



Actualités / Portzamparc et Mangin aux Matinées du CGEDD : éloge des rues / **Dossier** / Mettre les Français au vélo / **Perspective** / Politique de l'eau : bilan et nouveaux défis / **Regard sur** / Le CGEDD fait appel au Cerema /



ÉCHOS CGEDD

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr



P. 5 Dossier

Tous à vélo !



CGEDD
CONSEIL GÉNÉRAL DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE

**ALAIN LECOMTE**

Président de la section aménagement durable des territoires du CGEDD.

« Développer la pratique du vélo »

SOMMAIRE

3 Actualités

Portzamparc et Mangin aux Matinées du CGEDD :
éloge des rues

5 Dossier

Mettre les Français au vélo

10 Perspective

Politique de l'eau :
bilan et nouveaux défis

11 Les rapports publiés du CGEDD

Présentation de quelques rapports du CGEDD

12 Regard sur

Le CGEDD fait appel
au Cerema

Le 23 janvier, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Ségolène Royal, et le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, Alain Vidalies, présentaient à la presse les résultats de l'expérimentation « indemnité kilométrique vélo » financée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et copilotée par la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (Ciduv). Cette expérimentation portait sur plus de 8 000 salariés répartis dans 18 entreprises volontaires. Son principal enseignement est la hausse de 50 % de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail dans les entreprises participantes. À l'heure où l'on cherche à développer des modes de déplacement non polluants, économiques et bons pour la santé, ces résultats sont encourageants.

Cependant, comme les résultats récents de l'accidentalité 2014 le rappellent, le développement de la pratique des modes actifs nécessite un meilleur partage de la rue permettant d'améliorer la circulation et la sécurité des cyclistes et des piétons.

Ces deux constats soulignent les progrès à mener pour une modification profonde des comportements et l'intérêt de la mission de coordination des actions des différents ministères pour le développement des mobilités actives.

Le dossier central de ce magazine revient sur le bilan des actions menées par cette mission et sur l'usage du vélo en France. Il confirme l'implication indispensable des collectivités territoriales et des élus et présente les témoignages de Geneviève Laferrère, présidente de la Fédération française des usagers de la bicyclette, et de Jacques Garreau, maire de Bouaye, vice-président de Nantes Métropole et délégué aux déplacements doux, aux continuités piétonnes et au handicap.

MATINÉES DU CGEDD

Portzamparc et Mangin aux Matinées du CGEDD : éloge des rues

Trois fois par an, le CGEDD organise une « Matinée du CGEDD » sur un thème touchant au développement durable. Ce format court de 3 heures, ouvert à tous, favorise une attitude prospective par des échanges entre le public et des conférenciers français et étrangers. Retour sur la 13^e matinée du CGEDD le 24 septembre dernier : « Fabriquer un tissu urbain contemporain », avec Christian de Portzamparc comme invité d'honneur et David Mangin pour lui répondre. Le débat était animé par Ariella Masboungi, du CGEDD.

De gauche à droite :
P. Parisé, A. Masboungi,
C. de Portzamparc
et D. Mangin.



© Photos Arnaud Bouissou/MEDDE-MLETR

► POUR EN SAVOIR PLUS

Retrouvez l'intégralité des présentations, débats et vidéos sur le site Internet du CGEDD à l'adresse suivante : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/13e-conference-debat-des-matinees-du-cgedd-a1751.html>

« **F**abriquer un tissu urbain contemporain. » Le thème de la 13^e matinée du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), le 24 septembre à Paris, a permis à Christian de Portzamparc de dérouler, bien au-delà de son éloge de l'îlot ouvert, sa vision de ce que devrait (re)devenir la ville : le lieu de la liaison entre Hestia, déesse du foyer, et Hermès, dieu messager, ou entre l'« habiter » et le « circuler ». Le grand prix de l'urbanisme 2004 a retracé les trois âges de la ville. L'âge 1 voit l'invention de la rue (cf. Hécatee de Milet, 500 av. J.-C.), « *espace vide prédéfini permettant de lotir, où les routes deviennent rues* ».

L'âge du fonctionnalisme

L'âge 2 est celui de l'urbanisme moderne, de la croissance urbaine mais aussi de la perte de continuité de la ville, du fonctionnalisme, et du divorce d'Hestia et Hermès, sous l'égide de Le Corbusier. La rue sera toutefois « retrouvée » dans l'âge 3. Avec, parmi les premières expériences, l'opération des Hautes Formes (1975-1979), dans le 13^e arrondissement de Paris,

où Christian de Portzamparc a proposé un ensemble de petites tours et immeubles traversé par une rue. Quelques années plus tard, le concept de l'îlot ouvert s'exprime pleinement à Paris Rive Gauche. Lauréat en 1995, Christian de Portzamparc n'y impose qu'une règle volumétrique et l'ensemble accueille une trentaine d'architectes : « *On dépasse la question du style, et on trouve une saveur.* »

Pour la suite, « *la situation chaotique de nos villes ouvre peut-être une ère nouvelle*, analyse l'architecte-urbaniste. *Il faut faire avec ce qui est là, une ville fabriquée par des centaines d'acteurs à travers le temps, quelque chose qui ne vient pas d'une idée préconçue.* » « *La ville de l'âge 3 sera non planifiable* », traduit Ariella Masboungi, inspectrice générale de l'administration du développement durable, qui a conçu et animé cette matinée, rappelant que « *la ville maîtrisée est une partie infinitésimale* » du tissu urbain.

« *Il faut sortir de Zacisme* », exhorte le « discutant » – et complice – du débat, David Mangin : « *retrouver des rues actives et désirables* » et « *se battre quotidiennement contre la privatisation de la rue* ». Pour ce



Christian de Portzamparc

faire, il propose d'inscrire les projets dans des itinéraires, supports de renouvellement urbain, avec la possibilité de « *créer la surprise* », même dans des rues banales, en capitalisant sur les mixités fonctionnelles lorsqu'elles existent, en désectorisant... Et, pourquoi pas, ajoute Christian de Portzamparc, en explorant la notion d'« îlot libre » développée dans les jardins de Lironde à Montpellier?

(Article de Marie-Christine Vatov paru dans Urbapress du 1^{er} octobre 2014.)

David Mangin



Mettre les Français au vélo

Cyclotouristes en balade au
mont Saint-Michel.



© Bernard Suard/MEDEMLETR

Dans le cadre de sa mission de conseil au Gouvernement, le CGEDD a vu l'un de ses membres, Dominique Lebrun, être nommé, par le président de la République, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo. Avec son adjoint Pierre Toulouse, membre du CGEDD au sein de la section Aménagement durable des territoires, ils dressent un bilan de leur action et de l'usage de la bicyclette en France. Ils évoquent les obstacles à la pratique du vélo et ses opportunités, notamment, dans le secteur des déplacements quotidiens et du tourisme.



Traversée à vélo du canal de Navarosse (Landes).

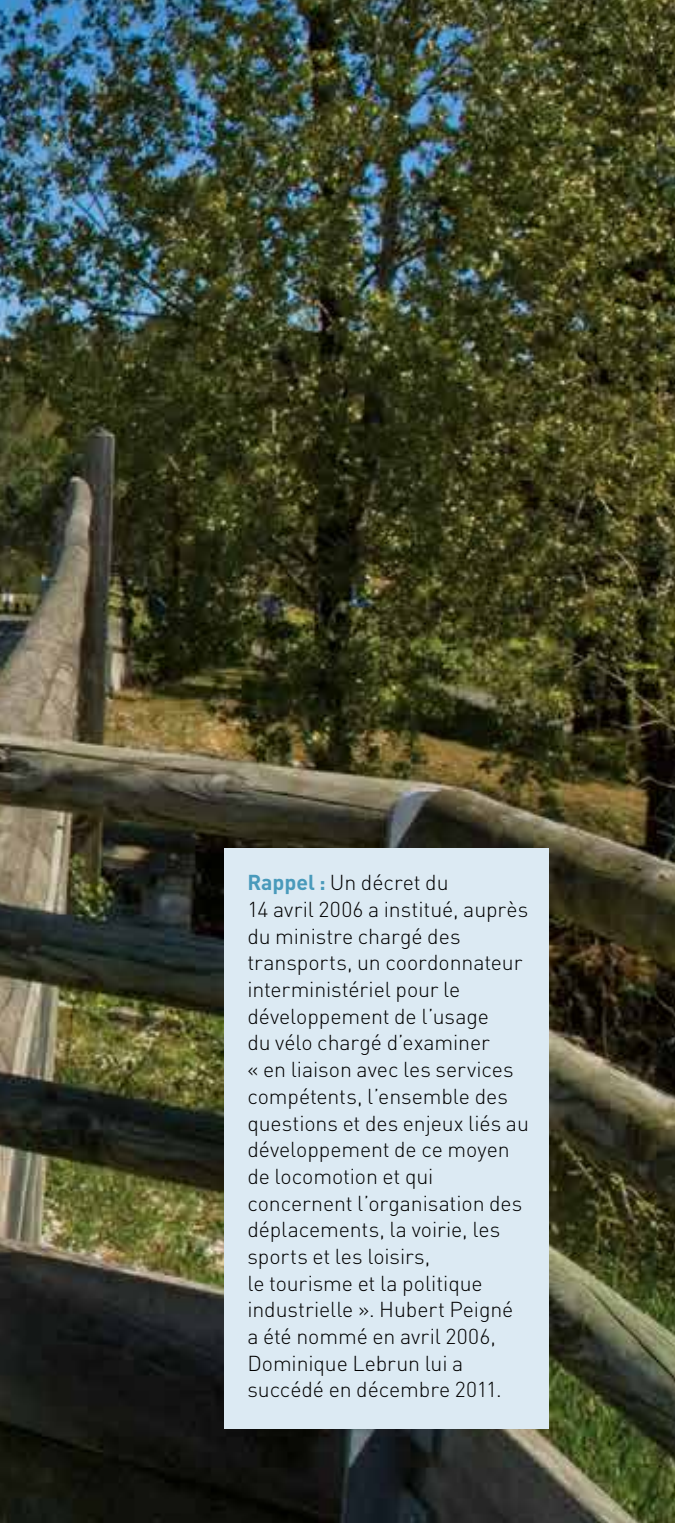
Dominique Lebrun et Pierre Toulouse :

Notre mission première consiste à coordonner les actions des différents ministères portant sur les enjeux de développement des modes actifs. C'est dans ce cadre qu'a été initié le Plan d'action pour les mobilités actives (Pama), présenté par Frédéric Cuvillier en mars 2014 avec vingt-cinq premières mesures à mettre en œuvre en 2014. Nous le faisons en lien avec les principales administrations concernées : DGITM, DGALN, DSCR, direction générale de l'enseignement scolaire, direction générale des entreprises, ministères de la Santé, du Tourisme, de l'Industrie, des Sports et le Cerema. Parmi les actions marquantes, notons :

- la production d'un rapport sur l'impact d'une indemnité kilométrique pour les salariés qui se rendent à leur travail à vélo, qui donne lieu à une expérimentation et une évaluation qui vient d'être rendue publique;

- la préparation de textes réglementaires pour faire évoluer le code de la route vers le concept de « code de la rue »;
- une collaboration avec l'Éducation nationale et les associations d'utilisateurs pour développer l'apprentissage du vélo dans les écoles et les collèges;
- la participation au comité de pilotage de Velo-city, qui se déroulera à Nantes du 2 au 5 juin 2015.

La place des collectivités territoriales et des élus dans le développement de l'usage du vélo est fondamentale. Aujourd'hui, pas un maire n'envisage sa ville sans vélo. Trente-sept agglomérations ont développé le vélo en libre-service (VLS). Grâce aux collectivités et aux associations, le tourisme à vélo est en plein essor : La « Loire à vélo » a accueilli plus de 900 000 itinérants en 2014, avec des retombées com-



Rappel : Un décret du 14 avril 2006 a institué, auprès du ministre chargé des transports, un coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo chargé d'examiner « en liaison avec les services compétents, l'ensemble des questions et des enjeux liés au développement de ce moyen de locomotion et qui concernent l'organisation des déplacements, la voirie, les sports et les loisirs, le tourisme et la politique industrielle ». Hubert Peigné a été nommé en avril 2006, Dominique Lebrun lui a succédé en décembre 2011.



Hubert Peigné et Dominique Lebrun

LE PLAN D'ACTION MOBILITÉS ACTIVES

Le Plan d'action mobilités actives (Pama) est un processus évolutif : chaque année, le comité de pilotage se réunira pour examiner l'avancement des chantiers décidés et pour en engager de nouveaux. Sa mise en œuvre est pilotée par la Ciduv*, qui s'appuie sur les directions d'administration centrale des différents ministères, et le Cerema, en y associant les membres du club des parlementaires pour le vélo et les associations.

Les 25 mesures de 2014 déclinées selon 6 thèmes :

- **Intermodalité**, fortement axée sur le thème « vélo + train ».
- **Partage de la voirie** avec de nombreuses adaptations du code de la route permettant d'améliorer la circulation des piétons et des cyclistes en sécurité : appui à la généralisation des zones de circulation apaisée, renforcement des sanctions pour stationnement sur les espaces piétons ou cyclistes, amélioration de la position du cycliste sur la chaussée...
- **Incitation économique** avec expérimentation de l'« indemnité kilométrique vélo » (IKV) mais aussi travail sur les filières de recyclage, de réparation et de réemploi.
- **Urbanisme et habitat** avec des mesures pour le stationnement dans les immeubles de bureaux existants, et le renforcement de la prise en compte des déplacements à pied et à vélo dans les écoquartiers.
- **Vélo et tourisme** avec des progrès attendus sur le régime des voies vertes.
- **Une communication la plus large possible** au travers d'actions de formation : vélo à l'école et vélo écoles, participation à de nombreux colloques et notamment l'animation du programme « Voirie pour tous ».

L'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo (IKV), qui vise à mettre le vélo sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport en indemnisant les salariés utilisant ce moyen pour se rendre à leur travail, a particulièrement retenu l'attention. Compte tenu des incertitudes pesant sur l'efficacité attendue d'une telle mesure, il a été proposé de vérifier les hypothèses prises dans le rapport établi par la Ciduv en 2013 et de lancer une expérimentation avec des entreprises volontaires. Grâce à l'Ademe et à la FUB** qui ont mobilisé leurs réseaux, une vingtaine d'entreprises ou d'organismes de droit privé représentant environ 8000 salariés se sont engagés le 1^{er} juin dans cette aventure.

Un dispositif de suivi a été mis au point avec le bureau d'études Inddigo. Retrouvez le communiqué de presse, indiquant les premiers résultats encourageants sur l'évolution de la part modale vélo et les obstacles rencontrés pour la mise en place de l'IKV, sur le site intranet du ministère ou sur le site de Monsieur Vélo.

* Ciduv : Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo

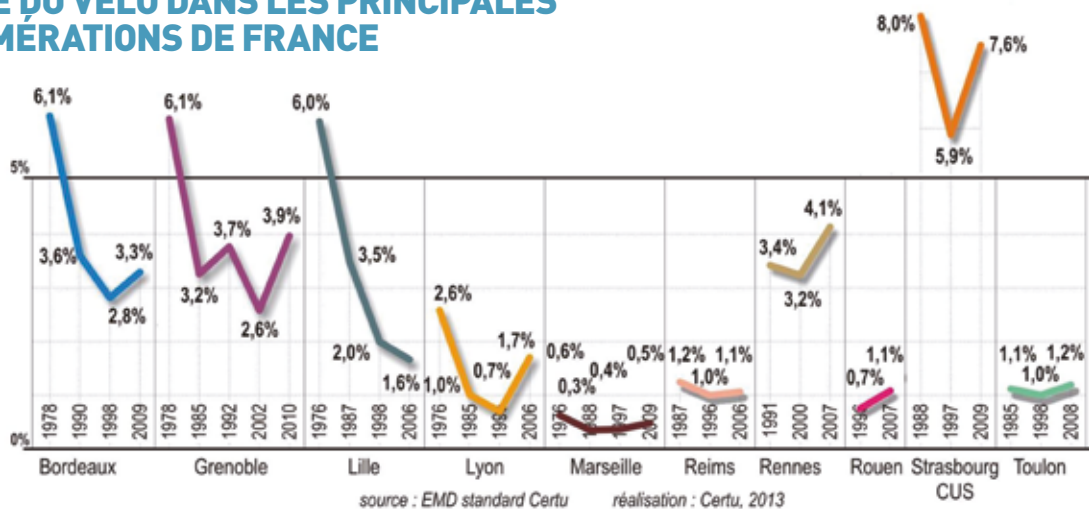
** FUB : Fédération française des Usagers de la Bicyclette

merciales de l'ordre de 20 millions d'euros. Par ailleurs, le club des parlementaires pour le vélo, qui comprend une centaine d'élus, défend régulièrement des amendements en faveur de l'usage du vélo. C'est ainsi que la loi de transition énergétique introduit le principe de l'« indemnité kilométrique vélo », et fixe des objectifs de déploiement de places de stationnement sécurisées dans les immeubles de logement, de service et de bureau. Autre exemple, la réforme ferroviaire votée cet été, impose à « SNCF Mobilités » d'établir dans les trois ans un plan de stationnement sécurisé des vélos autour des gares.

Malgré ces initiatives qui prennent en compte une attente de plus en plus marquée de nos concitoyens vers des formes de déplacement alternatives, la France reste très en retard par rapport aux pays de l'Europe du Nord, qui depuis longtemps

> suite page 8

L'USAGE DU VÉLO DANS LES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS DE FRANCE



Après une baisse continue à partir de 1960 essentiellement liée à la motorisation des ménages, l'inversion de tendance s'est faite dans les années 2000. Les progressions sont encore modestes mais sont davantage marquées dans les centres des agglomérations. Ainsi entre 1997 et 2009, la part modale est passée de 7% à 14% dans le centre de Strasbourg, et une augmentation du trafic vélo de 90% a été mise en évidence à Lyon entre 2004 et 2009.

« LES USAGERS ATTENDENT DES INCITATIONS FINANCIÈRES »

Geneviève Laferrère, présidente de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB).

QUELS PROGRÈS EN FAVEUR DE LA PRATIQUE DU VÉLO AU COURS DES DIX DERNIÈRES ANNÉES ?

Sous la pression des associations d'usagers et d'élus, relayées par le coordonnateur interministériel, l'État a intégré en 2008 puis en 2010 au code de la route les zones de circulation apaisées avec généralisation des doubles sens cyclables, les cédez-le-passage au feu. À un Plan national vélo rapidement présenté début 2012 succède en mars 2014, grâce encore à la Ciduv, un Plan d'action mobilités actives : 25 « premières » mesures dont la moitié sont à ce jour presque opérationnelles. Enfin la publication régulière par le Cerema de guides techniques pour les collectivités chargées de réaliser et de financer les aménagements nécessaires au partage de voirie est un réel progrès.



© G. Laferrère

QU'ATTENDENT DE L'ÉTAT LES USAGERS DE LA BICYCLETTE ?

Plus de communication sur les avantages et bénéfices du vélo en ville et des incitations financières pour son développement. Vélo et marche sont exclus des subventions, primes, avantages fiscaux, bonus écologiques dont profitent tous les autres modes alors que ces deux moyens de déplacement sont les plus écologiques et bénéfiques à la santé... Cherchez l'erreur !

ont réalisé des aménagements cyclables, des parkings sécurisés et pris des mesures de restriction de la circulation des voitures en centre-ville. Mais notre retard est surtout culturel : dans ces pays, le vélo fait partie de la vie, et les enfants le pratiquent dès leur plus jeune âge...

Des obstacles restent à lever pour développer l'usage du vélo. Alors que 2 déplacements sur 3 font moins de 3 kilomètres, distance où le vélo a toute sa pertinence, nombreux sont ceux qui hésitent à l'utiliser parce qu'ils ne se sentent pas en sécurité. Certains sont également réticents en raison des risques de vol, de la météo ou du relief, même si le vélo à assistance électrique (VAE) peut apporter une réponse.

L'offre insuffisante de réparation est aussi un obstacle. C'est la raison pour laquelle une nouvelle économie se développe autour du vélo avec les réseaux issus de l'économie sociale et solidaire qui proposent autoréparation, réemploi, recyclage des vélos, ou apprentissage de la pratique, qui sont autant d'activités créatrices d'emplois de proximité. Les obstacles peuvent également venir des décideurs, qui demeurent, pour certains, persuadés que les investissements dans ce domaine pourraient aller à contre-courant de l'opinion. Les villes qui ont lancé des politiques ambitieuses en la matière comme Strasbourg, Paris, Nantes, Bordeaux, ou Lyon et bien d'autres encore, en pariant sur la viabilité d'une baisse de la circulation automobile, prouvent le contraire. Formons le vœu que les services de l'État en soient progressivement convaincus.



© Nantes Métropole

QU'ATTENDENT DE L'ÉTAT, LES COLLECTIVITÉS LOCALES POUR DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO?

Nantes Métropole, comme beaucoup d'autres collectivités, pour la plupart membres du Club des villes et territoires cyclables, s'est engagée depuis une vingtaine d'années en faveur du retour du vélo en ville qui s'est traduit par la réalisation de nombreux aménagements tels que des axes lourds vélos ou le développement d'une offre de stationnement vélo conséquente sur les pôles

« L'ÉTAT DOIT ACCOMPAGNER LES POLITIQUES LOCALES »

Jacques Garreau, maire de Bouaye, vice-président de Nantes Métropole et délégué aux déplacements doux, aux continuités piétonnes et au handicap.

d'échanges de l'agglomération. Cette politique a également donné lieu à des aménagements et expérimentations comme le cédez-le-passage des cyclistes au feu rouge, qui ont permis de faire évoluer le code de la route et d'ouvrir la voie, dans le cadre du Pama, à des évolutions réglementaires en apportant la preuve par l'exemple du bon fonctionnement d'aménagements connus de longue date dans d'autres pays européens. Favoriser la pratique du vélo passe également par une communication importante en faveur de ce mode de déplacement. Nombre de collectivités communiquent régulièrement sur les bienfaits du vélo, les aménagements mis en œuvre ou sur les règles à

suivre pour un meilleur partage de la rue. L'État doit accompagner ces politiques locales au travers par exemple de formations à l'apprentissage des nouvelles règles du code de la route. Le vélo est désormais un mode de transport à part entière dans nos villes et métropoles. État, collectivités, associations, tous ensemble nous devons agir pour changer de braquet et aller de l'avant.

POUR QUELLES RAISONS NANTES MÉTROPOLE A ÉTÉ RETENUE POUR ACCUEILLIR VELO-CITY EN JUIN 2015 ?

La métropole nantaise diffuse à juste titre une image de dynamisme et d'innovation qui se retrouvent dans le domaine de la politique cyclable. Elle aime le vélo, et le revendique ! Classée 5^e du palmarès des

villes du monde les plus « vélo-friendly », son approche globale de la mobilité a su séduire le jury de l'ECF*. En termes de vélo-tourisme, Nantes Métropole a également un profil remarquable. En effet, l'agglomération est à la croisée de deux voies majeures de cyclotourisme : la Loire à Vélo, qui est la portion ouest de l'EuroVélo6, et la Vélodyssée qui est une partie de l'EuroVélo1. Éluée capitale verte de l'Europe en 2013, Nantes a accueilli l'événement Ecocity, le 10^e sommet mondial de la ville durable. C'est donc tout naturellement, dans la continuité de son chemin vers la transition, qu'elle se fera à nouveau l'hôte d'un événement d'envergure avec le congrès international Velo-city en 2015.

* European Cyclists' Federation



© Laurent Mignaux/MÉDE-MILETR

Le Crotoy (baie de Somme).

► POUR EN SAVOIR PLUS

Retrouvez sur le site Internet du ministère de l'Écologie des documents complémentaires : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/salle-de-lecture> ;
 – Le développement des modes actifs : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-developpement-des-modes-actifs.html> ;
 – 25 mesures pour encourager le vélo : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/25-mesures-pour-encourager-le-velo.html> ;
 – Ségolène Royal et Alain Vidalies présentent les résultats de l'expérimentation « indemnité kilométrique vélo » : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Segolene-Royal-et-Alain-Vidalies,42018.html> ;
 – Le site de Monsieur Vélo : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/M-Velo.html>

COLLOQUE

Politique de l'eau : bilan et nouveaux défis

Retour sur le colloque organisé le 21 octobre dernier par le Comité d'histoire, intitulé « 50 ans de politique de l'eau, atouts et défis pour demain ». Cet événement a mis en lumière les atouts et les avancées de cette politique, et a permis d'analyser les difficultés et de mieux préparer l'avenir pour répondre aux défis de demain.



© Bernard Suarez/MEDDE-MLETR

Après une série d'ordonnances royales et de lois diverses depuis le Moyen Âge, l'acte fondateur de la politique de l'eau contemporaine a été la loi du 16 décembre 1964. À la veille de 2015, date fixée par la directive-cadre sur l'eau, pour atteindre le bon état des eaux en Europe, la direction de l'eau et de la biodiversité, les agences de l'eau en métropole et les offices de l'eau outre-mer, l'Onema, le Comité d'histoire ministériel et des associations, telles que l'Académie de l'eau, l'Astee* et la Société hydrotechnique de France, avaient jugé utile d'organiser le colloque du 21 octobre 2014, qui a rassemblé plus de 400 participants à la maison de la Chimie.

Ce colloque a été structuré en quatre temps. L'ouverture du colloque présente les acquis et progrès de la politique française dans le domaine de la politique communautaire de l'eau, des comparaisons avec les autres pays de l'OCDE, et

des enjeux planétaires du dérèglement climatique.

Lutter contre les pollutions diffuses

La première table ronde a été consacrée aux cinquante dernières années : quels défis a-t-on relevés dans les bassins, quel bilan peut-on dresser de l'action des agences de l'eau, quelles ont été les principales difficultés rencontrées ? Le bilan a été jugé positif. Parmi les thèmes abordés, on peut citer la plus grande difficulté à lutter contre les pollutions diffuses que contre les rejets concentrés, l'impact des directives communautaires, le pré-

Rappel : créé en 1995, le Comité d'histoire du ministère a pour mission de maintenir vivante la mémoire du ministère, de se consacrer à l'étude et à la recherche nécessaires pour assurer la conservation, l'enrichissement et la valorisation de son patrimoine. Le Comité d'histoire est rattaché au CGEDD et le secrétaire général du CGEDD est le secrétaire du Comité d'histoire.

cédent allemand de la gestion de l'eau par bassin avec les industriels de la Ruhr dès les XIX^e siècle, les particularités de l'outre-mer, les évolutions de la gouvernance dans les instances de bassin.

Cinq chantiers

Avant la remise des grands prix de l'ingénierie écologique, la ministre a notamment rappelé qu'elle avait demandé, en août 2014, aux agences de l'eau de concentrer leurs actions sur cinq chantiers : réduire les pollutions diffuses, combattre le gaspillage, améliorer la gestion des milieux aquatiques, articuler la politique de l'eau douce avec les enjeux marins, contribuer à la transition énergétique.

La seconde table ronde a porté sur les nouveaux défis de la politique de l'eau au regard des enjeux de la transition écologique en vue d'une appropriation territoriale renforcée. Cela concerne notamment les milieux montagnards, les pratiques agricoles, le bon état écologique, les risques induits par le prélèvement budgétaire, les attentes de la jeunesse dans le monde, la responsabilité des élus, la prévention des inondations.

* Association scientifique et technique pour l'eau et l'environnement.

Patrick Février, secrétaire délégué du Comité d'histoire

► POUR EN SAVOIR PLUS

Retrouvez le texte du colloque sur notre site internet : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-actes-du-colloque-50-ans-de-politique-de-l-eau-a1892.html>

Tous les rapports publics du CGEDD sur : www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

► LE RÉTABLISSEMENT DU CARACTÈRE MARITIME DU MONT SAINT-MICHEL

Rapports n° 008818-01 et 02 – octobre 2013 et mars 2014

Éric VERLHAC, CGEDD ; Didier BANQUY, Olivier MESLIN, IGF ; Tristan FLORENNE, IGA ; Nicole POT, IGAC

Le premier rapport porte sur les conditions du montage financier du projet et d'équilibre de la délégation de service public relative au parc de stationnement et au système de transport des visiteurs. Le second concerne l'organisation générale du site après l'achèvement du projet. Il analyse les points faibles du dispositif précédent : la dispersion des responsabilités et la fragilité de l'intervention de l'État, la multiplicité de périmètres de protection non coordonnés, l'enchevêtrement des procédures et l'absence de projet global prospectif. Il préconise la création d'un établissement public (EP) national qui viendrait combler l'absence d'une structure adaptée à la gestion de grand espace d'intérêt patrimonial et environnemental. Il détaille les compétences susceptibles d'être confiées à cet EP qui pourrait faire l'objet d'une mission de préfiguration compte tenu des enjeux de développement du site et des difficultés rencontrées par les collectivités locales concernées à porter le projet.

► CONTRIBUTION DE L'AUTO-RÉHABILITATION ACCOMPAGNÉE AU PLAN DE RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DE L'HABITAT

Rapport n° 009350-01 – juin 2014
Hervé BERRIER, CGEDD

La mission a animé et coordonné une concertation en vue de rendre possible une contribution active et efficace de l'auto-réhabilitation accompagnée à l'effort de rénovation énergétique des logements. Si la concertation a confirmé la nécessité de mieux asseoir le modèle économique de l'auto-réhabilitation accompagnée, elle n'a pas permis de définir de

manière consensuelle les conditions de son déploiement. Le rapport formule 14 recommandations visant à clarifier les modalités d'intervention des acteurs pour mieux participer à une amélioration efficace de l'habitat : adaptation du modèle économique pour l'auto-réhabilitation à vocation très sociale ; création d'un régime juridique, social et fiscal des activités d'autoproduction ; association du marché au déploiement, à la qualité des chantiers et à la sécurité des personnes.

► LA PONCTUALITÉ DE LA LIGNE B DU RER : EFFICACITÉ DES INVESTISSEMENTS ET RÉFORMES EN COURS

Rapport n° 009609-01 – avril 2014
Bernard SIMON, Hervé DE TREGLODE, CGEDD

Le fonctionnement de la ligne s'est amélioré au fur et à mesure de la mise en œuvre des investissements prévus dans le projet RER B nord. La grille horaire mise en place en 2013 a apporté les avantages attendus en matière de souplesse d'exploitation. La ponctualité, en progrès, reste cependant à un niveau très insuffisant et les incidents importants, trop nombreux. La charge de la ligne exige un pilotage précis et réactif ainsi qu'une plus grande fiabilité des équipements. Le premier schéma directeur de la ligne B a permis des réalisations importantes comme la mise en place d'une exploitation de type métro au nord de la gare du Nord, la rénovation d'une grande partie du matériel roulant. Un second schéma directeur, approuvé par le STIF en 2013, porte sur un investissement d'environ 500 millions d'euros. La mission recommande de le compléter par d'autres projets, étudiés dans la perspective de leur réalisation sur la période 2014-2018. La démarche doit se traduire par des améliorations perceptibles dès les prochains mois pour les usagers.

► DÉVELOPPEMENT DES COMMUNES RURALES, ACCÈS AUX SERVICES ET NOUVEAUX MODES DE VIE

Rapport n° 008977-01 – août 2014
Pascaline TARDIVON, Patrick DIENY, Jean-Jacques KEGELART, Bertrand CREUCHET, CGEDD

L'étude porte sur douze communes de moins de 2000 habitants montrant un développement significatif, situées en périphérie des pôles urbains et en milieu rural. L'importance de l'intervention des conseils municipaux pour accueillir de nouveaux arrivants grâce à des actions en faveur du logement, de l'emploi ou des services, est soulignée, de même que l'intérêt des organisations intercommunales. Les services déconcentrés doivent soutenir la mise en place d'organisations permettant aux communes de disposer d'une ingénierie de proximité, veiller à la mise en œuvre des politiques publiques et assurer la diffusion des expériences innovantes avec l'appui du Cerema. Ils pourraient être force de propositions dans des domaines tels que les circuits courts, la transition écologique et énergétique.

► SYNTHÈSE DES AUDITS DE MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS ET HYDRAULIQUES PAR DÉPARTEMENTS – ANNÉE 2012

Rapport n° 008237-01 – oct. 2013
Bruno MEGRET, CGEDD

Les audits réalisés en 2012 ont porté sur les Bouches-du-Rhône, le Cantal, la Charente, la Corrèze, l'Eure-et-Loir et la Vienne. La politique de prévention des risques naturels et hydrauliques semble opérationnelle et structurée. Quelques-uns de ses volets mériteraient cependant un réexamen. Certains documents ou structures sont considérés comme secondaires et de peu d'utilité. Le regroupement du schéma départemental de prévention des

risques naturels et du dossier départemental des risques majeurs paraît s'imposer. L'organisation territoriale est maintenant stabilisée et efficace. Le rapport s'interroge sur la complexité des financements. Il souligne les difficultés créées par la mobilité des personnels avec les problèmes de compétence en résultant.

► LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE : EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET ANALYSE ÉCONOMIE

Rapport n° 009574-01 – juill. 2014
Jean-Claude GAZEAU, Philippe FOLLENFANT, CGEDD ; Bruno PARENT, David KRIEFF, IGF ; Jean CUEUGNIET, François VALERIAN, Mathieu MOREL, CGEJET

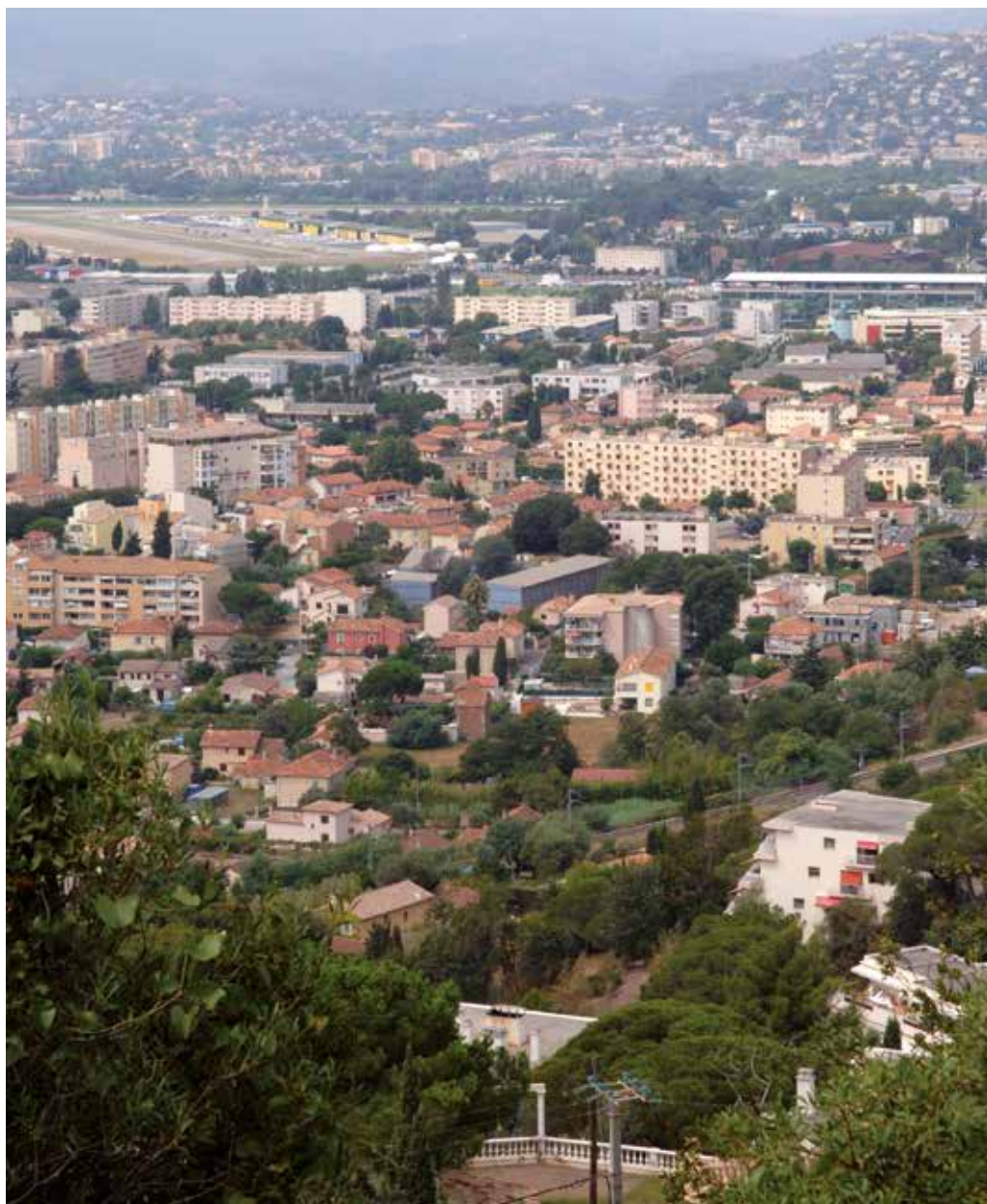
La mission constate l'importance des certificats d'économie d'énergie (CEE) dans la politique d'efficacité énergétique nationale, renforcée par les choix faits par la France dans sa notification au titre de la directive européenne dite « efficacité énergétique ». Elle a cherché à mesurer l'effet du dispositif sur la consommation d'énergie finale du secteur résidentiel. Les outils publics d'efficacité énergétique ont eu un effet inférieur à l'impact attendu sur la consommation. Les CEE présentent des avantages par rapport au crédit d'impôt développement durable et à la TVA à taux réduit et devraient évoluer. Trois mesures sont proposées : une révision des fiches standardisées ; une meilleure information du particulier sur la pertinence des différentes opérations ; un meilleur ciblage du dispositif. La mission propose de tester deux outils de ciblage : le passeport énergétique et une action sur les bâtiments les plus énergivores durant la période 2015-2017, en vue de leur généralisation éventuelle.

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

Le CGEDD fait appel au Cerema

Pour mener à bien ses missions, le CGEDD a parfois recours aux travaux du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Zoom sur une récente collaboration.

Dans le cadre de la mission confiée à Marianne Leblanc-Laugier et Pascaline Tardivon, membres permanents de la section Droit, logement et société, sur l'évaluation de la politique de vente de logements sociaux à leurs occupants, il est apparu nécessaire aux rédactrices de disposer non seulement de données chiffrées sur les volumes de logements concernés, mais aussi sur leur occupation, le profil des acquéreurs ou les caractéristiques des logements vendus aux particuliers. Or les sources disponibles, c'est-à-dire l'enquête annuelle sur la vente HLM de la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP), le répertoire du parc locatif social (RPLS anciennement EPLS*) et les enquêtes internes aux fédérations adhérentes de l'Union sociale pour l'Habitat, fournissaient des chiffres très disparates et fragmentaires selon la mission. La DHUP a alors communiqué à la mission un travail à caractère exploratoire réalisé par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) en 2012 visant à identifier les logements sociaux vendus à partir des données fiscales. L'ex-Cete Nord-Picardie, grâce aux compétences développées par le Pôle national de compétence et d'innovation sur les marchés locaux de l'habitat, avait élaboré une méthodologie permettant de dénombrer et caractériser



© Bernard Suard/MEDE-ILETR

Logements HQE à Cannes La Bocca, vue d'ensemble des maisons HLM Les Floribondas.

la vente HLM à l'aide des fichiers Filocom (Fichier Logement à la Commune) issus principalement de la taxe d'habitation et diffusés par le service de l'observation et de la statistique du Medde. Le CGEDD a donc confié au Cerema une mission complémentaire pour enrichir cette méthodologie et fiabiliser les données, cerner au plus près l'occupation des logements après acquisition, ainsi que les caractéristiques sociales des acquéreurs (âge, composition familiale, occupants lors de la vente ou non). Le Cerema a

également utilisé les fichiers fonciers (également appelés Majic) pour réaliser des monographies sur certains ensembles dont la vente avait été autorisée par l'État.

* Enquête sur le Parc Locatif Social.

Pascaline Tardivon
Contacts Cerema :
Peggy Mertiny et Sylvain Guerrini

► **POUR EN SAVOIR PLUS**

L'étude est consultable sur le site du Cerema : <http://www.nord-picardie.cerema.fr/marche-locaux-de-l-habitat-r28.html#entete>