



Actualités / Du « facteur 4 » à la neutralité carbone / **Dossier** / Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir / **Perspective** / La loi d'orientation foncière, un marqueur de l'urbanisme français / **Regard sur...** / L'ASI, acteur de la régulation économique des redevances aéroportuaires



ÉCHOS CGEDD

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

P.5 Dossier

Mobilités du quotidien

Répondre aux urgences
et préparer l'avenir



CGEDD

CONSEIL GÉNÉRAL DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE



© DR



**PIERRE-ALAIN ROCHE (À G.)
ET NICOLAS FORRAY,**
membres du Conseil d'orientation
des infrastructures (COI)

Mobilités du quotidien : transformer en actes les intentions affichées

SOMMAIRE

3 Actualités

**Du « facteur 4 »
à la neutralité carbone**

5 Dossier

Mobilités du quotidien :
Répondre aux urgences
et préparer l'avenir

10 Perspective

La loi d'orientation foncière,
un marqueur de l'urbanisme
français

11 Les rapports

Présentation des principaux
rapports du CGEDD

12 Regard sur

L'ASI, acteur de la régulation
économique des redevances
aéroportuaires

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a remis le 1^{er} février à la ministre Élisabeth Borne son rapport « Mobilités du quotidien : répondre à l'urgence et préparer l'avenir ». Il s'agissait de préparer les décisions pour le volet de programmation et de financement des investissements prévus dans la loi d'orientation des mobilités (LOM). Le COI a réuni 10 élus locaux, nationaux et européens et 6 personnes qualifiées. Il a été assisté pour préparer ce rapport par Dominique Ritz, de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), et Mélanie Mégraud, de la Direction générale du trésor. Déjà, Marie-Line Meaux et Patrice Parisé avaient été membres en 2014 de la Commission Mobilité 21, qui avait réalisé un travail analogue. Ces travaux ont aussi mobilisé un groupe d'experts du CGEDD et du Commissariat général au développement durable (CGDD) piloté par Michel Massoni.

Coproduire entre techniciens et élus un rapport stratégique est une aventure exigeante et passionnante. Le consensus sur un texte engagé et clair tient beaucoup aux qualités du président Philippe Duron. Les travaux ont conduit à insister sur des améliorations méthodologiques que le CGEDD pourra accompagner. Certaines réactions à ce rapport, généralement très bien accueilli, ont été vives. Ce n'est pas une surprise. Il est en effet guidé par une logique forte, qui vise à transformer en actes les intentions affichées. Si l'expression des politiques générales est admise par tous, en tirer les conséquences concrètes, en rupture avec les habitudes antérieures, est autrement délicat.

Lors de la signature, un élu nous disait : « *Je signe et j'en suis fier.* » Plus tard, le président et la ministre rendaient hommage au travail du CGEDD. Un journaliste, spécialiste du secteur, nous disait : « *C'est un rapport besogneux, mais c'est exactement de cela dont nous avons besoin, merci.* »

Cette implication du CGEDD dans le COI n'est pas notre seule contribution à la future LOM : Geoffroy Caude préside la commission spécialisée qui prépare l'avis du Conseil national de la transition écologique sur la loi et nombre de nos membres, en sections et en MIGT, ont participé aux travaux des Assises de la mobilité l'automne dernier.

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.



TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Du « facteur 4 » à la neutralité carbone

Le parc éolien d'Ally-Mercœur (Haute-Loire).

La France s'est engagée à réduire massivement ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2050. Fortement mobilisé sur cette question, le CGEDD estime cependant que l'essentiel des efforts reste encore à fournir.

À propos du changement climatique, on évoquait jusqu'à la COP21 de décembre 2015 le « facteur 4 ». On parle aussi désormais de « neutralité carbone ». Le « facteur 4 », c'est la division par quatre des émissions de GES sur la période 1990-2050. En 1990, les émissions de la France étaient d'environ 547 MtCO₂éq, le facteur 4 pour la France implique donc que les émissions brutes atteignent en 2050 le seuil maximum de 137 MtCO₂éq. En 2015 la France émettait 457 MtCO₂éq. Il reste donc du travail. Encore plus ambitieuse est la « neutralité carbone ». Atteindre cet objectif suppose, outre une réduction drastique des émissions, l'exploitation des puits de carbone (notamment les forêts et prairies, qui

absorbent actuellement environ 15% des émissions globales), l'utilisation de techniques de captation et de séquestration du carbone et le recours à l'achat de crédits d'émissions pour compenser le reliquat des émissions nettes. Cet objectif de neutralité carbone, envisagé pour la seconde moitié du XXI^e siècle lors de la COP21, est devenu, depuis l'annonce du Plan climat de juillet 2017, un objectif de la France pour 2050.

À LA CROISÉE DES PROBLÉMATIQUES

Le CGEDD a investi le sujet des émissions de GES à travers un premier rapport, publié en février 2013, sur « La division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 ». Un nouveau rap-

port, publié en février 2017, a actualisé ce travail. Il a été présenté au printemps 2017 aux différentes sections du CGEDD ainsi qu'à la conférence des coordonnateurs des missions d'inspection générale territoriales (MIGT). Les contributions ont été consolidées sous forme d'un avis, présenté à l'automne 2017 au comité permanent du CGEDD puis en assemblée générale au début de l'hiver.

Le changement climatique y est reconnu par le CGEDD comme un sujet difficile, tant du point de vue des méthodes et constats que des mesures opérationnelles. Il est de plus éminemment systémique et intersectoriel. Par exemple, le sujet du véhicule électrique concerne à la fois les secteurs des transports, mais aussi du bâtiment (pour les recharges), et de la production d'énergie (puissance, capacités de stockage). L'étalement urbain est lui aussi à la croisée de plusieurs problématiques : l'usage des sols, les transports ou encore l'aménagement. >>>

GES : LE CADRE LÉGAL

Les orientations en matière d'émissions de GES ont notamment été explicitées dans la loi n° 2015-992 de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) de juillet 2017, déclinées dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC) de novembre 2015, puis la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) de 2016. La SNBC comme la PPE doivent être actualisées en 2018. La question de l'adaptation au changement climatique fait par ailleurs l'objet d'un plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) couvrant la période 2011-2015. Ce plan a été évalué en novembre 2015 par le CGEDD (rapport n° 010178-01) et actualisé en 2018.



UN RYTHME INSUFFISANT

À l'échelle des secteurs d'activité, la situation est particulièrement préoccupante dans les transports. Le secteur reste le premier émetteur national de GES, en raison notamment des bas prix du pétrole ces dernières années. Dans le bâtiment, la rénovation énergétique du bâtiment progresse à un rythme insuffisant, faute d'incitation financière, de formation, d'information, d'industrialisation et d'accompagnement. En matière agricole et forestière, les connaissances (puits de carbone) et stratégies de gestion des sols restent perfectibles. Dans le secteur de la production d'énergie, peu émetteur, de nouvelles problématiques se font jour comme l'autoproduction et l'autoconsommation, ou la stabilité de réseau liée aux énergies renouvelables intermittentes, avec des enjeux de solidarité. Dans l'industrie, enfin, des efforts doivent être fournis pour optimiser les processus de production et les produits, en accélérant notamment le déploiement d'une économie plus circulaire.

TRAJECTOIRES SOUHAITÉES, TRAJECTOIRES SUIVIES

Le CGEDD recommande des évaluations des politiques, projets et marchés à l'aune des émissions (voire de l'empreinte carbone) sur le cycle de vie. Cette approche suppose, selon le CGEDD, plusieurs types d'action dont :



Façade d'un bâtiment à énergie positive.

© G. Prossay-Terra

- La prise en compte d'un prix du carbone adéquat dans l'évaluation des politiques et des projets;
- L'accentuation de l'innovation technique pour faire émerger de nouveaux outils et diffuser des technologies de rupture, mais aussi organisationnelle et comportementale;
- La mise en cohérence des différentes politiques publiques sectorielles;
- Un effort accru en matière d'efficacité énergétique et de sobriété dans tous les secteurs, en particulier les plus émetteurs : le bâtiment (rénovation), les transports (usages et motorisations).

Le CGEDD considère le sujet des émissions de GES comme crucial.

Il appelle à un net renforcement des politiques publiques en la matière dans les différents secteurs, avec une prise en compte plus en amont des problématiques climat au lieu de la simple évaluation d'impact en aval. Un écart important subsiste entre la trajectoire souhaitée et celle actuellement suivie, et cela est confirmé par les indicateurs les plus récents de suivi de la SNBC. Mesures additionnelles, innovations et changements de comportements sont donc simultanément nécessaires.

**Jean-Michel Nataf,
CGEDD/Transition
énergétique, construction et
innovations (TECI)**

Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a remis son rapport à Élisabeth Borne le 1^{er} février dernier.



Le président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Philippe Duron, a remis le 1^{er} février 2018 son rapport à Élisabeth Borne, ministre des Transports. Intitulé « Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir », le document propose plusieurs scénarios en matière d'investissements pour les vingt prochaines années et souligne la nécessité de donner la priorité aux transports du quotidien.

Installé le 17 octobre 2017 dans le cadre des Assises nationales de la mobilité, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a remis ses conclusions à Elisabeth Borne, ministre des Transports, le 1^{er} février dernier. Un rapport bien accueilli : « *Votre rapport est le fruit d'un consensus, entre des élus et des experts, entre des représentants européens, nationaux et territoriaux, et des sensibilités politiques différentes. C'est une force importante pour les débats qui nous attendent, a souligné la ministre. Vous avez réinterrogé de fond en comble notre politique d'investissements dans les infrastructures, en repartant d'une question simple et primordiale : à quels besoins devons-nous répondre en priorité.* » Alors que la ministre s'est engagée à prendre en compte ces réflexions dans l'élaboration du volet programmatique de la future loi d'orientation des mobilités, les membres du COI reviennent sur le contenu et les enjeux de ce rapport.



PHILIPPE DURON,
président du COI, ancien
président de la Commission
Mobilité 21

« Des propositions sur les évolutions récentes de la mobilité »

Le travail du COI a tiré parti de l'expérience acquise avec Mobilité 21. Le Gouvernement a repris la formule qui consiste à associer parlementaires et experts. Comme en 2012-2013, nous nous sommes appuyés sur une forte expertise du CGEDD et un important travail de préparation de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM). Nous avons procédé à de nombreuses auditions et audiences (500 personnes ont été consultées). Plusieurs innovations marquent la composition du COI. Les présidents des deux Assemblées ont désigné les parlementaires. La présidente de la commission TRAN du Parlement européen, Madame Karima Delli, a apporté une ouverture européenne. Le monde économique est entré au COI avec son vice-président Bruno Cavagné. Les collectivités y ont pris une place légitime avec trois associations importantes. Le programme du COI diffère sensiblement de Mobilité 21. Les priorités dessinées par le président de la République – les transports du quotidien, la régénération et la modernisation des réseaux – ont conduit notamment à construire des programmes de régénération des infrastructures qui n'étaient que suggérés dans Mobilité 21. Enfin, la décision du Gouvernement de faire adopter par le Parlement une programmation pluriannuelle des investissements nous a conduits à compléter les critères d'évaluation des projets en y ajoutant un critère de maturité.

J'insiste en premier lieu sur la régénération des réseaux et la modernisation des nœuds et des gares les plus circulés et congestionnés. L'expérience a montré que c'est trop souvent une variable d'ajustement. Les médias ont surtout retenu que nous proposons de phaser les grands projets, mais ce n'est que la conséquence logique de ces priorités. La mise en œuvre de nos propositions repose ensuite sur le lancement d'appels à projets pour inciter les autorités organisatrices à développer les mobilités actives pertinentes sur les déplacements courts. La troisième recommandation va au soutien à l'innovation afin d'accélérer notamment la décarbonation des véhicules, les véhicules autonomes ou la modernisation de l'exploitation ferroviaire. La route, qui assure plus de 80 % des déplacements de personnes et des transports de marchandises, doit retrouver une nouvelle pertinence, en maîtrisant la congestion urbaine, et en améliorant sa qualité et ses performances dans le désenclavement des territoires ruraux. Vient ensuite une nouvelle approche de la satisfaction des attentes des populations et des territoires. Il faut partir d'une bonne connaissance des besoins des usagers pour bien définir les services de mobilité les plus appropriés et rechercher enfin les modes de transports et les infrastructures les plus pertinents. Enfin, je plaide pour la voie d'eau, trop longtemps oubliée.

« Votre travail est une force importante pour les débats qui nous attendent. Vous avez réinterrogé de fond en comble notre politique. »

ÉLISABETH BORNE,
ministre des Transports



© A. Bouissou-Terra



HERVÉ MAUREY,
président de la
commission de
l'aménagement
du territoire et du
développement
durable au Sénat

« Des priorités qui intègrent la ruralité »

Dans mon rapport sur l'aménagement du territoire, adopté en juillet 2017 par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, j'ai préconisé que l'aménagement du territoire devienne le critère principal d'investissement pour les infrastructures de transports. Au début de nos travaux au sein du Conseil d'orientation des infrastructures, j'ai constaté avec beaucoup d'étonnement que ce critère n'était pas explicitement présent dans la grille d'évaluation. J'ai donc demandé qu'il soit intégré, ce qui a été fait. Je me félicite que le rapport comporte un certain nombre de pistes et de priorités intégrant la ruralité. En particulier, dans les scénarios 2 et 3, un effort de 2 milliards d'euros est porté par l'État en dix ans sur les itinéraires de desserte des territoires, répondant à 75 % des besoins aujourd'hui identifiés de ce type sans porter atteinte à l'avancement des autres projets, en apportant une contribution nette de 1,1 milliard d'euros supplémentaires en dix ans par rapport au rythme actuel. Je crois pouvoir dire que l'apport des sénateurs (Gérard Cornu, Michel Dagbert et moi-même) a été sur ce point utile aux travaux du Conseil.



BARBARA POMPILI,
ancienne secrétaire d'État
à la biodiversité, pré-
sidente de la commission
du développement durable
et de l'aménagement du
territoire à l'Assemblée
nationale

« Réadapter nos modes de vie »

Aujourd'hui, les réflexions sur notre politique des transports sont axées autour du quotidien et c'est une bonne chose. Or on ne peut que constater que la voiture est toujours très utilisée pour ces déplacements. Souvent parce qu'on n'a pas d'alternative dans les zones où les transports en commun sont rares, mais aussi parce qu'on ne pense pas forcément à changer. En témoigne cette statistique assez révélatrice selon laquelle 58 % des personnes ayant un travail à moins d'un kilomètre de chez eux utilisent leur voiture pour s'y rendre...

Pour faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, il faut donc agir à 4 niveaux :

- Favoriser les véhicules moins polluants (électriques, hybrides, GNV, pourquoi pas hydrogène).
- Développer les transports en commun, le covoiturage et toutes les initiatives pour encourager l'autosolisme en s'aidant pour cela des outils numériques et en s'inspirant des initiatives

qui ont irrigué les Assises de la mobilité.

- Encourager les mobilités douces comme la marche ou le vélo qui sont non seulement des moyens écologiques de se déplacer, mais aussi excellentes pour entretenir la santé. Pour cela, il faut penser trajet « sans couture ». En effet, on comprend aisément que des personnes ne veulent ou n'osent pas prendre leur vélo si elles sont confrontées, sur leur trajet, à une interruption de l'aménagement cyclable sur des axes dangereux. Il est primordial aujourd'hui de travailler au plus près des territoires pour construire des voies et infrastructures afin de faciliter ces déplacements quotidiens.
- Repenser nos besoins en déplacements et réadapter nos modes de vies. Par exemple par un aménagement du territoire en fonction des besoins du quotidien ou en développant le télétravail. Je veillerai à ce que ces principes essentiels soient traduits dans la future loi sur les Mobilités.



BRUNO CAVAGNÉ,
président de la FNTF,
vice-président du COI

« Une part des réponses est dans l'innovation technologique »

Nous sommes convaincus que, pour chacun des objectifs du rapport, une part des réponses est dans l'innovation technologique.

C'est pourquoi nous avons mis comme prérequis l'amélioration de la couverture numérique « données » du territoire, condition *sine qua non* pour développer la mobilité sans couture, les offres servicielles, les nouveaux systèmes de transport intelligent, le véhicule autonome...

Pour repenser une mobilité en phase avec la transition énergétique, des crédits d'accompagnement des investissements nécessaires pour le patrimoine routier ont été pris en compte et des expérimentations sont prévues notamment pour le mode ferroviaire (hydrogène, gaz). De façon plus générale, le Conseil plaide pour considérer les transports (véhicules, système d'exploitation, infrastructures) comme une priorité des politiques publiques d'innovation et que, pour ce faire, elles bénéficient de crédits nationaux et européens adaptés.

SCÉNARIOS ET OBJECTIFS

Le rapport du COI distingue 4 PRIORITÉS pour répondre à l'urgence...

PRIORITÉ 1

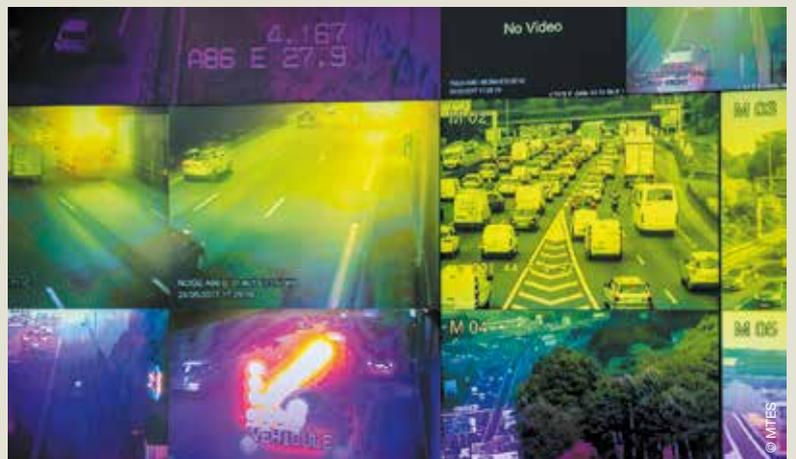
Améliorer la qualité de service des réseaux, en assurer la pérennité et les moderniser



PRIORITÉ 2

Développer la performance des transports en ville et y lutter contre la congestion routière et la pollution

... Et 2 OBJECTIFS STRATÉGIQUES pour préparer l'avenir



OBJECTIF STRATÉGIQUE 1

Placer la France à la pointe de l'innovation, notamment pour assurer les transitions environnementales



PRIORITÉ 3

Réduire les inégalités territoriales en assurant de meilleurs accès pour les villes moyennes et les territoires ruraux et tenir compte des besoins spécifiques des outre-mer



PRIORITÉ 4

Se doter d'infrastructures et de services de fret performants au service de l'économie française et transporter les marchandises sur le mode le plus pertinent



OBJECTIF STRATÉGIQUE 2

Engager sans tarder les grands projets de liaisons entre métropoles en commençant par les nœuds ferroviaires

Les 3 scénarios de financement

Les scénarios de financement envisagés par le rapport diffèrent selon la rapidité de mise en œuvre phasée des grands projets.

SCÉNARIO 1

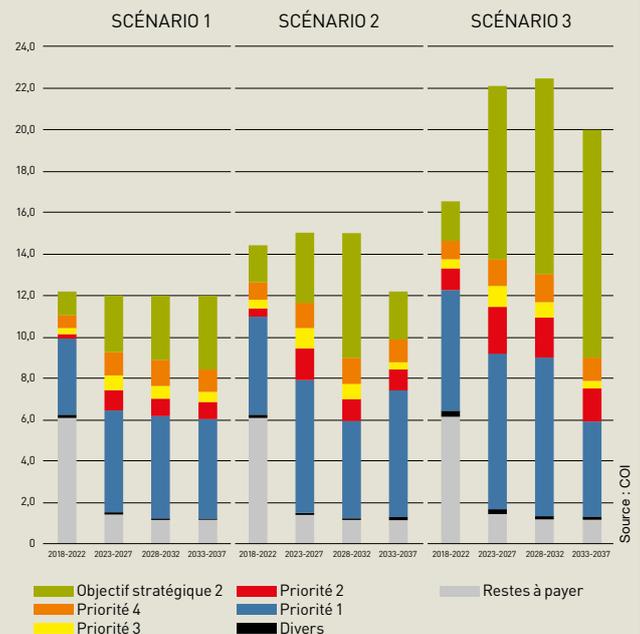
Pas de ressources supplémentaires significatives pour l'agence de financement des infrastructures de France (AFITF) : 48 Md€ en vingt ans soit 2,4 Md€/an. Ce scénario extrapole pour les années ultérieures la trajectoire financière actuellement actée par le Gouvernement. Il offre très peu de marges de manœuvre et implique une pause de cinq à dix ans pour les grands projets. Il repousse autour de 2050 l'ambition de les avoir achevés.

SCÉNARIO 2

Satisfaire les priorités fixées par le président de la République : 60 Md€ en vingt ans pour l'AFITF soit 3 Md€/an de dépenses (55 % au-dessus des dépenses 2012-2016). Il s'agit de consentir un effort accru, conséquent et soutenu dans la durée pour affecter 600 M€ supplémentaires par an à partir de recettes existantes ou nouvelles. Ce scénario permet d'avancer les premières phases des grands projets les plus utiles et de réduire la saturation des principaux nœuds ferroviaires au bénéfice de tous les usagers. Les projets sont ensuite poursuivis de façon progressive.

SCÉNARIO 3

Accélération des projets du scénario 2 : 80 Md€ en vingt ans pour l'AFITF soit 3,5 Md€/an à court terme (d'ici à 2022), puis 4,4 Md€/an durant les dix années suivantes puis 4 Md€/an. Ce scénario éclaire les possibilités concrètes d'accélérer telle ou telle opération mais un tel niveau paraît difficile à atteindre pour les collectivités territoriales, le plus souvent cofinanceurs.



► POUR EN SAVOIR PLUS

Retrouvez le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/remise-du-rapport-du-conseil-dorientation-des-infrastructures-0>

COMITÉ D'HISTOIRE MINISTÉRIEL

La loi d'orientation foncière, un marqueur de l'urbanisme français

Vue de la baie de Port-Neuf (La Rochelle) en 1961...



... et en 2016.



Cinquante ans après sa promulgation, un colloque organisé en novembre 2017 a permis de mesurer l'impact de la loi d'orientation foncière sur l'aménagement rural et urbain de la France.

L'histoire a toute sa place dans l'analyse et dans l'évaluation des politiques publiques. C'est dans cette perspective que s'inscrivait le colloque intitulé « La loi d'orientation foncière (LOF) dans l'histoire de l'aménagement urbain et rural ». Organisé par le comité d'histoire des ministères de la Transition écologique et solidaire et de la Cohésion des territoires et l'université Paris-Est, cet événement a rassemblé plus d'une centaine de personnes. Loin d'une simple commémoration – la LOF a été promulguée en 1967 –, il représentait l'aboutissement d'un projet de recherche destiné à réinterroger cette loi qui a tant marqué l'urbanisme français jusqu'au début du XXI^e siècle.

De nombreux chercheurs avaient répondu à l'appel à communication lancé en 2016, selon des axes variés, ce qui a permis de redonner à cette loi toute son épaisseur et toute sa complexité, en explorant entre autres les questions suivantes :

- Dans quel contexte politique, administratif, urbain, la loi a-t-elle été conçue et votée ? En quoi s'appuyait-elle sur des législations passées, comme par exemple les outils de zonage qui précédaient les schémas directeurs et les plans d'occupation des sols.
- Comment s'est concrétisée sur le long terme l'application de la loi au niveau local ?

- Enfin, et c'est un des aspects qui a semblé le plus marquant de la LOF, en quoi cette loi a-t-elle contribué à structurer le monde professionnel de l'urbanisme ?

PROMOUVOIR LES ANALYSES INTERNATIONALES

L'organisation de ce colloque s'est appuyée sur deux partis pris. Premièrement, si la structuration du projet de recherche et du colloque en lui-même s'est construite d'abord et avant tout dans une perspective scientifique (le comité d'organisation rassemblait une vingtaine de chercheurs), nous avons tenu à favoriser le croisement d'analyses d'universitaires avec des témoins du ministère et d'autres structures ayant été amenés, à différents niveaux, à « pratiquer » la LOF. Ensuite, nous avons souhaité promouvoir les analyses internationales, tant sous l'angle des comparaisons que sous celui de la circulation et du transfert des idées et des pratiques. Les actes complets du colloque paraîtront fin 2018 sur le site du ministère et permettront d'alimenter les débats sur des questions d'actualité, concernant par exemple les liens entre réglementation, planification et projet, ou encore le rôle de l'État dans l'aménagement du territoire.

Samuel Ripoll, chargé de mission « recherche » au Comité d'histoire

► CONTACT

Comité d'histoire ministériel
Secrétariat du comité d'histoire
CGEDD-Tour Séquoia-92055 La Défense cedex
Tél. : 01 40 81 21 73
e-mail : comite.histoire@developpement-durable.gouv.fr

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

► RÉGLEMENTATION TECHNIQUE APPLICABLE SUR LES AÉROPORTS NON SOUMIS À LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE

Rapport n° 010569-01 – avril 2017
Thierry LEMPEREUR, CGEDD

Le rapport recommande d'amender des règles nationales. Une classification nouvelle en trois catégories est proposée : les aérodromes relevant des règles de l'UE, ceux faisant l'objet d'une exemption, les aérodromes d'aviation générale incluant ceux dotés de pistes à vue et recevant des vols commerciaux. Elle repose sur des considérations de sécurité qui tiennent compte de l'infrastructure offerte et de règles d'exploitation fondées sur la gestion de la sécurité adaptée au trafic. Elle ne bouleverse pas l'économie aéroportuaire par un besoin d'équipements nouveaux mais nécessite des efforts en matière de formalisation des procédures et de gestion de la sécurité, en phase avec les évolutions internationales. Pour les collectivités d'outre-mer, la proposition législative figurant au rapport vise à offrir un socle réglementaire de base qui leur assure d'être à jour avec la réglementation internationale tout en leur laissant la latitude de décider d'y déroger au cas par cas. Les recommandations des missionnés participent à la simplification souhaitée par les exploitants d'aérodrome.

► SERVITUDE DE MARCHEPIED : SITUATION GÉNÉRALE (RAPPORT FINAL)

Rapport n° 010676-02 – mai 2017
Alexis DELAUNAY, Brigitte ARNOULT, Jean-Marie BERTHET, CGEDD

La servitude de marchepied – une largeur de 3,25 m au bord des cours d'eau et des lacs domaniaux – a fait l'objet de dispositions législatives, introduisant les principes de libre accès au piéton et de continuité de son emprise. Celles-ci ont accru

les risques de conflits entre les propriétaires riverains et les promeneurs. Un premier rapport a été publié sur la situation de la vallée de l'Erdre. Il a souligné le besoin de pédagogie et de concertation et a recommandé d'étudier un parallèle avec le sentier du littoral. Le présent rapport se consacre à l'analyse au niveau national. La mission recommande de prendre en compte la servitude de marchepied dans les documents et certificats d'urbanisme, de développer le dialogue en s'appuyant sur les élus de proximité, d'assurer une concertation avec les propriétaires riverains. Elle propose une modification législative permettant le respect de la vie privée en n'autorisant pas le libre passage des piétons à moins de 15 m des habitations. Elle encourage l'émergence d'une gouvernance au niveau départemental. Enfin, elle recommande de ne pas étendre l'usage de la servitude aux cyclistes et aux cavaliers.

► MISE EN ŒUVRE DE LA SÉQUENCE « ÉVITER-RÉDUIRE-COMPENSER » EN MER

Rapport n° 010966-01 – octobre 2017
Éric VINDIMIAN, François MARENDET, Cécile AVEZARD, CGEDD

L'amélioration des études d'impact en milieu marin est une priorité. Il s'agit d'assurer une mise en œuvre de la séquence éviter-réduire-compenser (ERC) qui requiert une absence de perte de biodiversité. Cela implique trois ambitions : renforcer la prise en compte du milieu marin dans les politiques publiques, accroître le support scientifique et technique des acteurs, inscrire les mesures ERC dans les processus de planification. La régulation des activités qui bénéficient du milieu marin et la prise en compte des enjeux liés au développement des énergies marines sont cruciales pour la mise en œuvre des transitions énergétiques et écologiques et le développement

de la croissance verte. L'État doit imposer la prise en compte du milieu marin dans les instances régionales, assurer l'accès aux données et développer des outils opérationnels pour les acteurs des territoires. L'effort doit être accru dans le domaine des énergies marines renouvelables. La mission propose de renforcer les recherches sur la connaissance des milieux marins, d'améliorer le transfert des résultats de la recherche vers les acteurs opérationnels, de reconnaître les bonnes pratiques, d'accélérer leur partage et diffusion et de prendre en compte les spécificités des milieux ultramarins.

► REVUE DES DÉPENSES – PÉRÉQUATION TARIFAIRE DE L'ÉLECTRICITÉ AVEC LES ZONES NON INTERCONNECTÉES (ZNI)

Rapport n° 010974-01 – octobre 2017
Jean-Philippe DURANTHON, Maxime GERARDIN, CGEDD ; Gilles BELLEC, CGE ; Olivier LE GALL, Charlotte BARATIN, IGF

La petite taille de ces réseaux et le caractère insulaire des territoires concernés créent des contraintes en termes de fourniture et de gestion du réseau électrique, d'approvisionnement, de mix énergétique et de services en général, qui génèrent des coûts élevés de production d'électricité. Ces contraintes ont justifié l'application du principe national de péréquation tarifaire, l'instauration d'un cadre juridique dérogatoire, l'exercice de compétences particulières par les collectivités territoriales, la fixation d'objectifs de développement des énergies renouvelables dans le mix électrique. Les coûts de production et d'achat d'électricité supportés par les entreprises locales de fourniture d'électricité font l'objet d'une compensation intégrale. L'éclatement des responsabilités entre décideurs publics conduit à un faible pilotage économique de la transition des systèmes

électriques des ZNI par l'État. À long terme, il apparaît impératif que l'État se donne les moyens d'un pilotage fort des dépenses et des choix de programmation, de façon à assurer la transition énergétique à moindres coûts.

► UTILISATION DES PRODUITS PHYTOPHARMACEUTIQUES

Rapport n° 011624-01 – décembre 2017
Alexis DELAUNAY, Catherine MIR, CGEDD ; Rober TESSIER, Didier GUERIAUX, CGAAER ; Clémence MARTY-CHASTAN, Erik RANCE, IGAS

La mission a centré ses investigations sur les usages agricoles de ces produits. Les enjeux environnementaux et sanitaires sont majeurs, du fait de la contamination de l'air, l'eau, le sol et l'alimentation. Des substances autorisées sont préoccupantes. Le cadre juridique européen permet à terme d'exclure les substances les plus toxiques mais laisse persister des substances reconnues comme dangereuses. S'agissant de la réduction des risques, la protection des populations et de l'environnement doit rester une priorité. La mission formule des recommandations à ce sujet. La pertinence d'objectifs nationaux doit être réaffirmée. La France est le seul pays en Europe à se fixer des objectifs ambitieux de réduction de l'utilisation, mais les mesures prises en rendent difficile l'atteinte en l'état. A minima, la mission propose que des aménagements à Ecophyto 2 soient apportés. Il est indispensable d'augmenter l'effort financier en matière de recherche, portant sur l'impact sur la santé et l'environnement et sur les alternatives.

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

L'ASI, acteur de la régulation économique des redevances aéroportuaires



Placée auprès du vice-président du CGEDD, l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI) joue un rôle décisif en matière de régulation économique. Les explications de sa présidente, Marianne Leblanc-Laugier.



© Hamilton/Rea

Quel regard portez-vous sur les dix-huit premiers mois d'activité de l'ASI ?

Depuis sa création en juin 2016, l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI) a fait la preuve de son indépendance, confirmée par un récent arrêt du Conseil d'État. Un premier rapport annuel d'activité a été publié

pour la période 2016-2017, présenté lors d'une conférence de presse en novembre 2017. Cette communication visait à faire connaître les questions soulevées et les enseignements tirés des situations rencontrées : une dizaine de décisions rendues en matière d'homologation de grilles tarifaires parfois complexes, assorties de systèmes de modulations à

caractère incitatif ou visant un intérêt environnemental particulier.

Quel rôle l'ASI joue-t-elle en matière de régulation ?

En plus des homologations tarifaires annuelles, l'ASI est compétente pour délivrer des avis conformes sur les projets de contrats de régulation économique négociés entre l'État et certains exploitants aéroportuaires, après consultation publique des usagers. L'aéroport de Nice-Côte d'Azur en est le premier exemple. Je tiens à souligner l'importance d'une régulation en la matière. Ces contrats permettent en effet l'engagement de programmes pluriannuels d'investissements capacitaires, d'amélioration de la qualité de service et de maintien des infrastructures en condition opérationnelle en garantissant à l'exploitant aéroportuaire une rentabilité des capitaux investis. Et, si l'existence de tels contrats offre de la visibilité aux compagnies aériennes, la délimitation éventuelle du périmètre régulé comme la fixation d'une trajectoire tarifaire ont un impact déterminant sur la rémunération des capitaux investis, année après année, réduisant de facto la portée de l'homologation annuelle. C'est une raison majeure de notre vigilance.

L'ASI EN BREF

Composée de cinq membres – trois membres permanents du CGEDD et deux personnalités qualifiées –, l'ASI est compétente pour les aéroports ayant atteint un trafic annuel de plus de 5 millions de passagers. Les aéroports relevant de la compétence de l'ASI totalisent plus de 150 millions de passagers transportés chaque année. Les redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'ASI s'élèvent globalement à 1,5 Md€ et représentent un tiers du chiffre d'affaires des exploitants d'aéroports.

► POUR EN SAVOIR PLUS

Rapport d'activité publié sur le site internet de l'ASI : www.asi-aeroports.fr



Le premier rapport d'activité de l'ASI est paru en juin 2017.