

Liberté Égalité Fraternité





PIERRE-ALAIN ROCHE Président de la section mobilités et transports du CGEDD

# **Mobilités:** tirer les leçons de la crise

# SOMMAIRE

# 3 ACTUALITÉS

**Management:** quels parcours professionnels pour les cadres supérieurs?

**5** DOSSIER

**Mobilité:** vers un changement d'ère?

**10** PERSPECTIVE

# Rénovation urbaine:

financer la requalification des centres-villes

**11** LES RAPPORTS

**Présentation** des principaux rapports du CGEDD

12 REGARD SUR...

**Énergie:** externalités et financement du biogaz

n engageant, avant la crise sanitaire, un exercice collectif de prospective des mobilités, copiloté avec France Stratégie, le CGEDD voulait mettre en évidence l'importance de la gestion des incertitudes dans la décision publique. Nous pressentions qu'elles sont fortes et que des analyses en tendances générales ne rendraient pas compte d'une dimension majeure, celle des risques. Cela oblige à raisonner de façon plus élaborée sur les trajectoires décisionnelles: ne pas procrastiner pour les mutations indispensables, éviter la dispersion comme la prise de risque issue de choix prématurés et hasardeux, ne pas poursuivre par inertie des modèles dépassés, bien anticiper l'effet des leviers de l'action publique sur les réalités, mettre en confort les acteurs par des politiques flexibles et adaptatives mais pouvant être suffisamment anticipées... La crise a montré que ces incertitudes étaient majeures même à très court terme et nous a confortés dans cette démarche.

Les mobilités s'appréhendent dans des échelles de temps et d'espace imbriquées. Les bénéfices que l'on en tire sont attachés à l'atteinte d'un but et non au déplacement en « Le CGEDD ancre ses réflexions dans les nombreux travaux qui lui sont confiés. Ceux-ci lui offrent une opportunité exceptionnelle d'y assimiler des connaissances nouvelles. »

lui-même, dont on ne perçoit bien souvent directement que les désagréments (émissions, bruit, temps passé, accidents, coût, etc.).

Le CGEDD ancre ses réflexions dans les nombreux travaux qui lui sont confiés. Ceux-ci lui offrent une opportunité exceptionnelle d'y assimiler des connaissances nouvelles. Il explore ainsi les mutations économiques du secteur pour remédier à ses immenses fragilités actuelles, les révolutions à venir de son empreinte environnementale ainsi que les ruptures de ses modèles sociaux, qu'il s'agisse des personnes qui produisent ces services essentiels à la vie de la Nation ou des pratiques d'usage qui innovent chaque jour.

### 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.

Directeur de la publication: Daniel Bursaux. Rédacteur en chef: Philippe Caron. Secrétaire de rédaction: Bruno Hémon.
Comité de rédaction: Nadine Asconchilo, Isabelle Auricoste, Corinne Arnoux, Édith Le Capitaine, Françoise Restoin-Morabia, Guy Robin.
Adresse: CGEDD/SG, bureau de la communication, Tour Séquoïa, 92055 La Défense CEDEX. Tél.: 01 40 81 68 63. E-mail: bruno.hemon@developpement-durable.gouv.fr – Site Internet: www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr. Conception et réalisation: CITIZENPRESS
49, rue du Faubourg-Poissonnière, 75009 Paris. Tél.: 01 77 45 86 86. Responsable d'édition: Stéphane Boumendil. Chef de fabrication:
Sylvie Esquer. Impression: Advence. Dépôt légal: À parution.

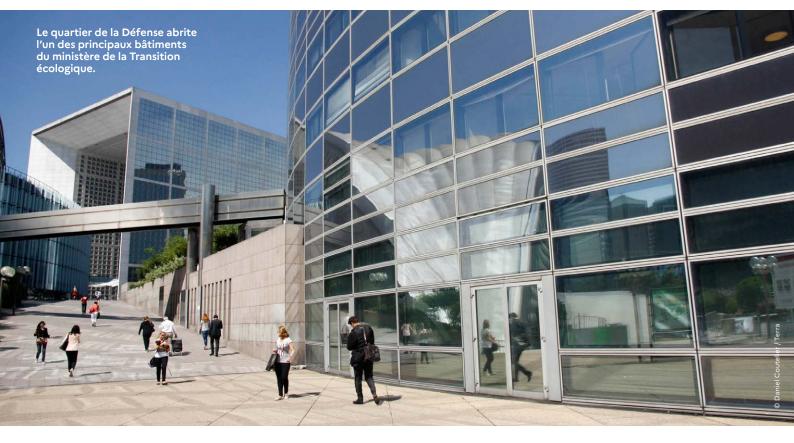
Photo de couverture: Barge transportant les 140 sculptures animales du projet «Arche de Noé Climat» © Arnaud Bouissou-Terra ISSN: 1966-6586.





MANAGEMENT

# Quels parcours professionnels pour les cadres supérieurs?



Aux côtés de la DRH du ministère, le collège « management et ressources humaines » du CGEDD mène un important travail de réflexion sur la stratégie à mener auprès des cadres.

a politique des ressources humaines du ministère vit une profonde transformation. Cette politique doit-elle être spécifique selon les classes d'âge? Doit-elle s'adapter aux cadres supérieurs trentenaires? Comment manager les cadres supérieurs de plus de 55 ans? Et comment répondre à ces questions en restant cohérent avec les lignes directives de gestion? La stratégie ministérielle RH est décrite dans les lignes directrices de gestion (LGD). Elle repose sur trois piliers:

• la consolidation « agile » du socle technique qui fait la pertinence et la légitimité de l'action du pôle ministériel ;

- le renforcement des compétences managériales avec la transversalité des pratiques et la transformation numérique;
- les parcours professionnels qui en découlent sont au croisement des attentes des individus et de celles des services employeurs.

## **DÉMARCHE PROACTIVE**

Comme tous les agents, les cadres sont clairement appelés à construire eux-mêmes leur trajectoire professionnelle. Pour élaborer leur parcours, les cadres peuvent compter sur un « réseau de conseil à l'agent » composé de conseillers mobilité-carrière (CMC),

de chargés de mission d'encadrement (CME), du Centre ministériel de valorisation des ressources humaines (CMVRH) et des inspecteurs généraux en charge des ressources humaines (IGRH), membres permanents du CGEDD. Les agents sont aussi invités à une démarche proactive pour identifier les postes à pourvoir en lien avec leurs aspirations d'évolution. Le réseau de conseil doit permettre d'organiser et d'accompagner leur mobilité, qu'elle soit fonctionnelle, structurelle, ou géographique.

Le CGEDD, à travers son collège « management et ressources humaines » a cherché à approfondir ce sujet et à croiser les ressentis et les expériences. Cette approche nouvelle a consisté à s'interroger sur les caractéristiques des cadres supérieurs en fonction de leur âge avec l'étude de deux populations distinctes: celle des jeunes cadres supérieurs et celle des seniors.

# 4 ACTUALITÉS

ÉCHOSCGEDD / JUILLET 2021 Nº 96



### **ÉQUILIBRE VIE-TRAVAIL**

Les jeunes cadres aspirent-ils à un meilleur équilibre entre leur vie personnelle et leur vie professionnelle? La génération des cadres trentenaires n'hésite pas à affirmer qu'elle souhaite consacrer davantage de temps à sa famille, à l'épanouissement personnel, aux relations sociales. Ces cadres peuvent refuser des postes de « directeur corvéable » et préférer la stabilité géographique. Le choix de mener une carrière et une vie personnelle en parité avec sa compagne ou son compagnon est également un marqueur de cette génération. Son rapport à l'autorité serait différent sans que cette affirmation soit vérifiée. En réalité, ces caractéristiques ne constituent pas forcément une rupture dans la pratique du management, mais sont beaucoup plus assumées ouvertement.

# LES CADRES SUPÉRIEURS DE PLUS DE 55 ANS: RISQUES OU ATOUTS?

Le sujet des seniors s'est rapidement élargi à la problématique de la gestion du dernier tiers de vie professionnelle. Pour les cadres supérieurs de plus de 55 ans, trois risques ont été inventoriés. Le premier est la « surchauffe »:



Intrapreneurs dans les bureaux de la Fabrique du numérique, à la Grande Arche de la Défense. décalage par rapport à l'époque, dépassement du niveau de compétence, fatigue, surmenage, peur, etc. Le deuxième est le « sous-régime » : lassitude, baisse d'intérêt, de motivation, amertume, trop longue stabilité sur le même poste sans perspectives, etc. Le troisième est l'« embouteillage » : blocage de la carrière de jeunes cadres à fort potentiel, par le manque de débouchés.

À ces risques ont été associées des pistes de solution RH pour les éviter ou les limiter, mais là encore, cette population appelle moins un management particulier qu'une vigilance. Chacun sait que les étapes de vie ont des incidences professionnelles.

# PROJET PROFESSIONNEL ET PARCOURS DE VIE

La politique RH pourrait prendre en compte la diversité des choix de vie dans les parcours professionnels. Les caractéristiques précédemment débattues et analysées entre professionnels RH sont utiles pour adapter leurs conseils et leurs suivis aux individus. Cette réflexion a permis de conclure à l'importance de prendre en compte les conséquences professionnelles des étapes de vie : carrière de sportif de haut niveau, mariage, séparation, naissance d'enfant, etc. Un projet professionnel s'inscrit dans un projet individuel de vie. La diversité s'exprime dans les choix de vie et dans les parcours professionnels.

La durée sur un poste (au-delà de 3 ans) peut être commandée par d'autres critères que la carrière. Elle pourrait s'allonger selon des choix personnels de stabilité, ou encore par la nécessité de maintenir en poste des cadres expérimentés, des experts dans des univers complexes et en transformation. Les conditions de réussite, les promotions pourraient évoluer dans ce contexte. La stabilité n'est pas nécessairement un refus de « prendre des risques ».

La complexité des politiques, les transformations des organisations et l'allongement de la vie professionnelle réinterrogent le modèle linéaire et ascensionnel du parcours professionnel. On assiste depuis plusieurs décennies à une mutation de la conception du temps (connexion permanente) et des échelles de temps (jour, semaine, année, vie), qui aura des incidences sur le management, y compris à distance, en situation de télétravail.

Cette réflexion collective des responsables de la DRH du ministère et des membres du CGEDD sera vraisemblablement développée dans l'avenir. Diversité des parcours et donc des accompagnements conduisent à un processus de professionnalisation en continu des membres du réseau du conseil à l'agent.

Agnès Mouchard et Didier Kruger, coordonnateurs du collège « management et ressources humaines » du CGEDD



# MOBILITÉ VERS UN CHANGEMENT D'ÈRE?



Développement du télétravail et de l'usage du vélo, baisse de fréquentation des transports en commun: la crise sanitaire a rebattu les cartes en matière de mobilités. Le principal défi demeure: dans la perspective d'une décarbonation des mobilités, ces mutations ont-elles vocation à devenir durables? Une chose est sûre: elles nécessitent d'être anticipées et accompagnées, afin de ne pas être subies.

Une des plus importantes évolutions envisagées dans le secteur de la mobilité réside dans la décarbonation des transports. Carburants alternatifs, électrification... plusieurs missions du CGEDD contribuent à éclairer la décision publique pour des modes de transport moins dépendants des énergies fossiles.

> es émissions de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté en France entre 1995 et aujourd'hui. Le transport représente désormais 31 % des émissions françaises. Pour parvenir à la neutralité carbone d'ici à 2050, les progrès technologiques apparaissent indispensables et il sera utile de les compléter par des évolutions vers des pratiques d'usage plus sobres. S'agissant des véhicules particuliers, les évolutions sont perceptibles. Le développement de la voiture électrique s'amplifie et les perspectives industrielles sont encourageantes. Les schémas directeurs des infrastructures de recharge ouvertes au public ont été lancés le 31 mai avec la publication du guide national de l'électromobilité.

C'est dans ce mouvement que s'inscrit la mission conduite par le CGEDD avec le conseil général de l'Économie (CGE) visant à accélérer le raccordement des aires de repos des autoroutes concédées au réseau électrique. Le CGEDD s'est également vu confier la rédaction du rapport du Gouvernement au Parlement sur la décarbonation et la réduction des émissions atmosphériques polluantes des secteurs aérien et maritime, prévu par l'article 81 de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

### **DÉCARBONER LE MARITIME ET L'AÉRIEN**

Néanmoins, des solutions de transition sont sans doute nécessaires pour les secteurs maritime et aérien. La mission confiée au CGEDD et au CGE sur le modèle économique des carburants alternatifs dans les ports maritimes étudie la diversification de l'offre en énergie faiblement carbonée dans les ports (électricité à quai, GNL, hydrogène) pour les navires, mais aussi pour les équipements portuaires et les transports fluvial et terrestre, qui sont les maillons suivants de la chaîne logistique. Le gaz pourrait alors être utilisé pour les navires et les poids lourds. Le gaz naturel, qui pourrait servir de carburant de transition (-20 % de GES par rapport au diesel), ne permettra pas d'atteindre les objectifs de réduction



# LA PAROLE À...

**David Valence,** président du Conseil d'orientation des infrastructures, vice-président délégué aux transports de la région Grand Est et maire de Saint-Dié-des-Vosges

# « Fret ferroviaire: la mutation en construction »

« Le Conseil d'orientation des infrastructures a été créé comme une structure pérenne par la loi d'orientation des mobilités (LOM). Placé auprès du ministre chargé des Transports et installé par Jean-Baptiste Djebbari le 11 mars 2021, le Conseil réunit des responsables politiques et des experts pour conseiller le Gouvernement sur la programmation des investissements en matière de mobilité. Le CGEDD est très impliqué par la présence en son sein de Pierre-Alain Roche, qui est de plus notre rapporteur général. Sandrine Godfroid, présidente de la section « milieux, ressources et risques » du CGEDD, est également membre du Conseil. Notre première saisine a concerné la stratégie de développement du fret ferroviaire, document prévu par l'article 178 de la LOM. Notre avis, que j'ai transmis le 2 juin au ministre, sera publié sur notre site quand cette stratégie, qui le prendra en compte, sera transmise par le Gouvernement au Parlement. »

## > POUR EN SAVOIR PLUS

Sur le Conseil d'orientation des infrastructures: https://www.ecologie.gouv.fr/conseil-dorientation-des-infrastructures-coi



Véhicule électrique en charge sur une borne « Universal Quick Charger ».

de gaz à effet de serre et le biogaz est disponible dans des quantités limitées, ce qui rend son utilisation préférable dans les secteurs de niche. Le biocarburant semble également porteur d'espoir comme source d'énergie décarbonée.

Concernant le secteur aérien, l'incorporation de biokérozène à hauteur de 50 % en 2050 devrait permettre une réduction de 90 % des GES. À titre d'exemple, Airbus travaille sur un prototype d'avion à hydrogène, ZEROe, qui pourrait être déployé vers 2040.

# Une nouvelle agence pour l'innovation dans les transports

Face aux enjeux liés au changement climatique, à la révolution digitale et au besoin d'offrir de nouveaux services de transport adaptés à nos territoires, les transports doivent se réinventer. Pour relever cet immense défi, les démarches d'innovation sont la clé. Mais elles font souvent face à de nombreux freins: réglementation encore trop lourde, complexité des procédures, méconnaissance des financements, etc. D'où l'importance de coordonner les actions de soutien à l'innovation entre l'État, les laboratoires d'innovation des grands opérateurs publics et privés et les initiatives issues des territoires. Ce rôle sera dévolu à l'Agence de l'innovation pour les transports (AIT), dont Jean-Baptiste Djebbari, ministre

délégué chargé des Transports, a annoncé la création lors du Conseil ministériel pour le développement et l'innovation dans les transports (CMDIT) du 8 avril dernier. « Transition écologique et énergétique, révolution numérique, besoin de résilience accrue face aux crises: le secteur des transports fait aujourd'hui face à des défis historiques, a souligné Jean-Baptiste Djebbari à cette occasion. Ce sont autant de bouleversements que d'opportunités. » Associant la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'AIT renforcera les liens entre les services du ministère des Transports et les acteurs de l'innovation. Elle devrait être opérationnelle d'ici à l'été.

# Gouvernance des mobilités: le CGEDD se mobilise

Pilotées par différents niveaux de collectivités – intercommunalités et régions – les politiques de mobilité nécessitent des systèmes de gouvernance adaptés aux spécificités de chaque territoire. Un enjeu au cœur des préoccupations du CGEDD.

mené à se transformer, le système de mobilité est marqué par de grandes disparités géographiques. La façon de nous déplacer répondra davantage aux enjeux climatiques mais aussi de cohésion sociale et territoriale. L'engagement du CGEDD est multiple:



Le CGEDD a engagé avec France Stratégie depuis le début d'année 2020 la construction d'une prospective des mobilités pour 2040, 2060 et pour les échéances intermédiaires. Le travail qui mobilise de nombreux experts a été organisé en quatre grands chantiers thématiques (motorisations, voyageurs, marchandises, aménagement et mobilités). Un groupe traite de façon transversale des risques et incertitudes. Le principe des scénarios prospectifs a été stabilisé.

Autant que possible, les conséquences de la crise sanitaire sont prises en compte même si des incertitudes subsistent sur la pérennité des inflexions ou accélérations de l'évolution des comportements qui ont été constatés. Des séminaires en juillet et septembre 2021 permettront de discuter les premières versions des rapports thématiques et d'engager la production du rapport de synthèse. L'objectif initial de publier ces travaux fin 2021 est maintenu.



- Les membres du CGEDD pilotent les comités techniques des grands projets ferroviaires qui ont marqué des progrès, notamment concernant leur financement, importants au cours du premier semestre de 2021. Ils président aussi des plateformes interrégionales services et infrastructures ferroviaires sur tout le territoire pour une meilleure qualité de service et une performance mieux programmée.
- Le CGEDD travaille avec l'IGA et le CGEFI à l'organisation des transports publics de la métropole d'Aix-Marseille-Provence.
- Le rapport « Smart airport » explore les opportunités qu'apporteraient des aéroports hautement digitalisés, comprenant l'automatisation du parcours passager et de nouveaux systèmes informatiques performants dans l'objectif d'optimiser la gestion, les flux de passagers et les ressources financières.
- Le député Damien Pichereau conduit une mission sur la mobilité automatisée et connectée destinée à examiner l'accélération possible de son développement grâce à la réalisation de projets européens.
- La crise sanitaire a mis en avant un besoin de sécurisation des déplacements auquel répondent les véhicules individuels (voiture, vélo, trottinette...), qu'ils soient en propriété ou partagés. De nouveaux opérateurs investissent ce marché potentiel, à un moment où les autorités organisatrices sont encore incomplètement structurées pour répondre à des besoins évolutifs. La mission « nouvelles mobilités » tente de clarifier cette situation et de dresser des perspectives.

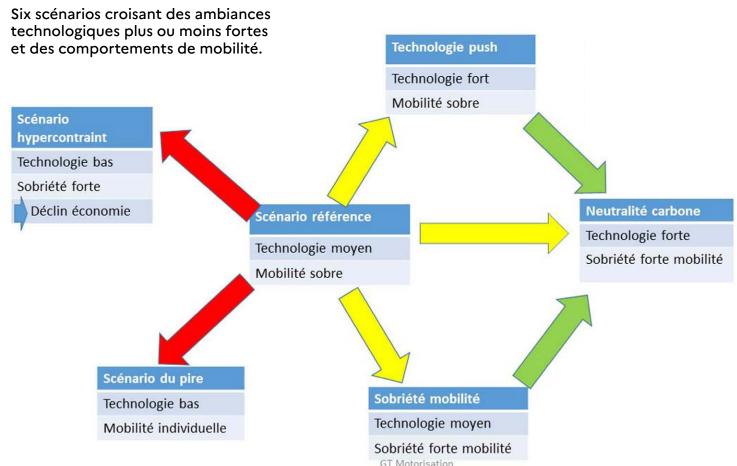


# Une mission sur l'avenir des transports en commun

Le 19 novembre 2020, le ministre délégué chargé des Transports a confié à Philippe Duron, personnalité reconnue pour son expertise dans le domaine des transports, une mission sur l'avenir du modèle économique des transports en commun en France. Le CGEDD l'accompagne dans cette mission. Un premier rapport provisoire rendu le 16 avril 2021 identifie trois défis que les autorités organisatrices de la mobilité urbaines et régionales devront relever ces prochaines années: la crise sanitaire, la décarbonation des moyens de transport routiers et ferroviaires et la digitalisation des transports. D'un côté, le contexte de crise sanitaire a fait observer

une baisse de la fréquentation des transports en commun urbains. En cause: la peur du virus et le développement significatif du télétravail et du e-commerce. D'un autre côté, l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 nécessite la décarbonation des transports et donc le renouvellement des flottes ainsi qu'une réflexion sur l'aménagement du territoire et sur l'urbanisme. Les enjeux soulevés sont donc ceux d'une mobilité inclusive, de la lutte contre le réchauffement climatique et des ressources et leviers qui seront utilisés pour consolider le modèle économique des transports en commun et permettre de faire face aux évolutions de la mobilité.

# Les différents scénarios envisagés par la démarche de prospective des mobilités 2040-2060



**ÉCHOS**CGEDD / JUILLET 2021 Nº 96

## RÉNOVATION URBAINE

# Financer la requalification des centres-villes

Afin d'évaluer le coût des opérations de rénovation des quartiers anciens dégradés, le Gouvernement a confié une mission au CGEDD\*. Ses recommandations se basent sur l'étude de 200 opérations.

pérations programmées en faveur de l'habitat et programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés... L'attractivité des centres-villes est devenue un enjeu des politiques publiques. Mais les moyens qui leur sont consacrés ont montré leurs limites. En 2017 avec le programme Action Cœur de Ville (222 villes moyennes concernées) puis en 2020 avec le programme Petites villes de demain (1000 communes de moins de 20000 habitants), une politique de recentrage est engagée vers les cœurs d'agglomération ou de communes.

Il manquait à ces dispositifs un financement spécifique des déficits d'opérations en centre-ville. Or le coût du déficit d'aménagement dans ces quartiers était peu étudié. La mission confiée au CGEDD visait donc à évaluer le besoin financier et à proposer des modalités d'attribution des fonds qui seraient mobilisés dans le cadre du dispositif en projet.

# 4,5 MILLIARDS SUR 10 ANS

Se basant sur près de 200 opérations recensées par l'ANCT et l'Anah, la mission a déterminé un coût moyen par opération et constaté l'importance du besoin de financement public. L'enveloppe nationale destinée aux déficits d'opérations de recyclage a été estimée à 450 millions d'euros par an (soit 4,5 millions de par a le de la contra de la c

**450**millions
d'euros par an.
C'est l'estimation
de l'enveloppe
financière nationale nécessaire
aux déficits
d'opérations
de recyclage
(soit 4,5 milliards
d'euros sur 10 ans).

1200 communes concernées par les opérations de recyclage.



liards d'euros sur 10 ans) pour couvrir 1200 communes (dont celles concernées par Action Cœur de Ville et Petites villes de demain). Cette enveloppe a été déterminée sur la base d'une analyse statistique des îlots IRIS (découpage infracommunal de l'INSEE) permettant d'évaluer plus finement le nombre de logements anciens et dégradés dans les communes concernées. L'exercice était d'autant plus délicat que le programme Petites villes de demain n'était alors pas arrêté.

Par ailleurs, la mission a proposé d'attribuer ces aides selon plusieurs critères de manière à adapter les financements aux situations locales. Les taux de financement pourront ainsi être modulés en fonction de la fragilité du territoire, des contraintes de mise en œuvre de la reconversion immobilière et des exigences en

matière sociale, environnementale et patrimoniale.

Les critères ont été en grande partie repris dans le cadre du « fonds friches » créé par le Gouvernement en septembre 2020. Parallèlement, le rapport de mission a recommandé de mobiliser les établissements publics fonciers en les dotant de nouveaux moyens pour conforter les politiques d'intervention en centre-ville, de renforcer l'écosystème opérationnel dans les territoires et de créer au niveau national une ingénierie spécialisée dans la requalification urbaine pour appuyer les acteurs locaux dans la rénovation de ces quartiers.

### Soraya Daou et Philippe Schmit

« Financement des déficits d'opérations de recyclage », rapport établi par Rapport établi par Soraya Daou et Philippe Schmit, avec la participation de Jérôme Peyrat.

# SÉLECTION DES RAPPORTS PUBLIÉS DU CGEDD 11

ÉCHOSCGEDD / JUILLET 2021 Nº 96

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

LES AMÉNITÉS
RURALES ET LEUR PRISE
EN COMPTE DANS
L'ACTION PUBLIQUE;
RÉCONCILIER
AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE,
ENVIRONNEMENT
ET AGRICULTURE

Rapport n° 013367-01 - avril 2021 Jean-Jacques Kégelart, Michel Py Lionel Rimoux, CGEDD; Marie-Louise Simoni, IGA; Christophe Patier et Philippe Simon, CGAAER.

Une aménité rurale est un agrément ou un avantage économique qui présentent un caractère marchand ou non directement marchand. Cet agrément est procuré par un paysage ou son environnement, au sens de caractéristiques géophysiques, biologiques, naturelles ou résulte d'une action humaine, non nécessairement destinée à la produire, telle que les activités agricoles et forestières. Les aménités rurales, avec en premier lieu l'eau, la biodiversité, l'alimentation, l'énergie, l'espace et les paysages, sont d'ores et déjà prises en considération dans les interventions publiques. Une base légale de la notion transversale d'aménités rurales est de nature à favoriser une approche intégrée de la ruralité. Cette référence peut donner à chaque échelon territorial une clé pour relier le maintien et la valorisation des ressources stratégiques de ses espaces naturels, agricoles et forestiers, et de leur capital humain à son action sur l'aménagement du territoire. Cette référence peut aussi donner à chaque échelon l'équilibre financier des collectivités qui le composent, les outils contractuels et les besoins en ingénierie. Elle peut favoriser en outre le développement de dispositifs tels que les paiements pour

services environnementaux ou l'orientation des investissements vers les entreprises engagées dans la préservation de la biodiversité. La mission propose un cadre législatif définissant les aménités rurales, leur reconnaissance par les collectivités aux échelons pertinents et des mesures offrant des alternatives pour fonder une politique reposant sur cette reconnaissance.

# ▶ GESTION DES RISQUES LIÉS À LA PRÉSENCE D'AMMONITRATES DANS LES PORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

Rapport n° 013535-P - juin 2021 Jérôme Goellner, François Marendet, CGEDD; Michel Pascal, Jean-Luc Vo Van Qui, CGE

La catastrophe du port de Beyrouth a remis en évidence les risques que peuvent présenter les produits à base de nitrate d'ammonium et notamment les ammonitrates à haut dosage présentant un risque d'explosion. Une explosion d'un stock même limité d'ammonitrates, haut dosage peut provoquer des dégâts considérables, comme en témoigne la catastrophe d'AZF, à Toulouse. La mission considère que les risques y sont maîtrisés même si elle émet des recommandations pour améliorer encore la situation. Le transport des matières dangereuses par voie navigable fait l'objet d'une réglementation internationale. En revanche, les conditions de navigation et chargement ou déchargement des matières dangereuses dans les ports fluviaux sont moins encadrées, contrôlées, et même connues, que dans les ports maritimes. Seules les installations portuaires des ICPE importantes sont réglementées, ainsi que quelques ports importants

faisant l'objet d'études de dangers. Aucun service de l'État n'est en charge de ces sujets. Cela se traduit par des situations ponctuelles qui paraissent anormales de déchargements d'ammonitrates à haut dosage dans des conditions de sécurité non optimales. La mission formule donc plusieurs recommandations pour améliorer la situation. En premier lieu, il lui semble légitime de s'interroger sur l'utilisation des ammonitrates à haut dosage comme engrais interdits dans plusieurs pays, y compris européens. La réglementation devrait plus nettement favoriser les ammonitrates à moyen dosage, en fixant des exigences réglementaires et de contrôle plus lourdes pour les ammonitrates à haut dosage. Les ammonitrates ne font pas l'objet d'une information simple et volontariste sur les risques en direction des agriculteurs, présentant les bonnes pratiques en matière de stockage.

# COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALE FORESTIÈRE ET COLLECTIVE AGRICOLE: ÉVALUATION ET MISE EN COHÉRENCE

Rapport n° 013246-01 - juin 2021 sabelle Auricoste, CGEDD; Hélène de Comarmond, Cathorine de Menthière: CGAAER

Le sujet traité connaît une résonnance avec l'actualité puisque l'artificialisation des sols est considérée comme non soutenable à long terme. Elle contribue de manière importante à la perte de biodiversité constatée sur nos territoires, à l'origine de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016. La lutte contre cette artificialisation a constitué

également plusieurs propositions de la convention citoyenne pour le climat. La mission propose de faire converger les dispositifs existants pour une prise en compte maximale des fonctionnalités des différents espaces naturels, agricoles et forestiers. Elle recommande une approche globale des projets en prenant en compte l'ensemble des facteurs décrits dans l'évaluation environnementale ainsi que celui de la « consommation des sols et des espaces ». Les différentes compensations seraient alors décrites et articulées au sein d'une autorisation administrative globale. La mission considère qu'il convient d'agir simultanément sur l'exercice de planification et sur la démarche projet, avec un niveau d'exigence relevé. La planification permet de raisonner l'aménagement du territoire et d'intégrer très en amont les principes « éviter et réduire » qui sont actuellement trop souvent négligés, conduisant à des destructions que les compensations ne peuvent à elles seules limiter. Une intervention dès la conception du projet permet de limiter les impacts négatifs et d'améliorer l'articulation des compensations. Dans le même objectif, la mission suggère des mesures qui concernent non seulement des projets donnant lieu à étude d'impact ou présentant des impacts environnementaux manifestes mais également les autres projets de moindre taille aussi consommateurs d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

# > POUR EN SAVOIR PLUS

sureau des rapports et de la documentation

Courriel: francoise.restoin-morabia @developpement-durable.gouv.fr



Indispensable à la transition énergétique, le développement la filière biogaz est au cœur d'une mission à laquelle le CGEDD apporte son expertise.

'atteinte de la neutralité carbone en 2050 repose sur une forte diminution de la consommation des énergies fossiles et un développement progressif des énergies renouvelables, dont le biogaz. La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe l'objectif d'atteindre 7 à 10 % de biométhane dans le gaz consommé d'ici à 2030. Cet objectif nécessite toutefois aujourd'hui un soutien budgétaire de l'État reposant sur la prise en charge du différentiel entre les coûts de production du biogaz et les prix du gaz fossile, de l'ordre de 80 €/MWh en 2020.

Ce soutien qui représenterait annuellement plus de 2 milliards d'euros en 2028, peut-il être justifié par les externalités positives du biogaz? Une demande du Parlement a été à l'origine d'une mission conjointe CGAAER, CGE\* et CGEDD visant à objectiver ces externalités et à envisager des pistes de financement de la production de biomé-

thane alternatives à un soutien budgétaire.

# CONTRIBUTION DES FOURNISSEURS

La diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES), résultant de la substitution de gaz fossile importé par du gaz biogénique, peut être valorisée à 20 €/MWh en 2021, et 50 €/MWh en 2030. La méthanisation a des incidences controversées sur la qualité de l'eau, chiffrées dans le rapport de mission entre 0 et 5 €/MWh. Pour l'activité agricole, en se fondant sur les revenus supplémentaires apportés par les cultures intermédiaires à vocation énergétique et les économies d'engrais azoté, elle représente une externalité estimée entre 12 à 21 €/MWh. Elle crée plus de 15000 emplois à échéance 2028, dont la valorisation ne fait pas consensus, expliquant les fourchettes larges (0 à 12 €/MWh) proposées.

La méthanisation offre également une alternative intéressante aux filières coûteuses ou inadéquates d'incinération et d'enfouissement pour le traitement des biodéchets, mais les rapporteurs ont considéré comme « privée » l'externalité correspondante. Au total, la valorisation des externalités apparaît aujourd'hui inférieure au soutien public, mais ce résultat s'inversera à échéance 2030. La mission a examiné différentes pistes d'allègement du soutien public au biogaz, notamment une contribution des fournisseurs de gaz au développement des capacités de production de biométhane, amenant à faire payer davantage le consommateur et moins le contribuable. L'utilisation de biogaz sous forme de gaz naturel véhicule est une piste intéressante, car le différentiel à compenser par rapport aux prix du marché pour assurer une équivalence bioGNV/diesel apparaît moins important que celui résultant d'une injection de biométhane dans le réseau.

> Pascal Douard, section Transition énergétique, construction et innovations du CGEDD

\* CGAAER: conseil général de l'Alimentation, de l'Agriculture et des Espaces ruraux. CGE: conseil général de l'Économie, de l'industrie, de l'Énergie et des Technologies. Usine d'épuration de Valenton: sphère de stockage de biogaz.