

# Le collège **Logement**

Le collège Logement fait partie de la génération des nouveaux collèges qui a accompagné la réforme du CGPC de 2005. Après une bonne année d'existence, a-t-il trouvé sa place et son utilité ?



Le logement, une politique de plus en plus partagée entre l'État et chaque niveau de collectivité territoriale.

La création du collège Logement n'allait pas de soi puisque ce domaine était déjà « couvert » par des collèges préexistants comme le collège AUH (Aménagement, urbanisme et habitat), le collège Bâtiment, ou, dans une moindre mesure, par d'autres collèges intervenant dans les domaines du droit ou de l'économie.

## Le logement : de l'équipement au social

Il est banal de rappeler que le logement, premier poste de dépense des ménages, avant celui des déplacements, reste une préoccupation majeure de nos concitoyens, avec celle de l'emploi. Il est moins banal de rappeler la complexité et le caractère systémique de la question du logement : en effet, le logement relève des sphères économiques, techniques, sociales, psychologiques, voire sociétales, chacun de ces domaines interagissant sur les autres pour produire un bien, reconnu comme essentiel, et même un droit, de même rang que celui de l'éducation. En tant qu'objet de politiques publiques, la question du logement connaît une double évolution :

- au sein de la sphère gouvernementale, le logement a migré depuis quelques années, du pôle Équipement vers le pôle Social.
- au sein de la sphère publique, le logement est devenu une politique de plus en plus partagée entre l'État et chaque niveau de collectivité territoriale.

## Un collège transversal

Cette toile de fond, très succinctement posée, éclaire néanmoins pourquoi il était essentiel que le CGPC affirme, au-delà de son rattachement à une section, la nécessité d'une approche transversale de ses contributions dans le domaine du logement. L'origine très diversifiée de ses membres – ils proviennent de quatorze sections ou MIGT différentes – incarne cette approche transversale qui a guidé les priorités et les premiers travaux du collège.

Au cours des six réunions plénières qu'il a tenues depuis sa création, le collège a pu mesurer la richesse d'une pratique qui consiste, pour chacun de ses membres, à exposer brièvement à l'ensemble de ses collègues les travaux qu'il conduit ou qu'il vient de conduire dans le domaine du logement. Cette mise en commun a suscité des contributions croisées qui, sans nul doute, enrichissent le contenu des travaux confiés à chaque membre du CGPC.

De même, la mise en route de groupes de travail sur des thématiques, jugées prioritaires par le collège, a permis de construire des lieux d'échange et de production collective, qui répondent aux attentes, exprimées massivement lors des travaux préparatoires à la réforme du CGPC. Ainsi, améliorer les systèmes d'information concernant le logement en vue de prévenir le retour de crises du logement, observer les jeux d'acteurs qui se mettent en place sur les territoires où la compétence logement a été déléguée et approfondir les conditions dans lesquelles le droit au logement pourrait être rendu opposable, sont, parmi d'autres, des préoccupations dont s'est emparé le collège Logement, et qui ont vocation à enrichir le savoir collectif du CGPC.

Finalement, aujourd'hui, la question de la pertinence d'un collège Logement au sein du CGPC ne se pose plus. Seules restent posées la mise en forme de ses productions collectives et la visibilité de ses contributions aux débats publics sur le logement. ■

**Bernard de Korsak, IGPC**

## En bref

### LE LOGEMENT SOCIAL OUTRE-MER

L'audit de modernisation de l'État, demandé à l'IGF, à l'Iga et au CGPC, sur la politique du logement social outre-mer a fait apparaître une situation préoccupante, qui a conduit les auditeurs à préconiser des évolutions fortes, consistant à :

- redéfinir le rôle de l'État, notamment par la création d'une Agence de l'Habitat dans les DOM ;
- tout mettre en œuvre pour mobiliser la ressource foncière, particulièrement au travers de la création d'un réseau spécifique d'établissements publics d'aménagement foncier ;
- optimiser les moyens financiers en recentrant le bénéfice de la défiscalisation spécifique à l'outre-mer sur la production de logement locatif social ;
- dynamiser les opérateurs, notamment en faisant évoluer les sociétés immobilières des DOM, aujourd'hui entre les mains de l'État ;
- inscrire la politique du logement dans une stratégie de développement durable. C'est à ces conditions que les populations des DOM pourraient bénéficier de l'extension prévue du volet « logement » du Plan de cohésion sociale, et donc, de la solidarité nationale.

### Une rénovation de logement social à Mayotte.



Pierre Dubois (CGPC)



# Échos

N° 54 NOVEMBRE 2006

Conseil général des Ponts et Chaussées

## PERSPECTIVE

# Mont Saint-Michel : le tournant décisif



## DOSSIER

P.5



La démarche Prospective Transports 2050

## ACTUALITÉS

P.10



La contribution du CGPC aux jumelages institutionnels

## REGARD SUR...

P.12



Le collège Logement





**CLAUDE GRESSIER,**  
président de la section « Économie  
et transports » du CGPC

# édito

## Préparer l'après-pétrole

**L**e défi de l'épuisement du pétrole, celui du réchauffement climatique ainsi que la durée de vie des infrastructures de transports décidées ou envisagées, obligent à une réflexion prospective à très long terme. C'est pourquoi le Conseil général des Ponts et Chaussées, entouré de nombreux experts de différents domaines, a jugé qu'il était important, dès maintenant, de mener une réflexion prospective sur les transports à l'horizon 2050. Cette nécessité d'anticiper dans le domaine des transports impose de se donner des perspectives contrastées des avènements de la situation économique et politique mondiale. Deux facteurs nous ont paru majeurs :

- D'abord le niveau de gouvernance mondiale et/ou européenne, en matière d'énergie et de lutte contre le réchauffement climatique, pour lesquelles l'organisation des marchés et les régulations techniques et économiques n'ont de portée réelle qu'à l'échelle de la planète.
- Ensuite, les caractéristiques du développement économique européen, c'est-à-dire à la fois le taux de croissance du PIB en Europe (de 1 à 2 %), l'ouverture plus ou moins grande de l'économie européenne vis-à-vis de la mondialisation et le poids plus ou moins fort des services et de la recherche dans les hautes technologies par rapport à la production industrielle.

À ce stade, ce qu'il convient de retirer de cette réflexion, c'est que, si l'on veut concilier l'efficacité des transports pour notre économie et préserver notre liberté individuelle de déplacements, et en même temps préparer l'après-

pétrole et lutter contre le réchauffement climatique, nous devons poursuivre deux axes en parallèle :

- L'un, au niveau français, consistant à promouvoir les modes de transports alternatifs à la route, en valorisant les possibilités de la voie d'eau, du cabotage maritime et du ferroviaire, là où ils sont pertinents. Pour obtenir des résultats efficaces à des coûts acceptables, cette promotion des modes alternatifs devra se focaliser essentiellement sur les déplacements urbains, les TGV et les corridors de fret.
- L'autre, au niveau européen et mondial, consistant à rendre le mode routier « durable » en développant des véhicules économes et des carburants « propres », tel que le véhicule hybride rechargeable, ou les carburants de synthèse issus de la biomasse. Cette action ne peut être efficace qu'au niveau au moins européen avec des dispositions réglementaires et pas seulement des accords volontaires et elle nécessitera des mesures de régulation économique (telles que quotas d'émission ou taxes carbone au niveau mondial). Nous n'avons pas étudié les conséquences de crises et ruptures qui sont, bien sûr, susceptibles d'advenir, par exemple des crises géopolitique, énergétique, climatique ou encore démographique. Elles doivent sans aucun doute faire l'objet d'études, mais dans des cercles beaucoup plus larges que ceux des seuls transports.

L'objectif de notre démarche « Prospective transports 2050 » est donc bien d'ouvrir et d'alimenter le débat sur cette question des transports « après le pétrole », sans *a priori* ni tabous. ■

# sommaire

**P.5**

**DOSSIER**

**La démarche  
« Prospective  
transports 2050 »**

**P.10**

**ACTUALITÉS**

**La contribution du  
CGPC aux jumelages  
institutionnels**

**P.11**

**RÉFÉRENCES**

**Présentation  
des principaux  
rapports du CGPC**

**P.12**

**REGARD SUR...**

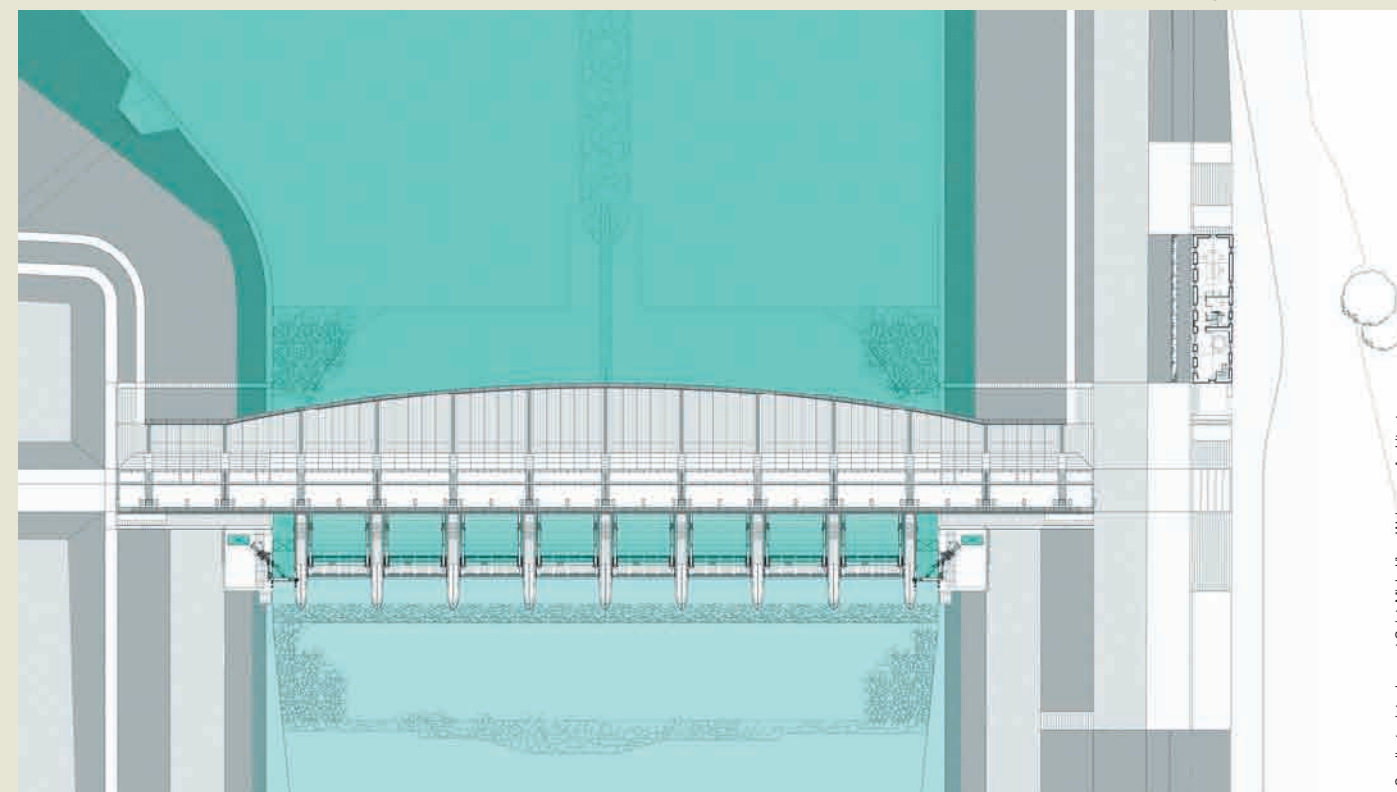
**Le collège  
Logement**

Directeur de la publication : **Claude Martinand** - Rédactrice en chef : **Maud Clouët**.  
Secrétariat de rédaction : **Pascal Pastural** - Comité de rédaction : **Vincent Allais, Catherine Ballatore, Laurent Barbaroux, Dominique Brochard, Pierre Chantereau, Marie-Ghislaine Delacourt, Alain Laurenceau, Elisabeth 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 : **Abdoulaye N'Diaye, Franck Widling** - Chef de fabrication : **Sylvie Esquer** - Impression : **Augustin**.  
Dépôt légal : **novembre 2006**. Photo de couverture : Syndicat mixte du Mont Saint-Michel/Daniel Fondimare.  
N° ISSN : **1631-8315** - Photo de couverture : Syndicat mixte du Mont Saint-Michel/Daniel Fondimare

## PERSPECTIVE

## Mont Saint-Michel : le tournant décisif

Plan de futur barrage sur le Couesnon.



De 1995 à 2006, des études ont été menées sur l'avenir du mont Saint-Michel. Durant cette période, le Conseil général des Ponts et Chaussées a tenu sa place : conseil du gouvernement et du ministre, contribution aux études, recherche de solutions innovantes, animateur, parfois médiateur entre l'État et les collectivités partenaires.

**Q**uand l'histoire du rétablissement du caractère maritime du mont Saint-Michel s'écrira, 2006 marquera le démarrage effectif du chantier, après dix ans d'études, depuis 1995, date de la décision du Premier ministre Édouard Balladur. L'accord scellé entre l'État et le syndicat mixte a ainsi permis la relance spectaculaire du projet par le Premier ministre, Dominique de Villepin, le 16 juin dernier.

### Du doute à la relance

2005 restera l'année des doutes, avec notamment un dérapage de plus de 50 % de l'enveloppe budgétaire : 220 M€ annoncés début 2005 pour 134 M€ en 2002.

En septembre 2005, est sorti, en outre, un rapport de la mission interministérielle Économie, Finances et Industrie, Culture et Communication, Écologie et Développement durable, Transports, Équipement et Tourisme et Mer, auquel ont participé François Kosciusko-Morizet, Gérard Patey et Jacques Pellegrin, ingénieurs généraux des ponts et chaussées, ainsi que Michel Brodovitch, inspecteur général de l'équipement. Suite à ce rapport, des réunions interministérielles difficiles ont eu lieu pour définir une solution moins coûteuse, cohérente et durable. Le 26 janvier 2006, le Premier ministre adresse au préfet de la région Basse-Normandie, confirmé préfet coordonnateur,

une lettre de cadrage exigeante. La délégation interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des territoires (Diact) est chargée de la conduite du projet pour l'État et Claude Liebermann, ingénieur général des Ponts et Chaussées, est désigné conseiller auprès du délégué interministériel à ce titre. La maîtrise d'ouvrage de plein exercice est confiée au syndicat mixte Baie du mont Saint-Michel. Une enveloppe de 140 M€ est fixée avec la part de l'État établie à 71 M€. Une délégation de service public est suggérée pour le parking et la navette. Des pistes d'économies sont explorées, en particulier pour l'hydraulique. La phase intense de discussions entre l'État et les collectivités ainsi ouverte sera



conclue, en juin dernier, par la signature, à Ardevon, par le Premier ministre et le président du syndicat mixte, d'une déclaration d'intention, engagement pour l'avenir, notamment sur le financement.

#### Un cadre financier réaliste et ferme

Les collectivités ont insisté pour qu'un programme hydraulique complet comprenne le réservoir prévu pour les chasses du futur barrage en creusant l'anse de Moidrey, acceptant de prendre à leur charge cette dépense. L'État a obtenu que l'enveloppe définie intègre l'ensemble des dépenses jusqu'à l'achèvement du chantier, y compris les réactualisations. Un tableau de bord financier en permettra le suivi. L'enveloppe totale se monte à 164 M€, dont un peu plus de la moitié pour l'hydraulique. Sur les 24 M€ de supplément par rapport aux 140 prévus début 2006, l'État en apporte 4 millions. Sauf « événement majeur », ces participations n'ont pas vocation à être rediscutées.

#### Une organisation précisée de la maîtrise d'ouvrage

Au démarrage de la phase opérationnelle,

la mission mont Saint-Michel, outil mis en place en 1995 pour assurer la conduite du projet, est apparue en contradiction avec un plein exercice par le syndicat mixte de sa responsabilité de maître d'ouvrage.

Un rapport CGPC, réalisé en quelques semaines par Henri Legendre, ingénieur général des ponts et chaussées, propose de redéfinir les relations entre les préfets, la DDE et le syndicat mixte.

#### Une nouvelle problématique pour l'accès au Mont

Le déplacement de 2 km du parking actuel et la courte navette pour rejoindre le Mont posaient un problème de coût et d'équilibre d'exploitation, d'autant que la dernière partie du trajet sur la passerelle est prévue à pied. Le projet ne comportait par ailleurs aucun transfert modal par rapport au « tout automobile », alors que les ressources pétrolières sont rares.

Cette dimension écologique est progressivement introduite, d'une part, par une possibilité de retournement à l'entrée de la passerelle, facteur d'économie, d'autre part, par la perspective d'un prolongement jusqu'à la gare de Pontorson, où des TGV pourraient arriver un jour *via* Rennes (moins

de 2 h 30 de Paris). Un parking supplémentaire de « persuasion » pourra par ailleurs être prévu sur la rocade de Pontorson. Ces évolutions devront s'harmoniser avec la future délégation de service public pour les parkings et la navette.

#### Une protection réelle pour l'urbanisme et les paysages

L'approche du Mont, notamment le hameau de la Caserne, n'est pas aujourd'hui qualitativement à la hauteur du site, sur le plan paysage et architecture. Une amélioration globale est indispensable. C'est pourquoi, sous la houlette de Michel Brodovitch, inspecteur général de l'équipement, intervenant pour le compte des ministères de l'Écologie et de la Culture, sont étudiées des dispositions conjuguant la participation des élus, la mise au point d'une vision d'ensemble et des mesures pour le site protégé et les abords plus lointains.

#### Des perspectives ouvertes, un projet dans la durée

Ce projet ne constitue pas un simple pari technique hydraulique, mais une véritable reprise en main de nature esthétique. Il doit être beau, dans la durée, suscitant des travaux d'entretien et de mise en valeur, sur l'abbaye, les bourgs voisins, le barrage, l'anse de Moidrey...

La collectivité gestionnaire devra utiliser des ouvrages robustes et peu coûteux d'entretien, s'appuyer sur une véritable mobilisation, nationale et même internationale. Un mécénat moderne y aurait toute sa place. Les premiers contacts dans ce sens, par exemple pour les jardins, le transport des personnes à mobilité difficile ou la réserve ornithologique de l'anse de Moidrey, sont encourageants.

#### Un partenariat renouvelé et consolidé

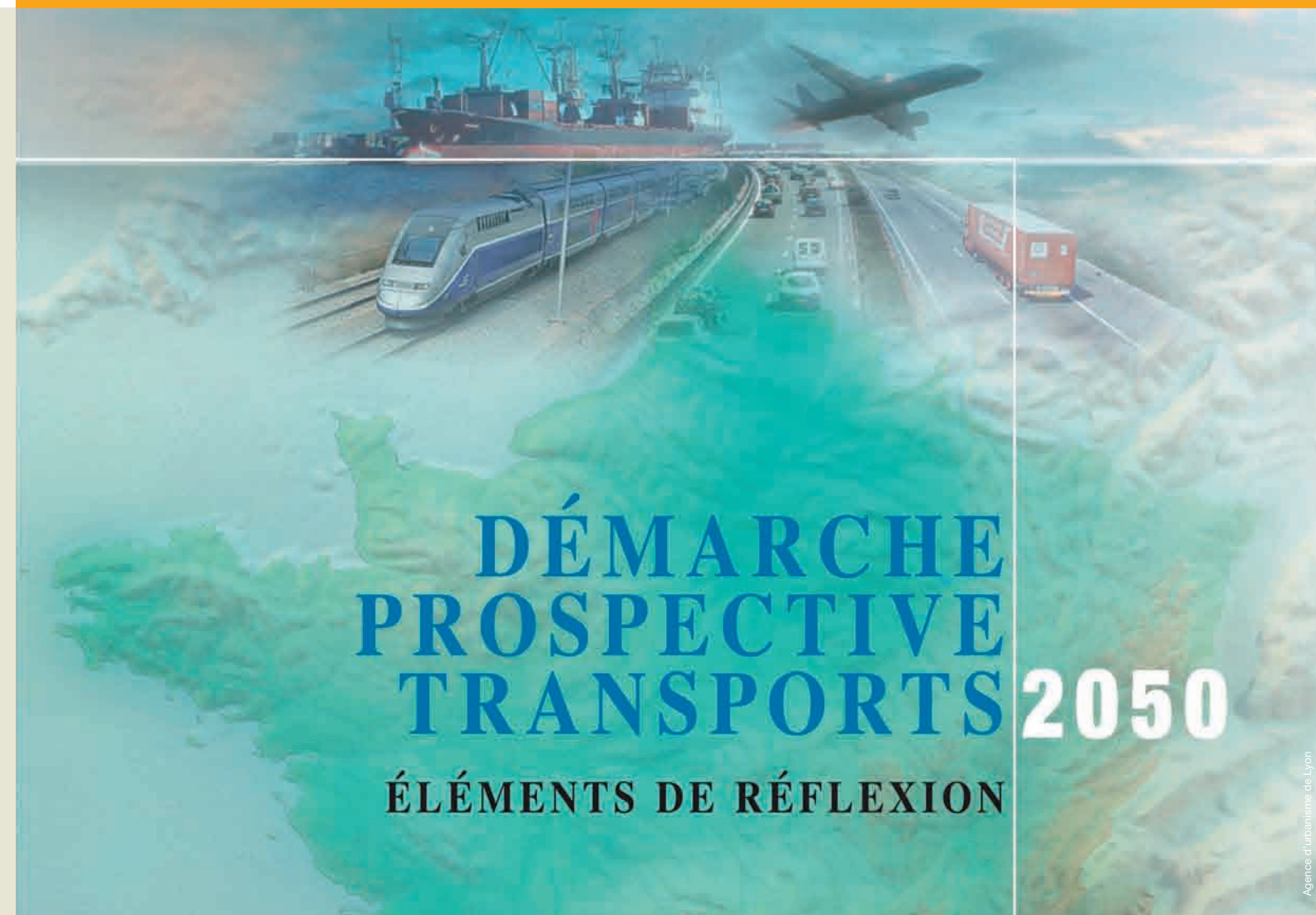
Alors que les problèmes financiers auraient pu ouvrir une crise de confiance entre l'État et ses partenaires, risquant de bloquer le projet, le travail effectué a abouti à des accords, transcendant ces difficultés, pour un nouveau départ dans le cadre d'un partenariat renouvelé. ■

Claude Liebermann, IGPC

Le Mont, vision du futur visage de l'île retrouvée.



# Les transports de demain



Initiée fin 2003 par le CGPC avec le concours d'experts internes et externes au ministère, la démarche Prospective transports 2050 présente quatre images possibles du système des transports à cet horizon. Présentation.

**L**e rapport de synthèse, diffusé en mars 2006, apporte des premiers éléments de problématique et de débat sur les enjeux et priorités des politiques de transports à long terme. Il est synthétisé ici autour de ses quatre principales étapes : la rétrospective, les scénarios exploratoires à 2050, les premiers enseignements sur les flux de transports et les enjeux pour les politiques publiques.

**Première étape : la rétrospective**  
Conduite sur les trente à cinquante dernières années, la rétrospective a d'abord

permis d'identifier et de comprendre les déterminants de l'évolution passée du système de transport. La période a été marquée par une forte croissance des transports de voyageurs et de marchandises, en raison de cinq facteurs essentiels : l'accroissement de la richesse, l'ouverture des économies, la transformation des modes de vie (accès à l'automobile, maison individuelle, temps libre...), la disponibilité d'une énergie abondante et à bas prix, le développement des transports rapides (voies rapides urbaines, RER, autoroutes, TGV, avions).

Les conséquences de cette croissance, qui s'est fait majoritairement en faveur de la route, ont été fortes pour la consommation d'énergie des transports, multipliée par cinq sur la période. En 2002, les transports représentaient 27 % des émissions de gaz à effet de serre en France.

#### Exploration des futurs possibles à partir de quatre scénarios

Le cœur de la démarche a porté ensuite sur la construction de quatre scénarios exploratoires à 2050 et sur la modélisation, pour chacun d'eux, des évolutions des flux



de transport (voyageurs et marchandises), de la consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub>. Les quatre scénarios ont été élaborés à partir de quatre images possibles du contexte géopolitique, notamment caractérisées par la gouvernance mondiale et européenne et l'ouverture économique, donnant ainsi :

- scénario 1, *Gouvernance mondiale et industrie environnementale* : une forte gouvernance mondiale, une forte gouvernance européenne, une forte ouverture sur le monde ;
- scénario 2, *Repli européen et déclin* : ni gouvernance mondiale ni gouvernance européenne et plutôt du protectionnisme ;
- scénario 3, *Grande Europe économique* : pas de gouvernance mondiale, une gouvernance européenne moyenne, l'ouverture sur le monde ;
- scénario 4, *Gouvernance européenne et régionalisation* : pas de gouvernance mondiale, une forte gouvernance européenne et du protectionnisme.

Ces scénarios prennent en compte des hypothèses démographiques et économiques (de 59 à 70 millions d'habitants et une croissance du PIB de 1 à 2 %) et des hypothèses de prix de l'énergie (baril de pétrole), de taxe carbone et de TIPP,

variant sur une échelle large (cf. encadré ci-dessous).

### Les enseignements sur les flux de transports

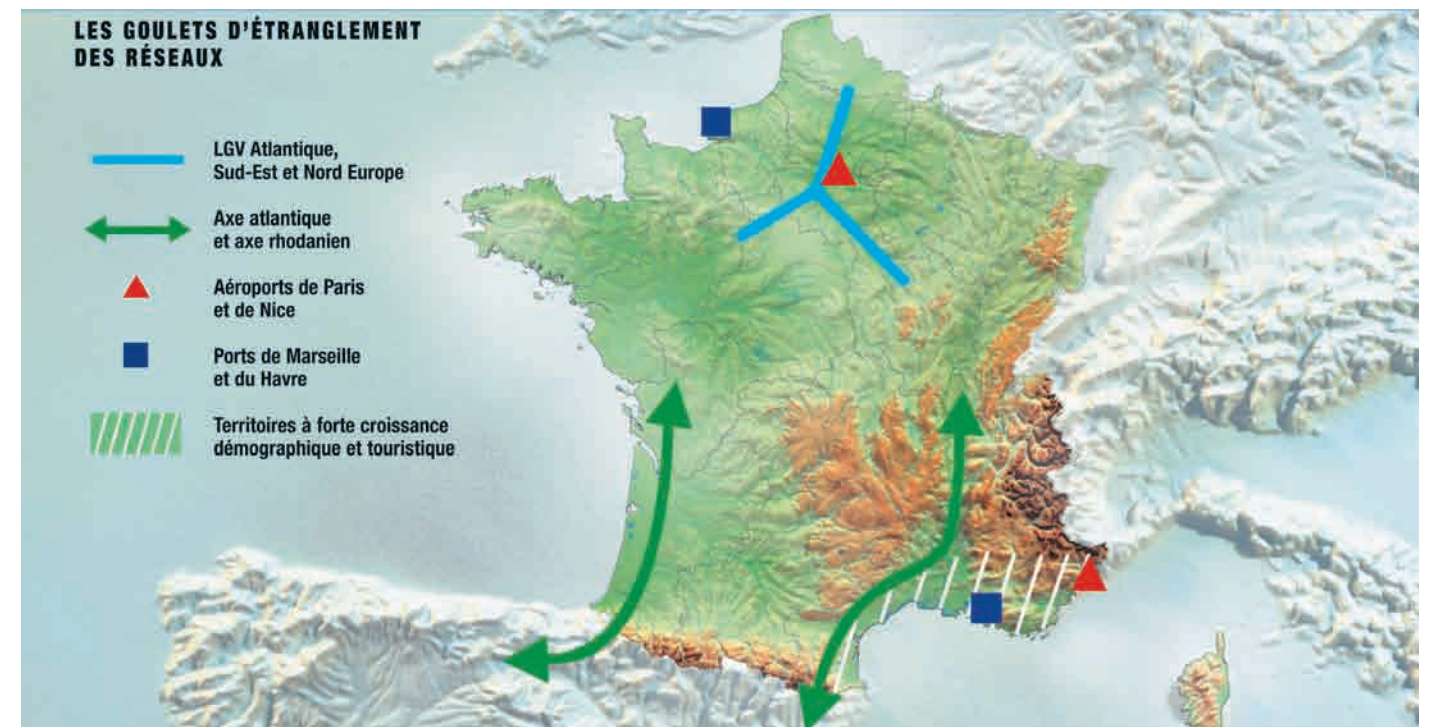
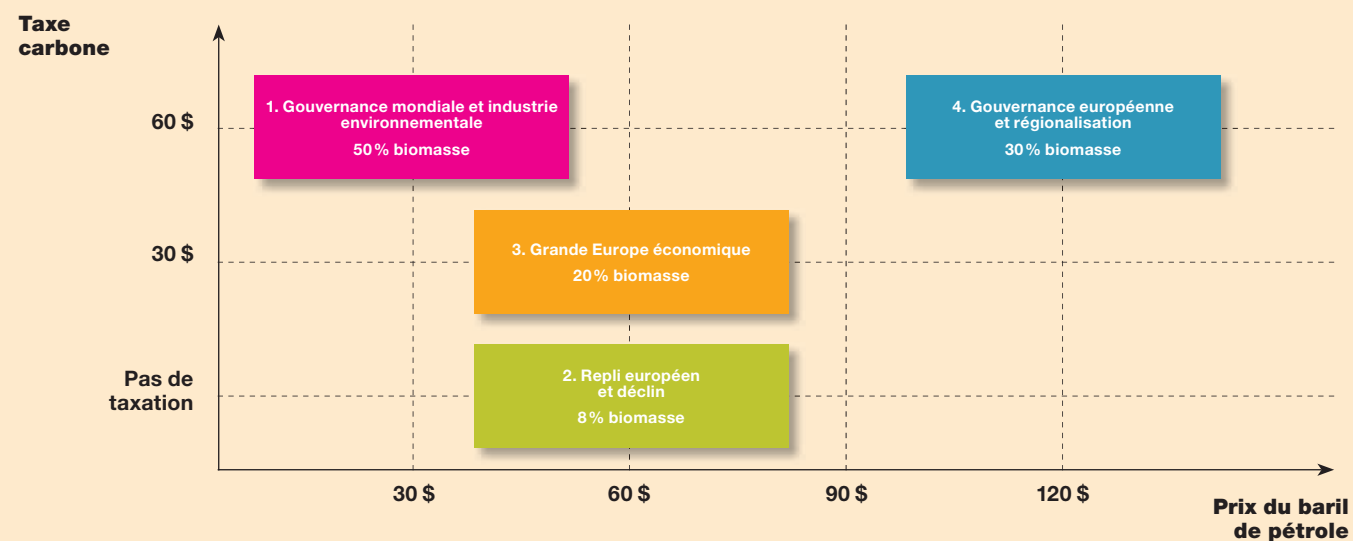
Le choix des hypothèses et la modélisation des flux de transports, résultant de ces différents scénarios, permettent d'obtenir des ordres de grandeur des évolutions possibles dans les cinquante prochaines années.

Sur ces bases, les quatre scénarios se rejoignent sur une modération de la croissance des flux. La tendance générale est au ralentissement de la croissance de la mobilité des voyageurs, notamment sur les courtes distances (0 à 50 km). Ce ralentissement s'explique par différents facteurs : tassement de la croissance du revenu des ménages (qui passe de 2,1 à 1,3 % par an) alors qu'en parallèle le coût des transports augmente (en raison de règles plus sévères en matière d'environnement et de sécurité et de la hausse du coût des carburants), maturité de la motorisation des ménages, plafond du « budget temps » consacré aux transports, enfin stabilité ou même diminution des vitesses de transport pour répondre à des exigences d'exploitation des réseaux, de sécurité ou d'environnement.

La croissance est en revanche plus soutenue (sauf dans le scénario 2) pour les moyennes et longues distances (de 50 à 1 000 km) et profite à la voiture et au TGV. Celle des voyageurs aériens (+ 2,2 % par an) est tirée par l'augmentation des déplacements internationaux, mais son rythme est également plus faible que dans la période 1986-2004 (+ 4,3 % par an). La croissance des flux de marchandises ralentit en parallèle. Elle reste ciblée sur l'international, entraînant (sauf dans le scénario 2) une certaine concentration des trafics sur les ports et sur quelques grands axes de transit.

Le premier enseignement à retenir de ces tendances est que la route restera le mode de transport prédominant à l'horizon 2050 : des potentialités existent pour le développement des modes alternatifs à la route, plus économes en gaz à effet de serre, en particulier dans les grandes agglomérations, sur les axes fret massifiés et grâce à l'extension du réseau et de l'offre TGV ; mais, pour autant, ce potentiel d'alternatives n'existe réellement que pour une partie des déplacements. Il apparaît donc essentiel d'améliorer l'efficacité énergétique et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre du transport routier (cf. p. 7).

## Les hypothèses énergétiques des quatre scénarios



### Les enjeux pour les politiques publiques

La démarche Prospective s'attache enfin à déterminer des axes de réflexions stratégiques et d'actions à soumettre aux décideurs publics. Le premier axe porte sur la préparation de l'ère de « l'après-pétrole » et sur la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, problème planétaire sur lequel la France n'a qu'un poids limité pour agir seule, l'échelle européenne étant elle-même insuffisante, même si l'Europe doit être moteur pour rechercher un consensus mondial. Les recommandations portent à la fois sur :

- la recherche-développement (par exemple dans les véhicules hybrides rechargeables, la production d'une électricité sans carbone, les carburants de synthèse issus de la biomasse) ;
- des normes et règles européennes (sur la consommation des véhicules ou la composition des carburants), pour favoriser l'émergence et la diffusion à grande échelle des technologies performantes pour les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ;
- des mesures de régulation économique au niveau mondial, ou à défaut européen,

sur l'effet de serre, comme des permis d'émission négociables ou une taxe sur le carbone issu des carburants fossiles. Le deuxième axe porte sur le traitement des goulets d'étranglement des réseaux (cf. ci-dessus). Si à l'horizon 2050 les risques de congestion restent limités (en supposant réalisées toutes les infrastructures prévues par le CIADT), des effets de concentration des trafics se feront sentir sur les grandes aires

urbaines, l'axe rhodanien et l'axe atlantique, les lignes à grandes vitesses radiales du Bassin parisien, les aéroports parisiens ainsi que sur les ports de Marseille et du Havre. Il apparaît donc opportun, au-delà de la réalisation des grands projets d'infrastructure décidés par le CIADT de décembre 2003, d'engager les études et les mesures conservatoires sur ces différents points du territoire. ■

Jean-Noël Chapulut, IGPC

## Limiter les gaz à effet de serre

Une division par un facteur de l'ordre de 2,5 des émissions de gaz à effet de serre des transports apparaît possible, même avec une prédominance du mode routier. Cette amélioration s'illustre dans le scénario 1, le plus volontariste sur la question énergétique : il envisage des véhicules plus efficaces (consommant 3 litres/100 km) et une moindre dépendance aux carburants pétroliers (les ressources se diversifiant entre un tiers biomasse, un tiers électricité d'origine nucléaire ou par séquestration du CO<sub>2</sub> et un tiers pétrole).

### POUR EN SAVOIR PLUS

Le document *Démarche prospective transports 2050 – Éléments de réflexion*, mars 2006, est téléchargeable sur le site du ministère : [http://www.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=502](http://www.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=502)





## TROIS QUESTIONS À...

### Gérard Longuet

Sénateur de la Meuse, président de l'Agence de financement des infrastructures de transports en France.

#### Dans la perspective de l'après-pétrole et de la lutte contre l'effet de serre, quelles mesures prendre pour répondre aux besoins d'énergie des transports ?

Tout d'abord, il est important de comprendre que mobilité et croissance économique sont intimement liées. La croissance économique se traduit par et se nourrit de la croissance de la mobilité, et donc de la satisfaction des besoins en infrastructures de transport.

L'un des objectifs à poursuivre est donc de réduire l'intensité énergétique des transports en améliorant l'efficacité de chacun des modes et en privilégiant le report vers des modes plus économes. Les transports collectifs présentent, de ce point de vue, un atout considérable. Mais ils ne sont pertinents que pour des flux raisonnablement massifiés. L'étalement urbain, par exemple, limite leur usage. Dans les zones d'habitat peu dense, le développement des transports collectifs nécessite la mise en place d'infrastructures favorisant l'intermodalité pour rabattre une masse critique de populations vers les gares.

Un autre type de réponse, correspondant aux objectifs du développement durable et de réduction de notre dépendance énergétique, concerne les énergies renouvelables, qui offrent également des perspectives intéressantes.

#### Au-delà du programme du CIADT de décembre 2003, quels seraient les objectifs de développement des infrastructures de transport ?

Le programme du CIADT du 18 décembre 2003 comporte deux aspects : d'une part, un plan de développement des infrastructures de transport à horizon 2025; d'autre part, un objectif de réalisation et de lancement de travaux sur une période plus courte : 2005-2012. L'AFITF, dont la créa-



Favoriser l'émergence des transports économes en énergie : les transports en commun.

Agence d'urbanisme de Lyon

infrastructures pour les autres modes ? L'objectif est de répondre à l'ensemble de ces questions.

#### Si les autres mesures (intermodalité et technologies propres) se révélaient insuffisantes, quelles seraient les mesures de régulation des transports envisageables ?

L'élément de régulation principal dans un système économique complexe et ouvert est la tarification. L'usage d'une infrastructure doit être conçu comme un service auquel on peut rattacher une valeur, un coût et un prix. Cette réflexion, valable pour tous les modes, l'est d'autant plus pour le mode routier.

Actuellement, le même service est rendu selon trois modalités différentes. Il existe en effet :

- des autoroutes à péage, payées par l'utilisateur;
- des autoroutes gratuites, notamment en Île-de-France, principalement payées par le contribuable national;
- des liaisons de qualité autoroutière, principalement payées par le contribuable local.

Si des questions d'aménagement du territoire peuvent justifier des modulations d'un principe général identique, rien, en revanche, ne peut expliquer une telle disparité de traitement. La logique de tarification des infrastructures de transport permet d'envisager une régulation efficace, en imputant à l'usage de l'infrastructure l'ensemble de ses coûts : les coûts directs mais aussi l'ensemble des externalités, positives et négatives, attachées à l'activité de transport. On assiste en Europe à la généralisation du principe d'une redevance d'usage sur l'ensemble des réseaux routiers, conformément à l'esprit de la réglementation européenne, dite Eurovignette. ■

# Sans domicile fixe : une mission de médiation

Sur le problème posé par les tentes abritant à Paris des personnes sans domicile fixe, le 21 juillet dernier, la ministre déléguée à la Cohésion sociale et à la Parité a demandé le concours d'Agnès de Fleurieu pour une mission de médiation.

#### Une saturation des dispositifs existants

Avec le D<sup>r</sup> Laurent Chambaud de l'Igas\*, également chargé de cette mission, la plupart des acteurs institutionnels ou associatifs ont été rencontrés dans un délai très bref. Ils ont tous souligné la nécessité d'une meilleure coordination entre eux à Paris comme dans la Région Île-de-France.

Le rapport remis le 9 août constate la saturation des dispositifs d'hébergement d'urgence et la grande hétérogénéité des personnes à la rue qui ne peuvent toutes relever du même type de solution.

#### Des recommandations

La mission recommande la mise en œuvre de mesures de court terme :

- l'ouverture 24 heures sur 24 et toute l'année

des lieux d'hébergement d'urgence s'y prêtant et permettant un premier travail de réadaptation ;

- la fixation d'un objectif réaliste de sortie des centres d'hébergement et de réadaptation sociale vers un logement de droit commun pour les personnes ne nécessitant plus un accompagnement social lourd ;
- l'allègement de l'activité téléphonique du 115 en libérant des appels quotidiens des personnes qui recherchent un hébergement d'urgence tous les soirs et qui pourraient être identifiées autrement ;
- l'amorce d'une coordination générale des maraudes ;
- un traitement adapté des étrangers sans titre de séjour.

À plus long terme, la mission suggère notamment :

- d'affiner les connaissances quantitatives et qualitatives des personnes sans abri à Paris et en Île-de-France pour améliorer la palette des solutions d'hébergement d'urgence adaptées ;
- d'utiliser tous les outils disponibles pour permettre de manière régulière le passage de l'hébergement au logement de droit commun pour les personnes qui ont achevé leur parcours d'insertion. ■

\* Inspection générale des affaires sociales.

**Agnès de Fleurieu,**  
présidente de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale, et présidente de la 2<sup>e</sup> section du CGPC « Droit, logement et société »

#### Dispositif d'accueil et d'hébergement pour population en difficulté

(janvier 2005, en nombre de places) :

Type d'hébergement	Paris	Petite couronne	Grande couronne	Total Île-de-France
Places d'insertion en centres d'hébergement et de réinsertion sociale (CHRS)	2 608	1 838	1 237	5 683
Places d'urgence en CHRS	12	744	387	1 143
Places d'hébergement en centre d'accueil d'urgence	3 424	952	1 597	5 973
Places d'urgence en hôtel	771	245	442	1 458
Allocation logement temporaire (nombre de logements)	1 459	1 770	1 894	5 123
Hébergement des demandeurs d'asile	3 921	891	1 307	6 119
Centre provisoire d'hébergement pour personne ayant le statut de réfugié	220	100	86	406
<b>Total</b>	<b>12 415</b>	<b>6 540</b>	<b>6 950</b>	<b>25 905</b>



# La contribution du CGPC aux jumelages institutionnels

Le ministère de l'Équipement et le CGPC sont engagés depuis sept ans dans la construction européenne par la voie de jumelages institutionnels. Que représentent exactement ces interventions originales et novatrices et comment le CGPC y contribue-t-il ?

Transports ferroviaires en Estonie (entreprise ferroviaire Eesti Raudtee) : 10 % du PNB du pays.



## Des jumelages européens

Le jumelage institutionnel est un instrument de coopération administrative lancé par la Commission européenne en 1998 afin d'aider les pays candidats (douze à l'époque : les dix nouveaux États membres de 2004, ainsi que la Roumanie et la Bulgarie) à renforcer leurs capacités administratives pour pouvoir appliquer la législation communautaire en tant que futurs États membres de l'Union. Plus récemment, les jumelages ont été étendus aux programmes de coopération avec les Balkans, les pays méditerranéens et les pays issus de l'ex-Union soviétique, qui n'ont pas forcément vocation à adhérer à l'Union européenne.

Chaque jumelage, conclu après mise en concurrence entre États membres et sélection par le bénéficiaire, est dirigé par un chef de projet de l'administration. L'expertise est apportée par un conseiller résident de jumelage travaillant à plein-temps dans le pays bénéficiaire et/ou par des missions d'experts à court ou moyen terme.

## Des relations nouées avec nos partenaires

Le ministère de l'Équipement a été engagé

depuis 1999 dans plus de quinze jumelages, principalement dans le domaine des transports et de la gestion des fonds structurels, dans une dizaine de pays : Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lituanie, Malte, Maroc, Pologne, Roumanie et Ukraine. Le CGPC a contribué à ces jumelages en fournissant le chef de projet (Georges-Henri Baudry, Guy Benattar, Pierre Debeusscher, Jean-François Lévy) de la plupart des jumelages. Il a aussi fourni des experts pour la quasi-totalité des jumelages.

Ces jumelages ont un triple impact positif pour la France et notre administration. D'abord, des relations plus étroites avec les administrations de nos partenaires conduisant à une meilleure compréhension réciproque et à des rapprochements sur les sujets communautaires. Ensuite, une amélioration de la pénétration commerciale de certaines de nos entreprises. Enfin, une ouverture culturelle et internationale des fonctionnaires impliqués et une meilleure perception des enjeux européens par leurs services. ■

Guy Benattar, IGPC

## En bref

### GRAND PRIX NATIONAL DE L'INGÉNIERIE

« Merci d'être porteur de l'image de la France. »

C'est en ces termes que Dominique Perben, ministre de l'Équipement, s'est adressé aux lauréats 2006 de la première édition du Grand Prix national de l'ingénierie, dont le jury était présidé par Claude Martinand.

Gilles de Maublanc et Jean-Paul Teyssandier, tous deux lauréats du Grand Prix, ont reçu mardi 30 mai des mains du ministre les trophées qui distinguent deux ingénieurs créatifs et fédérateurs (pour la construction du pont de Rion-Antirion en Grèce) et qui couronnent également deux brillantes carrières. Les lauréats des trois prix spéciaux également récompensés témoignent aussi de la vitalité de l'ingénierie française. Ensemble, ils ont lancé un appel aux jeunes – et aux jeunes femmes en particulier – pour qu'ils s'engagent dans les « métiers extraordinaires » de l'ingénierie. Des métiers faits d'aventures humaines et dans lesquels « on crée à partir de rien ».

► LE BILAN DE LA RÉGLEMENTATION « AMIANTE DANS LES BÂTIMENTS »  
Par François Hanus et Dominique Brochard (CGPC); Huguette Moss et Daniel Lejeune (IGAS); Michel Rostagnat (IGA) (rapport n° 2005-0473-01)

La problématique de la gestion des risques liés à l'amiante dans les bâtiments est examinée sous quatre aspects : la réglementation, l'évolution méthodologique du contrôle de cette réglementation, la gestion des risques et l'information de la population. La réglementation apparaît encore insuffisamment appliquée, contrôlée et suivie. Le rapport formule donc des propositions d'évolution (sans alourdissement du formalisme du document technique « amiante ») et développe des recommandations visant à améliorer les procédures de contrôle « qualité », à organiser la synergie entre les services et à renforcer les contrôles ciblés. S'agissant de la gestion à long terme de l'amiante résiduel, il est préconisé d'entretenir la mémoire des risques et le savoir-faire des entreprises, de renforcer la connaissance et la veille scientifiques. Enfin, la question de l'information est jugée fondamentale : donner au public une information claire lui permettant de faire valoir ses droits et de remplir ses obligations est une priorité. Au final, il est préconisé de mettre en place un groupe de travail interministériel qui aura en charge l'étude d'un dispositif cohérent et organisé ainsi que la mobilisation des outils méthodologiques, juridiques et informatiques nécessaires.

► L'ÉVALUATION DU DISPOSITIF D'ENREGISTREMENT DÉPARTEMENTAL UNIQUE DES DEMANDES DE LOGEMENTS SOCIAUX  
Par Marianne Bondaz et Hélène de Coustin (IGA); Marc Prévot (CGPC) (rapport n° 004587-01)

La mise en place d'un numéro

unique devait garantir les droits des demandeurs de logements sociaux et assurer l'examen prioritaire des demandes non satisfaites dans un délai anormalement long. Malheureusement, il est démontré que si le dispositif a bénéficié d'une généralisation satisfaisante, des défauts structurels et des imperfections techniques ont durablement compromis son efficacité. Pour répondre aux enjeux actuels du logement social, les évolutions proposées consistent en la création de véritables systèmes départementaux de gestion de la demande et d'un système d'information national permettant une meilleure connaissance des attributions, du patrimoine et de son occupation. Il est par ailleurs proposé de confier le pilotage de cette démarche à une instance nationale chargée notamment de définir une stratégie d'action et d'impulser le nécessaire partenariat entre les divers acteurs locaux.

► LES BILANS LOTI DES LGV NORD-EUROPE ET INTERCONNEXIONS ÎLE-DE-FRANCE.

Par Jean-Noël Chapulut et Jean-Pierre Taroux (CGPC) (rapport n° 004624-01)

En application de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 31 décembre 1982, le CGPC a été sollicité pour rendre un avis sur les bilans de la LGV Nord-Europe et de la LGV interconnexion Île-de-France élaborés par RFF avec la participation de la SNCF. Le résultat le plus marquant de ces bilans s'avère être le déficit de trafic sur la LGV Nord-Europe et, dans une mesure moindre, sur les liaisons Paris – Nord de la France. Les analyses produites démontrent que, sur la LGV Nord-Europe, les mauvaises prévisions du trafic ferroviaire du tunnel sous la Manche en sont la cause principale. En conclusion, les caractéristiques techniques des études réalisées sont estimées satisfaisantes et une série de mesures complémentaires sont proposées : une étude consistante

du trafic sur les deux lignes, une large communication sur ces bilans notamment via Internet, un colloque sur les réalisations de LGV et enfin, d'une manière générale, l'intérêt d'une consultation systématique du CGPC sur les évaluations préalables des grandes opérations d'infrastructures.

► BILAN DE LA MISE EN APPLICATION DES PROPOSITIONS DU RAPPORT DE MAI 2001 DE CLAUDE LIEBERMANN SUR LA FORMATION INITIALE ET CONTINUE DES INSPECTEURS ET DÉLÉGUÉS DU PERMIS DE CONDUIRE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Par Guy Descombes, Henry Legendre et Claude Liebermann (CGPC) (rapport n° 2004-0330-01)

Cinq ans plus tard, comment sont appliquées les recommandations du groupe de travail présidé en 2001 par Claude Liebermann ? L'évaluation réalisée au printemps 2006 sur chacune des 32 propositions permet de conclure de façon globalement positive. Le résultat est très satisfaisant pour la connaissance des métiers d'inspecteur et de délégué, pour l'élargissement et l'amélioration du recrutement et pour la réforme de la formation initiale des inspecteurs. Le résultat est jugé satisfaisant mais encore partiel pour le rôle de l'Inser. Seule la mise en place d'une formation continue ambitieuse n'a pratiquement pas été engagée ni la mise au point d'un tableau de bord des besoins en inspecteurs. Ces résultats permettent de mesurer les progrès importants accomplis depuis 2001 et de dégager de nouvelles pistes d'améliorations. C'est l'objet des quatorze recommandations complémentaires formulées dans le présent rapport pour tenir compte de l'évolution de l'environnement de la formation et du métier des inspecteurs et délégués depuis 2001.

► La gestion des estuaires dans une approche communautaire  
Yves-Marie Allain, Annick Helias et Georges Ribière (IGE); René Genevois et Francis Le Doré (CGPC) (rapport n° 2005-0138-01)

► Prestations partagées d'ingénierie publique des directions départementales de l'équipement et des directions départementales de l'agriculture et de la forêt  
Catherine Andarelli et François Lenoël (CGPC); François Cloud et Jean-Paul Legroux (CGGREF) (rapport n° 004518-01)

► Les conditions d'application de la loi littoral  
Catherine Bersani (CGPC); Marianne Bondaz et Bruno Ravail (IGA) (rapport n° 2000-0019-01)

► Analyses et contributions pour les orientations pluriannuelles du PUCA 2006-2010  
Florence Contenay, Georges Crepey, Raphaël Slama et Jean Frébault (CGPC) (rapport n° 2004-0152-01)

► Audit de modernisation sur l'établissement national des invalides de la marine (ENIM)  
Yves Trempat (CGPC); Daniel Postel-Vinay (IGAS) (rapport n° 004603-01)

## ► POUR EN SAVOIR PLUS

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