



**Actualités** / La réforme de l'Autorité environnementale en régions / **Dossier** / Les défis de la logistique / **Perspective** / L'évaluation socio-économique des investissements publics / **Focus** / Agents de la voie d'eau : témoignages pour l'histoire /



# ÉCHOS CGEDD

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

P.5 Dossier

## Les défis de la logistique



**CGEDD**

CONSEIL GÉNÉRAL DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DU  
DÉVELOPPEMENT DURABLE



**PIERRE LAHOCHÉ,**  
président de la section  
« Mobilités et transports » du CGEDD

## La nécessaire modernisation de la logistique française

### SOMMAIRE

#### 3 Actualités

**La réforme** de l'Autorité  
environnementale en régions

#### 5 Dossier

**Les défis**  
de la logistique

#### 10 Perspective

**L'évaluation socio-  
économique**  
des investissements publics

#### 11 Les rapports publiés du CGEDD

**Présentation** des principaux  
rapports du CGEDD

#### 12 Focus

**Agents de la voie d'eau :**  
témoignages pour l'Histoire

**L**a performance des échanges de biens, de services et de données repose sur une logistique puissante, fiable et réactive. Représentant en France près de 10 % du PIB et 2 millions d'emplois, la logistique est confrontée à deux défis principaux : la révolution numérique et son corollaire, le développement de l'e-commerce d'une part, les objectifs de la transition énergétique pour la croissance verte en matière de transport d'autre part.

Dans ce contexte, le Gouvernement a défini, en concertation avec les professionnels, la stratégie nationale pour la logistique. Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été missionné par la ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et par le secrétaire d'État chargé des transports pour apporter sa contribution à la préparation de cette stratégie, et pour désormais en accompagner la mise en œuvre.

Plusieurs rapports du Conseil ont été produits à cet effet ou sont en préparation sur des sujets transversaux : ainsi, l'évaluation de la structure d'observation de la logistique, la définition du « cargo community system » national, les carburants alternatifs au gazole pour le transport routier, maritime et fluvial, les biocarburants aéronautiques ou l'innovation dans le transport ferroviaire de fret.

Des sujets plus ponctuels ont également été étudiés : la reprise du terminal multimodal du Havre, la réalisation du canal Seine-Nord Europe, les deux missions d'appui à des parlementaires sur la stratégie de développement des grands ports maritimes de la façade Atlantique, la compétitivité des principales portes d'entrée maritimes et la capacité de transport maritime de produits pétroliers sous pavillon français.

Par ces rapports, le CGEDD souhaite contribuer à la nécessaire modernisation de la logistique française.

#### CGEDD : qui sommes-nous ?

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) est chargé de **conseiller le Gouvernement et d'inspecter les services** dans les domaines de l'environnement, des transports, du bâtiment et des travaux publics, de la mer, de l'aménagement et du développement durables des territoires, du logement, de l'urbanisme, de la politique de la ville et du changement climatique.

## DÉVELOPPEMENT DURABLE

# La réforme de l'autorité environnementale en régions

Les législations européennes et nationales prévoient que l'évaluation des incidences environnementales des projets, plans/programmes et documents d'urbanisme est soumise à l'avis, rendu public, d'une « autorité compétente en matière d'environnement » : l'autorité environnementale. Depuis le 26 avril 2016, les missions régionales d'autorité environnementale ont été créées. Le 27 juin Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des Relations internationales sur le climat, a réuni les membres de missions régionales d'autorité environnementale.



© DR

Le Conseil d'État a statué en 2015 sur les compétences des autorités environnementales.

L'autorité environnementale a pour mission de rendre des avis sur les études d'impact des projets et sur les rapports environnementaux des plans et programmes soumis à évaluation environnementale, préalablement à la consultation du public. Ces avis sont publiés et joints aux dossiers de consultation. Elle a également pour mission de prendre des décisions sur la soumission ou non de certains dossiers à étude d'impact ou évaluation environnementale. Depuis le 29 avril 2016, une nouvelle orga-

nisation de l'autorité environnementale est mise en place : le décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale crée des missions régionales d'autorité environnementale (MRAe), dont les membres ont été nommés par un arrêté de la ministre de l'Environnement, le 12 mai. La réforme vise à garantir une plus grande indépendance des autorités environnementales en régions par rapport à l'autorité administrative décisionnaire, pour certains documents, comme le requièrent plusieurs directives européennes relatives à l'évalua-

tion environnementale. La nécessité d'une séparation fonctionnelle entre l'autorité administrative chargée d'élaborer les plans ou programmes et l'autorité environnementale avait été rappelée en 2011 par un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne. Le Conseil d'État l'a confirmé en 2015, et en a déduit l'illégalité du décret n° 2012-616 du 2 mai 2012 qui avait transposé pour la première fois en droit français la directive « plans-programmes ».

## DES COMPÉTENCES CLARIFIÉES

Le décret du 28 avril 2016 vise avant tout à garantir les conditions de cette séparation fonctionnelle. La compétence d'autorité environnementale des DREAL est désormais intégralement transférée, pour les plans et programmes, les documents d'urbanisme et pour certains projets, à des formations du CGEDD, indépendantes les unes des autres : l'Autorité environnementale (Ae) au niveau national, et les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) dans chaque région. À cette occasion, le décret clarifie la compétence de chaque autorité environnementale : l'Ae est chargée des dossiers nationaux et interrégionaux, ainsi que des dossiers dont la maîtrise d'ouvrage est en partie assurée par les services déconcentrés du ministère de l'Environnement : les

MRAe ont la responsabilité de tous les autres dossiers, notamment la quasi-totalité des documents d'urbanisme. Désormais, l'Ae peut également, pour certains dossiers, à son initiative, exercer la compétence d'une mission régionale d'autorité environnementale, après avoir pris une décision motivée par leur complexité et leurs enjeux environnementaux. Chaque MRAe comporte deux membres permanents du CGEDD et deux « personnalités qualifiées » qui sont des membres associés du CGEDD. Dans les régions d'outre-mer et en Corse, les MRAe comprennent un membre permanent et un membre associé, compte tenu du faible nombre de dossiers dans ces régions. Les membres permanents ont été choisis dans les MIGT, mais aussi parfois au siège du CGEDD, membres de l'Ae ou non. Les membres associés ont été choisis pour leurs compétences en matière d'environnement et leur connaissance des enjeux environnementaux de la région concernée. Chaque MRAe délibérera à l'issue d'un processus collégial, en s'ap-

puyant sur des propositions d'évaluation préparées et transmises par des agents des DREAL (ou DRIEE / DEAL, selon les régions). Pour garantir la séparation fonctionnelle, le décret prévoit que ces agents sont placés, pour cette mission, sous l'autorité fonctionnelle du président de la mission régionale. Ainsi, tout le processus de préparation, puis de validation de l'avis est désormais indépendant de l'élaboration du plan ou du programme, à laquelle les services déconcentrés de l'État sont le plus souvent associés. Les modalités de travail des missions régionales avec les DREAL seront précisées dans des conventions régionales. Après avis des comités techniques des DREAL et approbation par les MRAe et les DREAL, elles seront publiées (sites des MRAe). Le décret prévoit également que le président de l'Ae veille au bon exercice de la fonction d'autorité environnementale. À la suite d'une première réunion des présidents de MRAe, animée par la vice-présidente du CGEDD et en présence du président de l'Ae, le bureau du CGEDD, lors de sa réunion du

11 mai, a estimé approprié que le président de l'Ae facilite le travail des MRAe et lui a demandé d'animer le réseau des présidents de MRAe, dans le respect de leurs compétences, interprétant ainsi cette disposition du décret.

## DE NOUVELLES MODALITÉS DE FONCTIONNEMENT

Le règlement intérieur du CGEDD a été modifié pour définir les modalités de fonctionnement des MRAe, s'inspirant largement de celles de l'Ae. Le président de l'Ae a fourni un ensemble d'outils, résultant de l'expérience de l'Ae, utiles pour la mise en place des MRAe. Ce travail se poursuit pour définir une charte graphique commune, structurer un site Internet dédié aux formations d'autorité environnementale du CGEDD, ainsi qu'un système d'information et des plateformes d'échange de documents entre l'ensemble des structures impliquées. Le règlement intérieur prévoit enfin qu'au moins une fois chaque année, le président de l'Ae réunira les membres de toutes les MRAe, notamment pour établir une synthèse annuelle des avis de l'Ae et des MRAe.



**Le chantier de l'éco-quartier des Montgorges en construction, à Poitiers (86). Comme tous les documents d'urbanisme, le plan d'occupation des sols relève de la responsabilité des missions régionales de l'Ae.**

# Les défis de la logistique

Transport de pâte à papier.



© Arnaud Bouissou/Terra

À l'occasion du conseil stratégique de l'attractivité du 22 mars 2016, le Gouvernement a présenté sa stratégie pour placer la France aux premiers rangs dans le domaine de la logistique. Moteur déterminant de la compétitivité et facteur de la transition énergétique pour la croissance verte et le climat, la logistique est aujourd'hui confrontée à une série de défis. Le CGEDD est allé à la rencontre des acteurs pour définir des pistes d'évolution.

Amarrage  
arrière  
d'un roulier.



© Laurent Mignaux/Terra

# CINQ AXES POUR DYNAMISER LA LOGISTIQUE EN FRANCE

Le Gouvernement vient de valider la stratégie nationale pour la logistique appelée « France Logistique 2025 ». Cette stratégie avait été annoncée le 8 juillet 2015 lors de la conférence nationale de la logistique à laquelle ont contribué toutes les parties prenantes de la filière

**À** l'origine de la stratégie « France Logistique 2025 », un constat : la performance de la logistique française peut encore être améliorée. Le dessein national que s'est fixé l'État est ambitieux mais réaliste : élever les objectifs sociaux, diminuer les impacts environnementaux, accompagner les révolutions industrielles, récupérer *in fine* une valeur économique comprise entre 20 et 60 milliards d'euros chaque année.

Le **premier axe** est d'affermir les chaînes logistiques partout en France. Cela exigera la mobilisation des investisseurs pour construire et exploiter les plateformes, le renforcement du tissu des PME, la modernisation du réseau des infrastructures et des intermoda-

lités. Le **deuxième axe** est de faciliter les qualifications professionnelles et d'enrichir les métiers, de mieux intégrer les objectifs et besoins de la logistique dans les politiques territoriales, de simplifier partout les actes réglementaires. Le **troisième axe** est de tirer rapidement le plus grand parti des nouvelles technologies du domaine numérique (harmonisation, données ouvertes, etc.), de faciliter l'expansion des activités de recherche et de développement. Le **quatrième axe** est de faire de la logistique un moyen d'accélérer les transformations industrielles : développer les économies circulaires et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le **cinquième et dernier axe** est d'instituer une gouvernance intégrée des professions de la logistique : bâtir une filière de la logistique, construire les bons outils pour connaître les performances.

**BIEN OBSERVER POUR BIEN AGIR**

« *Tout ce qui se mesure s'améliore* ». Ou à l'inverse : « *If you can not measure it, you can not improve it* » (Lord Kelvin). Cet excellent principe de gestion a conduit les ministres chargés de l'Environnement et de l'Industrie à demander au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et au Conseil général de l'économie (CGE) d'étudier les modalités de création d'un **Observatoire des performances**, et les indicateurs qu'il devra suivre.

Vingt-deux classes d'indicateurs clés de performance ont été proposées (*Key Performance Indicators* ou *KPI*) réparties dans huit domaines clés de performance (*Key Performance Areas* ou *KPA*) : les KPA appelés « Efficacité », « Qualité », « Coûts », « Impacts environnementaux », « Sécurité et sûreté », « Développement social », « Développement territorial » et « Innovation ». Après s'en être entretenus avec les personnalités et autorités ayant participé à la conférence de juillet 2015, les rapporteurs ont recommandé au Gouvernement de confier la création et la gestion de l'observatoire aux professions elles-mêmes. Par leur participation aux organes de gouvernance, l'État (CGEDD, CGDD, Insee, Ifsttar...) garantirait la valeur des indicateurs utilisés et la qualité des résultats obtenus. L'association professionnelle appelée Conseil national routier (CNR) pourrait être le lieu où se construirait l'observatoire, à condition que le CNR soit d'abord transformé en Conseil national de la logistique (CNL). L'actuel président du CNR est prêt à se lancer rapidement dans les concertations et analyses nécessaires : délibération entre associations professionnelles, préparation du plan de financement, notamment. Comme c'est le cas actuellement pour le CNR, les ministères, l'Insee et le service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du ministère chargé de l'environnement auraient un rôle important à jouer dans la gestion future du CNL, afin d'assurer le caractère scientifique et incontestable des données publiées.

**L'UNION EUROPÉENNE NÉCESSAIREMENT EN RESPONSABILITÉ...**

Les activités de logistique s'exercent dans un marché mondial. Hausser les performances de la logistique française doit se faire en gardant constamment à l'esprit la vigueur de la compétition internationale. L'Europe peut être fière de son rang dans le monde, singulièrement grâce aux talents et succès des deux premiers pays logistiques : Allemagne et France. Mais rien n'est jamais acquis. L'élévation, et donc la quantification des performances, doit aussi être le fruit des actions européennes. En effet, le périmètre des prestations logistiques change incessamment au gré des besoins industriels : sous-traitance de plus en plus grande des donneurs d'ordre, augmentation des activités industrielles dans les entrepôts comme la transformation ou la personnalisation des articles stockés, imprimantes 3D, etc. Aussi la mission recommande-t-elle que la France, avec l'Allemagne si c'est possible, demande à la Commission européenne de définir le cadre, nécessairement évolutif, des statistiques sur la logistique en Europe.

Les rapporteurs du CGEDD et du CGE ont insisté sur l'intérêt d'un observatoire européen en plus des observatoires nationaux. Ils ont aussi rappelé toute l'importance du forum *ad hoc* formé à Bruxelles sur la numérisation, formidable accélérateur de progrès.

**Hervé de Tréglodé**

Après la forte baisse en 2008 et 2009, le transport routier se maintient depuis 2010 à un niveau total proche de 300 milliards de t-km (288,6 t-km en 2013) (Source : SOeS, 2015)



© Arnaud Bouissou/Terra

**Qu'est-ce que la logistique ?**

Malgré une norme européenne (NF X 50-600 et NF X 50-601), il y a de nombreuses définitions de la logistique dans chaque pays. Le principe général est néanmoins d'englober les transports, les entreposages (avec les activités qui y sont associées) et les activités d'organisation, que ces services soient ou non externalisés (dans ce qu'on nomme « Third Party Logistics » ou 3PL). Les différences regardent les activités collatérales : services financiers, services informatiques, consultants extérieurs, etc.

# CANAL SEINE-NORD EUROPE : UN CHANTIER D'ENVERGURE

Le 20 avril 2016, le secrétaire d'État chargé des Transports, Alain Vidalies, s'inspirant des conclusions de la mission, a présenté au conseil des ministres, l'ordonnance relative à la création de la société en charge de la construction du canal Seine-Nord Europe, prévue par la loi Macron du 6 août 2015. Retour sur l'évolution d'un projet d'envergure qui doit dynamiser la logistique fluviale.

Le projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE) est un élément d'un projet plus global qui vise à développer et à homogénéiser le gabarit du réseau fluvial du secteur nord-ouest de l'Europe, s'étendant en France, en Belgique et aux Pays-Bas. La déclaration de Tallinn du 17 octobre 2013, co-signée par la Commission européenne et les ministres chargés des voies navigables de la Belgique, des Pays-Bas et de la France, a permis de réaffirmer l'importance du développement de cette liaison fluviale, en étendant son périmètre de l'embouchure de la Seine, au niveau du port du Havre, jusqu'au réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais, à la frontière avec la Belgique. Le développement de cette liaison Seine-Escaut devrait permettre de rattraper un retard certain du niveau de service de l'infrastructure fluviale et ainsi de concourir au développement des hinterlands des ports français ainsi qu'au dynamisme économique des territoires traversés. Sur le plan technique, le projet reconfiguré consiste en une infrastructure nouvelle de 107 km de longueur entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, connectant ainsi la Seine et l'Oise aux 20 000 km de réseau fluvial européen à grand gabarit. Les 6 écluses séparant les 7 biefs<sup>1</sup>



de l'ouvrage autorisent le passage de convois poussés de 185 mètres de long sur 11,40 mètres de large. Le projet comporte des équipements liés au développement économique de la voie d'eau : un bassin réservoir pour l'alimentation en eau du canal en

période de basses eaux, les aménagements fluviaux de plates-formes multimodales, de quais céréaliers et des équipements pour la plaisance. Le ministre des finances et des comptes publics, le secrétaire d'Etat chargé du budget et le secrétaire d'Etat

chargé des transports, de la mer et de la pêche ont confié, le 30 juin 2014, une mission conjointe à l'Inspection générale des finances (IGF) et au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

### UNE SOCIÉTÉ DE PROJET DÉDIÉE

La mission portait sur les modalités de gouvernance, d'économie et de conduite du projet ainsi que sur son plan de financement. Dans ses conclusions, la mission a recommandé que le plan de financement du projet soit réactualisé, notamment en ce qui concerne les hypothèses de recettes de péages et la question de la place de l'emprunt. Elle a, en outre, suggéré que la maîtrise d'ouvrage du projet CSNE soit confiée à une société de projet dédiée, ayant des statuts d'établissement public industriel et commercial (EPIC) *sui generis*, dirigée par un conseil de surveillance rassemblant les seuls financeurs, et un directeur composé de trois membres, nommés par l'État après avis du Conseil de surveillance et disposant d'une large autonomie de gestion encadrée par un mandat d'exécution fixé par les financeurs. Les statuts pourraient être proches de ceux de la société du Grand Paris, ce qui devrait réduire les délais de préparation et d'approbation. Un conseil stratégique consultatif composé des acteurs économiques, des professionnels de la batellerie, des ports et des collectivités non financeurs serait placé auprès du conseil de surveillance. La mission a souligné que les collectivités territoriales ont une forte légitimité et un intérêt dans le développement économique des espaces et des plateformes logistiques le long du canal. La société de projet pourrait être un outil pertinent à la disposition des pouvoirs publics dans leur ensemble pour mettre en œuvre ce développement.

1. La portion d'un canal de navigation comprise entre deux écluses, deux barrages ou deux chutes s'appelle : le bief.

### ► POUR EN SAVOIR PLUS

[http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/VNFhidden/CP\\_SEINE\\_NORD\\_PREFIGURATION\\_20160420160152.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/VNFhidden/CP_SEINE_NORD_PREFIGURATION_20160420160152.pdf)

Le Gouvernement a organisé, du 21 au 25 mars 2016, trois événements majeurs afin de présenter sa stratégie nationale pour la logistique. Le président de la République, François Hollande, a présidé le Conseil stratégique de l'attractivité le 22 mars sur le thème « la France, plateforme logistique d'exportation mondiale ». Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la mer et de la pêche a présenté le 22 mars, dans le cadre de la semaine internationale de la logistique,

les quatre ambitions du plan national d'action en faveur de la logistique et a annoncé les créations du « Haut Conseil de la logistique » et du « comité de la filière logistique ». Enfin, Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des relations internationales sur le climat, Emmanuel Macron, ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, et Alain Vidalies, secrétaire d'État, ont présenté au Conseil des ministres du 24 mars la stratégie nationale « France logistique 2025 ».

### ► RETROUVER FRANCE LOGISTIQUE 2025 SUR :

Site du ministère de l'Environnement : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/France-Logistique-2025-les.html> • Le discours du Président de la République est disponible à l'adresse suivante : <http://www.elysee.fr/declarations/article/discours-lors-du-conseil-strategique-de-l-attractivite-4/>



Avec 8500 km de voies d'eau navigables, la France possède le plus long réseau navigable d'Europe. Le transport de marchandises par voies fluviales européennes représente plus de 140 milliards de tonnes-kilomètres (Eurostat 2011).

## COLLOQUE

# L'évaluation socio-économique des investissements publics

**Faire émerger une culture commune de l'évaluation des projets d'investissement : telle était l'ambition de la série de colloques auxquels le CGEDD a apporté sa contribution en avril dernier.**



© Arnaud Bouissou

**D**ans la période de difficultés économiques que traverse notre pays et de retard d'investissement de l'Union européenne, il existe plusieurs tentations contradictoires. L'une est celle de la rigueur budgétaire accrue. Une autre réside dans la classique relance « keynésienne ». Une troisième, variante de la précédente, consiste à mettre en place des fonds publics de garantie de l'investissement privé, dans l'esprit du plan Juncker. Le traitement des investissements publics est évidemment différent dans ces trois cas. Où se situe la sagesse économique ? Dans une interview récente à *La Tribune*, l'économiste Michel Aglietta exposait que « lorsqu'un investissement est socialement rentable, son financement est un transfert intertemporel de valeur qui produit un capital collectif supérieur à la dette. C'est en termes de bilan de la puissance publique, non pas en rapportant la dette publique brute au PIB d'aujourd'hui, qu'il faut raisonner. » C'est exactement l'objectif de la série de séminaires, organi-

sés conjointement par le CGEDD, le CGI<sup>1</sup> et France Stratégie sur les applications du calcul économique. Ils ont aussi pour ambition de favoriser la création d'une culture commune de l'évaluation des projets d'investissement. Quatre séminaires de ce type ont ainsi déjà été organisés avec succès depuis septembre.

## Des contributeurs prestigieux

À cet égard, Jean Pisani-Ferry, commissaire général de France Stratégie, a notamment déclaré : « *La question de l'investissement est à l'ordre du jour en France et en Europe, non seulement pour des raisons macroéconomiques mais également parce que nous devons engager une transition vers un système de développement plus économe en ressources.* » Il a également précisé : « *Les différents séminaires que nous réalisons nous offrent l'occasion non seulement de progresser dans la méthodologie de l'évaluation dans le domaine des transports mais aussi d'étendre cette pratique à d'autres domaines, comme celui de la santé, dans lequel, à l'évidence, la rationalité des inves-*

*tissements est essentielle.* » Pour sa part, Louis Schweitzer, commissaire général à l'investissement, a indiqué que « *le calcul socio-économique est un complément absolument central à la LOLF<sup>2</sup>, qui a essayé de basculer d'une logique de moyen à une logique de résultat.* » Avant d'ajouter : « *Il me paraît très important de ne pas cantonner à un domaine ou à un type de dépense la réflexion sur l'évaluation socio-économique des dépenses publiques.* »

Préciser les notions de valeurs tutélaires de la vie humaine et de la biodiversité, réviser la valeur tutélaire du carbone, améliorer la prise en compte des effets d'agglomération, s'interroger sur les indicateurs qui permettent de rendre compte de ces évaluations constituent quelques-unes des pistes qui ressortent de ces débats. Elles doivent être approfondies. D'autres domaines comme la santé et l'enseignement supérieur, la prise en compte pour chaque projet du risque lié à la croissance ou encore le regard des élus sur ces évaluations mériteraient d'être débattus dans de prochains colloques. La poursuite de la décentralisation devrait enfin conduire à associer à ces réflexions les collectivités, qui doivent aussi rationaliser le choix de leurs investissements sous contrainte de financement.

**Michel Massoni**

<sup>1</sup> Commissariat général à l'investissement.

<sup>2</sup> Loi organique relative aux lois de finances.

## ► POUR EN SAVOIR PLUS

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150526Colloque\\_calcul\\_socioeconomique\\_cte25426b.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150526Colloque_calcul_socioeconomique_cte25426b.pdf)<sup>1</sup>

Tous les rapports publics du CGEDD sur : [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

## ► ANALYSE DU DISPOSITIF NATURA 2000 EN FRANCE

Rapport n° 009538-01 – décembre 2015

Fabienne ALLAG-DHUISME, Rémi VELLUET, Christian BERTHOD, CGEDD; Denis DOMALLAIN, Geneviève JOURDIER, Paul REICHERT, CGAAER

Le réseau Natura 2000 en France vise à assurer le maintien ou le rétablissement, dans un état de conservation favorable, des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire sur environ 12,6 % de la superficie terrestre métropolitaine. Le rapport met en évidence les acquis du modèle français reposant sur l'animation des territoires par des emplois subventionnés et l'implication des collectivités territoriales. Des résultats positifs sont identifiés, ce qui ne doit pas faire oublier le besoin de disposer d'un réseau de surveillance et d'outils opérationnels pour permettre aux acteurs d'évaluer l'efficacité de leurs actions. La mission recommande d'améliorer les mécanismes budgétaires et de suivi financier relatives à Natura 2000. Elle a étudié les conséquences de différents scénarios. Elle se prononce en faveur du statu quo en termes de répartition des compétences, tout en recommandant de veiller à la prise en compte du nouveau contexte institutionnel.

## ► FACILITER L'ACCÈS AU MARCHÉ POUR LES PRODUITS, ÉQUIPEMENTS ET PROCÉDÉS INNOVANTS DANS LE DOMAINE DE LA CONSTRUCTION

Rapport n° 009841-01 – décembre 2015

François RENVOISE, Bruno LEBENTAL, Claire HUBERT, CGEDD; Catherine DE MENTHIERE, Charles DEREIX, Michel VALLANCE, CGAAER; Lionel ARCIER, Claude CALVAYRAC, CGE

Au terme des investigations et des auditions, la mission constate que le monde de la construction souffre d'une dispersion des moyens et d'un éparpillement des compétences auquel il convient de remédier en créant les conditions d'une dynamique de l'innovation. Elle émet 47 recommandations, qu'elle classe suivant sept axes de travail, tous

nécessaires à l'atteinte de chacun des objectifs. La mise en œuvre de ces recommandations permettra d'ouvrir des perspectives en poursuivant trois pistes de changement : créer une dynamique de l'innovation, relâcher les freins de l'assurance et faciliter le parcours de reconnaissance des innovations, enfin, faire entrer l'innovation dans les projets de construction. Les pistes proposées sont de nature à donner confiance aux maîtres d'ouvrage et aux contrôleurs techniques quant à l'emploi de nouveaux matériaux, procédés et techniques et sont cohérentes avec la loi de transition énergétique. Il demeure néanmoins indispensable de rendre les procédures plus transparentes, plus simples et plus efficaces.

## ► AUDIT DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES TUNNELS DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Rapport n° 009650-01 – avril 2015

François-Régis ORIZET, Jean-Michel AUBAS, CGEDD

À la suite de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc en 1999, plusieurs textes ont fixé le cadre de l'amélioration de la sécurité des tunnels routiers. La modernisation de 72 tunnels du réseau routier national aura été conduite au prix d'un effort d'investissement considérable de l'État et des concessionnaires, évalué à 2,2 milliards d'euros. La mission n'a pas relevé de dérives notables des délais et des coûts, sauf en Île-de-France (IdF). Elle insiste sur le fait que la maintenance, l'exploitation et le contrôle des ouvrages doivent faire l'objet d'une particulière attention. Le recueil, la formalisation, la traçabilité et l'exploitation des informations d'exploitation et de sécurité sont à améliorer. Le comportement des usagers est une condition importante de la sécurité. L'État a un rôle de régulateur de la sécurité du réseau routier dans son ensemble, y compris les voies des collectivités territoriales. La mission formule plusieurs recommandations visant à assurer un niveau de sécurité minimal sur l'ensemble des réseaux routiers, notamment par la réalisation de diagnostics de sécurité.

## ► FILIÈRE HYDROGÈNE-ÉNERGIE

Rapport n° 010177-01 – septembre 2015

Jean-Claude GAZEAU, Jean-Michel NATAF, Jean-Louis DURVILLE, CGEDD; Benoît LEGAIT, Jean CUEUGNIET, CGE

Le vecteur hydrogène-énergie est un instrument au service de la transition énergétique. La production d'hydrogène par électrolyse de l'eau devra remplacer celle à partir d'hydrocarbures, dans une stratégie de décarbonation de long terme. En France, des infrastructures se sont développées de manière dispersée. Les enjeux pour l'industrie française sont importants. La mission considère que l'hydrogène-énergie devrait se développer à l'horizon 2025-2030 et recommande un soutien politique et une aide à la structuration de la filière. Les innovations devraient être encouragées d'abord dans le secteur de la mobilité pour éviter un décrochage de nos industries. Avec l'apparition d'une offre industrielle nationale, des démonstrateurs représentatifs des usages devraient être mis en place. La sécurisation des acteurs en France requiert enfin une mise en place de réglementations permettant de favoriser une économie de l'hydrogène en zone agglomérée, et l'introduction d'incitations fiscales.

## ► EAU POTABLE ET ASSAINISSEMENT : A QUEL PRIX ?

Rapport n° 010151-01 – février 2016

Pierre-Alain ROCHE, François GUERBER, Jean-Pierre NICOL, Aurore TUAL, CGEDD; Marie-Louise SIMONI, IGA

La mission devait mener un diagnostic sur les facteurs explicatifs et les perspectives d'évolution du prix de l'eau et sur la durabilité environnementale, sociale et économique des services, et identifier les marges de manœuvre disponibles pour influencer sur l'évolution de la facture d'eau. Une tarification plus équitable, une maîtrise globale des prix et un réinvestissement sont conciliables si une pause est faite dans la production des exigences réglementaires, si des mesures sont prises pour renforcer les exigences de productivité des opéra-

teurs et si une ingénierie financière adaptée est mise en place. Une réforme majeure des autorités organisatrices des services a été initiée par la loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) et va être mise en œuvre durant les cinq prochaines années.

## ► TRANSCRIPTION DANS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU) DES BESOINS DE LOGEMENTS PRÉVUS DANS LES PROGRAMMES LOCAUX DE L'HABITAT (PLH)

Rapport n° 010372-01 – mars 2016

Alain LECOMTE, Jean-Louis HELARY, Alain WEBER, Françoise SEIGNOUX, CGEDD

La mission est le deuxième volet d'une démarche nationale sur la territorialisation de la production de logements et les conditions de sa mise en œuvre. Elle s'est appuyée sur l'expérience de deux régions contrastées en termes de tension locative, d'organisation et de fonctionnement institutionnel. La difficulté d'articuler les objectifs de production de logements fixés par le PLH et le projet urbain porté par la commune dans le PLU justifie que l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) élabore le PLU. L'appropriation du PLH par les élus communaux reste insuffisante, ce qui se traduit par une reprise incertaine des objectifs de production. La mission recommande de rendre obligatoire l'élaboration de feuilles de route reprenant les objectifs du PLH déclinés pour chaque commune, et d'en présenter un bilan annuel à chacun des conseils municipaux. La mise en œuvre de la programmation définie par le PLH implique de donner au PLU un caractère plus opérationnel et un échéancier prévisionnel de réalisation des opérations. Cette mesure est cohérente avec la réforme du code de l'urbanisme, qui donne une priorité à l'urbanisme de projet. L'articulation entre PLH et PLU passe par une meilleure organisation des acteurs locaux.

► POUR EN SAVOIR PLUS  
Bureau des rapports et de la documentation  
Courriel : [thomas.vratnik@developpement-durable.gouv.fr](mailto:thomas.vratnik@developpement-durable.gouv.fr)

FLUVIAL

# Agents de la voie d'eau : témoignages pour l'Histoire

**Éclusiers, barragistes, agents d'entretien... Liés aux ouvrages de navigation, ces métiers connaissent de profondes mutations. Comment les intéressés vivent-ils l'automatisation des ouvrages, la centralisation des postes de commande et l'émergence des nouvelles technologies ? Le comité d'histoire du CGEDD a recueilli leurs témoignages.**



© Laurent Mignaux

**E**n accord avec Voies navigables de France (VNF) et dans le cadre de son programme consacré à l'histoire des métiers, le comité d'histoire a demandé à Reinhard Gressel, sociologue, chargé de recherche à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Iffstar, Laboratoire Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, et Travail - SPLOTT), et à Jeanne Dressen, anthropologue, d'organiser une campagne filmée de recueil d'une cinquantaine de témoignages oraux des personnels qui accomplissent sur la voie d'eau des missions confiées par l'État à cet établissement public.

Une des missions du comité d'histoire, est de rassembler des témoignages susceptibles de pouvoir être utilisés comme source par des chercheurs, historiens, sociologues ou politistes. En essayant de combler des lacunes de documents, en l'absence de recherches, et de faire s'exprimer la mémoire vivante de témoins sur leur passé professionnel, la vision du monde où ils ont travaillé, les missions de service public qu'ils ont pu développer.

## Des moyens sophistiqués

La matinée d'études du 11 décembre 2015 était consacrée à la présentation de films et entretiens avec :

- des éclusiers, témoignant de la diversité des fonctionnements techniques, des voies d'eau et des territoires;
- des barragistes s'exprimant sur les derniers barrages à aiguilles servant d'ouvrages de navigation;
- des agents de la gestion hydraulique gérant les masses d'eau à transiter pour l'alimentation des biefs de partage sur les canaux ou les systèmes hydrauliques du nord nécessitant des moyens sophistiqués et une surveillance très précise;
- des agents de la maintenance technique des ouvrages
- et, enfin, des agents de l'entretien linéaire qui sont directement concernés par les questions d'environnement.

## Des situations parfois dangereuses

Pour une partie, ces métiers très anciens n'ont pas ou très peu évolué au cours des siècles, avec des conditions d'exercice très particulières, l'ensemble de ces ouvrages ayant été réalisés à une époque où il n'était pas extraordinaire de faire travailler un agent à six heures de

**Un éclusier sur le canal de l'Aisne à la Marne.**

marque de la moindre habitation, en étant totalement autonome, par le froid ou le soleil brûlant, dans des situations parfois dangereuses. Tous ces métiers sont frappés par des mutations techniques et organisationnelles concernant la voie d'eau. Il n'est plus possible, pour des raisons réglementaires et de sécurité, d'exploiter ces ouvrages comme hier. Les agents ne peuvent plus travailler seuls, selon des horaires indéfinis. Surtout, l'ensemble de ces agents ont eu à s'adapter à des innovations considérables (la transmission électronique des données, la téléconduite) qui bouleversent l'organisation et les conditions de travail, avec parfois une disparition programmée (les barrages à aiguilles sur la Meuse). Toutefois, les enjeux d'environnement et de territoires présentent pour eux à la fois des contraintes et des motivations nouvelles. Alors qu'hier leur travail était mal valorisé, ils deviennent aujourd'hui des acteurs à part entière de leur territoire.

**Christiane Chanliau, adjointe au secrétaire délégué du comité d'histoire**

## ► POUR EN SAVOIR PLUS

Revue Pour mémoire n° 17  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Pour-memoire-la-revue-du-Comite-d.html>