rattaché, que les mesures préconisées en complément par le PAH sont rationnelles et adaptées, et que le principe d'indemnisation des armateurs est cohérent avec les règles de VNF. Il ressort néanmoins de cette analyse que le système d'un service annexe constitué intégralement de personnel de l'établissement n'est plus adapté et que son intégration dans le PAH devrait être examinée.

► Effondrement du pont de la rivière Saint-Étienne sur l'île de la Réunion

Christian Binet-Tarbe de Vauxclairs (CGPC)
(Rapport n° 005170-01)

Lors du passage du cyclone Gamède sur l'île de La Réunion, le 25 février 2007, l'un des deux ponts de la RN1 qui franchit la rivière Saint-Étienne s'est effondré. Il ressort de l'expertise que l'effondrement est la conséquence de l'affouillement de l'une des piles du pont dont la ruine a entraîné la chute des travées adjacentes, puis celle de tout l'ouvrage. Cet affouillement a lui-même pour origine l'approfondissement chronique du profil de la rivière du fait d'extractions de matériaux et du déplacement, au cours des crues précédentes, du tracé du chenal principal. Suivent des recommandations pour prévenir le renouvellement d'un tel sinistre sur la rivière Saint-Étienne et sur les autres rivières de l'île.

► Métiers du paysage et filières de formation supérieures : situation, évolutions, perspectives

Catherine Bersani (CGPC) ; Louis Blaise (SIGE) ; Alain Bolio (CGAEEER) ; Monique Mosser (CNRS) ; Jean-Claude Thoret (IGAPA)
(Rapport n° 004638-01)

Les formations proposées en France dans le domaine du paysage gagneraient en reconnaissance et en attractivité si elles étaient davantage coordonnées et mieux situées dans le parcours européen Licence-Mastère-Doctorat. Le rapport réalise un panorama de la situation et émet des propositions pour mettre le dispositif en cohérence avec le contexte européen. Il aborde les aspects liés à la gouvernance des politiques publiques et préconise la création d'un Conseil supérieur du paysage pour assurer le suivi de ces politiques. Concernant les aspects liés aux formations supérieures du paysage, il propose la mise en place d'une commission scientifique et technique du paysage garante de la qualité des formations, et l'adapta-

tion des cursus au système européen du LMD. Il aborde enfin la question de l'identification du titre dans un contexte non réglementé, et invite la profession à mieux s'organiser.

► Le logement étudiant, regards critiques et visions d'avenir

Christian Queffelec (CGPC)
(Rapport n° 004616-01)

L'enseignement supérieur compte aujourd'hui plus de deux millions d'étudiants. Le rapport établi à l'issue de la réflexion menée au sein du réseau des Œuvres universitaires constitue le nouveau référentiel en matière de résidence universitaire. Il fait le point sur la population étudiante, son logement et ses besoins, et reprend l'historique des politiques menées jusqu'à ce jour. Il explicite le programme de base d'une résidence étudiante et analyse les facteurs de différenciation des programmes. Il rappelle enfin les exigences techniques qui s'appliquent aux constructions actuelles, ainsi que les contraintes complémentaires propres au logement étudiant. Des annexes permettent de rappeler le contexte administratif, réglementaire et normatif.

► Le bilan LOTI des gares RER du Stade de France

Jean Lafont (CGPC) ; Jean-Pierre Taroux (CGPC)
(Rapport n° 005438-01)

L'avis souligne la qualité du document malgré la fragilité méthodologique de la reconstitution de la situation de référence et de la matrice des gains de temps. Il relève en particulier l'aspect positif du bilan socio-économique, le surcroît de mobilité et le gain de temps des usagers compensant largement la sous-évaluation des coûts d'exploitation et le retard pris pour atteindre les objectifs de trafic. Plusieurs recommandations sont faites : pour les opérations complexes, mener des études de risques ; pour les opérations de transport collectif, examiner au préalable les conséquences sur l'exploitation, enfin améliorer la méthodologie pour le calcul des impacts.





Espace Diffusion / Syndicat Mixte Baie du Mont-Saint-Michel

REPÈRES

Les dégradations

- la poldérisation = de 1769 à 1969 (200 ans de poldérisation)
- les digues = digue des polders (1880) et digue-route d'accès au Mont-Saint-Michel = de 1877 à 1879
- le barrage de la Caserne = construit entre 1966 et 1969

Le renouveau

- l'annonce du désensablement par le Premier ministre, Edouard Balladur = 1^{er} avril 1995
- l'enquête publique = déclaration en juillet 2003
- l'accord sur le financement entre l'État et les collectivités = juin 2006 (protocole technique et financier)
- la fin des travaux et la mise en service du nouveau parking : 2014 en principe
- l'accès ferroviaire nouveau par Dol et Pontorson = 2017 en principe

98,5%

des 3 millions de visiteurs par an accèdent actuellement au Mont par la route

Le Mont-Saint-Michel

Améliorer les accès ferroviaires

Mission de MM. Henri Legendre, Claude Liebermann, ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées, et Jean-Louis Picquand, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Le 6 décembre 2006, le ministre a confié au CGPC une mission sur l'amélioration de la desserte ferroviaire du Mont-Saint-Michel, dans le cadre des travaux engagés concrètement en 2006 pour rétablir son caractère maritime. Claude Liebermann, ingénieur général des Ponts et Chaussées en assure la coordination interministérielle, sous l'autorité du Diact. Le rapport a été diffusé en mai 2007.

Aujourd'hui, 98,5 % des 3 millions de visiteurs par an accèdent au Mont par la route, et 86 % en voiture particulière. L'accès en train reste donc marginal ! Le rapport propose des solutions pour aboutir à un véritable transfert modal, élément du développement touristique durable, à partir de trois principes :

- des solutions rationnelles et économiques, utilisant l'accélération prévue sur la liaison TGV Paris-Rennes et les travaux décidés dans le cadre des contrats de projet Basse-

Normandie et Bretagne sur la ligne Caen-Rennes, entre Folligny et Dol de Bretagne;

- une approche progressive s'appuyant sur des expériences et des tests, cohérents et évalués dans leurs résultats;

- une offre ferroviaire réellement lisible pour les clients de la SNCF, alors que la situation actuelle apparaît dispersée et peu claire.

Il est suggéré, sans abandonner la possibilité d'accès par la ligne Paris-Granville pour des clientèles particulières, notamment les groupes et les étudiants, et en confortant la liaison ferroviaire régionale Trans Baie prévue entre Granville et Saint-Malo, une solution centrale utilisant l'axe TGV Paris-Rennes avec une stratégie en trois temps :

- dès 2008, utiliser Dol de Bretagne comme porte d'entrée TGV vers le Mont-Saint-Michel, avec un objectif de durée du trajet depuis Paris de l'ordre de 3h10;

- à l'horizon 2012-2013, conforter cette relation, et la rendre possible par Pontorson, grâce à l'accélération de la liaison Paris-Rennes, à l'achèvement des travaux des contrats de projet et à l'accès de la navette du Mont-Saint-Michel à la gare de Pontorson;

- à plus long terme et en fonction d'investissements complémentaires nécessaires, envisager une relation en TGV, sans rupture de charge, entre Paris et la navette du Mont, rendue possible par l'électrification entre Dol de Bretagne et Pontorson, accélérée par un contournement ferroviaire sud de Dol, qui permettraient une relation en moins de 2h10, plus rapide que la liaison en voiture par autoroute.

Ces propositions, soumises au débat, ont été accueillies favorablement par les responsables des deux régions et les associations, comme un complément confortant le projet de rétablissement du caractère maritime élargi à l'ensemble de la région autour du Mont-Saint-Michel.

Claude Liebermann,
IGPC