



**Actualités** / Le Cerema au cœur des territoires / **Dossier** / Le XXI<sup>e</sup> siècle sera maritime ! / **Perspective** / Une stratégie méditerranéenne pour le développement durable / **Regard sur...** / Les sciences sociales au service de la transition énergétique



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

# ÉCHOS CGEDD

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

P.5 Dossier

## Transport maritime Vers un changement de modèle



CONSEIL GÉNÉRAL DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DU  
DÉVELOPPEMENT DURABLE

**EVALUER  
CONSEILLER  
INSPECTER**

PIERRE-YVES ANDRIEU,  
IGAM

© DR

PHILIPPE BELLEC,  
CGEDDGEOFFROY CAUDE,  
CGEDD

## SOMMAIRE

## 3 Actualités

**Le Cerema** : expertise et conseil au service des territoires

## 5 Dossier

**Mer et littoral** : quel avenir pour les grands ports français ?

## 10 Perspective

**Une stratégie méditerranéenne** pour le développement durable

## 11 Les rapports

**Présentation** des principaux rapports du CGEDD

## 12 Regard sur

**Les sciences sociales** au service de la transition énergétique

**L**e dernier Comité interministériel de la mer (CIMer) s'est tenu à Dunkerque le 15 novembre 2018. Il fait suite à celui qui s'était déroulé au Havre le 17 novembre 2017 et a été suivi, peu après, par les Assises de l'économie de la mer, qui ont eu lieu à Brest les 27 et 28 novembre dernier autour de la thématique de l'innovation dans le domaine maritime et qui ont réuni plus de 1500 participants.

Ce CIMer a été l'occasion pour le Premier ministre de réaffirmer l'importance croissante de la mer pour l'avenir de notre pays et de dresser une liste exhaustive de 82 mesures qui concernent cinq champs majeurs : le système portuaire, la politique maritime proprement dite, l'outre-mer maritime, l'environnement marin et la formation maritime.

Le CGEDD accompagne de longue date le champ portuaire puisque plusieurs de ses membres sont (ou ont été) commissaires adjoints ou commissaires du gouvernement des grands ports maritimes (GPM), et que de nombreuses missions portent plus largement sur les politiques publiques de la mer pilotées par notre ministère.

Le collège mer et fluvial, copiloté par le CGEDD et par l'Inspection générale des services des affaires maritimes (Igam), s'efforce de sensibiliser ses membres à l'actualité très riche de ces secteurs. C'est ainsi que le 5 décembre dernier, la vice-présidente du CGEDD a

introduit la séance du collège où avaient été invités Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président du Cluster maritime français, Nicolas Trift, sous-directeur chargé des ports et du transport fluvial à la DGITM, Hervé Thomas, délégué d'Armateurs de France, ainsi qu'Herbert de Saint-Simon, président de TLF Overseas.

Ce numéro des *ÉchosCGEDD* est destiné à vous faire partager comment plusieurs rapports du CGEDD, associé souvent à l'Igam, ont pu contribuer à éclairer les décisions prises lors du CIMer. Après un bref rappel des mesures essentielles décidées à cette occasion,

### « Le CGEDD accompagne de longue date le champ portuaire. »

le dossier présente plusieurs rapports récents portant sur le système portuaire, dont le rapport conjoint IGF-CGEDD sur la transformation du modèle économique des grands ports maritimes, sur les GPM d'outre-mer, sur le GPM de Bordeaux et sur Haropa (port unifié Le Havre-Rouen-Paris). Ce panorama du système portuaire est complété par un zoom sur l'Académie maritime.

*Les auteurs sont les co-organisateur du collège mer et fluvial.*

#### 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.



EXPERTISE

# Le Cerema au cœur des territoires

Barrage en Lozère.

© MEDDE - Arnaud Buisson

**Un rapport récent du CGEDD (rapport CGEDD n° 012064-01) a procédé à l'évaluation des stratégies d'intervention du Cerema. Objectif : accroître son appui aux collectivités territoriales, dans la perspective de la création de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT).**

**À** la demande des ministres de la Transition écologique et solidaire (MTES) et de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales (MCT), le CGEDD a effectué en 2018 une mission<sup>1</sup> visant, à partir du constat d'une activité du Cerema en direction des collectivités territoriales perçue comme insuffisante, à définir les conditions d'une augmentation de cette dernière. La mission devait tenir compte du projet de création de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT).

## LE RAPPORT FAIT PLUSIEURS CONSTATS :

**1.** Une analyse fine de chacune de ses commandes, conduite par le Cerema en 2017, conclut que la part de son activité qui bénéficie directement ou

**25%**  
de l'activité  
du Cerema est  
réalisée au profit  
des collectivités  
locales.

indirectement aux collectivités est plus importante que ne le laisse appréhender le volume de recettes propres facturées, directement quantifiable, qui s'établit à environ 10 %. Elle peut en effet être évaluée à environ 25 % de l'activité globale de l'établissement. Cela concerne, par exemple, la production de guides méthodologiques réalisés à la demande des directions d'administration centrale (DAC) des ministères MTES et MCT-RCT.

**2.** Concernant l'image du Cerema, il est moins connu des collectivités que ne l'étaient les services qu'il a agrégés, notamment les Cete. Mais les élus et techniciens qui le connaissent portent des appréciations positives sur son niveau d'expertise et son impartialité. Cette appréciation est partagée par les DAC qui jugent indispensable le maintien d'une capacité d'expertise, en mesure de fonder le dire de l'État en toute indépendance et de contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques publiques. Le niveau de satisfaction varie. Les directions ayant des relations historiques avec le Cerema (DGITM<sup>2</sup>, DGALN<sup>3</sup>, DSR<sup>4</sup> notamment) attendent encore plus de réactivité. Les directions qui portent des politiques environnementales (risques, énergie/

climat) ont une perception positive de ses activités, parce qu'elles bénéficient de services nouveaux. Toutes se rejoignent souhaitant vivement que le Cerema maintienne ou développe des compétences sur des domaines jugés sensibles.

Les milieux professionnels du secteur privé apprécient la contribution du Cerema à la construction ou au maintien d'une doctrine partagée et d'une image d'excellence, qui profitent notamment à l'export et à l'innovation.

**3.** Les attentes des collectivités sont hétérogènes et difficiles à cerner : elles sont diverses dans leur nature, les champs de compétence et les moyens des collectivités. Les associations d'élus considèrent ne pas être en capacité de les qualifier et les relayer de façon fidèle. La mission a cependant identifié les besoins selon une typologie liée aux caractéristiques des collectivités :

- les métropoles et grandes agglomérations sont plutôt en attente de soutien à la carte pour des projets complexes et d'innovation (les actions de partenariat et d'innovation – API – répondent pour partie à cette attente et le contrat de partenariat est le support adapté) ;
- les départements sont des partenaires historiques pour >>>



l'ingénierie routière, avec des besoins croissants pour le patrimoine des ouvrages d'art qui, comme celui de l'État, est frappé de vieillissement et exposé au risque de dépréciation. Autre domaine en croissance : la gestion technique et financière des patrimoines immobilier et foncier (collèges par exemple);

- les EPCI<sup>5</sup> souhaitent pouvoir bénéficier d'appui méthodologique notamment pour la gestion des patrimoines (réseaux, constructions publiques, infrastructures...) ou pour les compétences nouvelles qui leur ont été attribuées par les lois de décentralisation (Gemapi<sup>6</sup> par exemple), mais aussi pour tous leurs projets de territoire (SCoT<sup>7</sup>, PLUi<sup>8</sup>, PCAET<sup>9</sup>, PDU<sup>10</sup>, PLH<sup>11</sup>, etc.);
- les villes ont des attentes similaires;
- les collectivités rurales sont davantage en attente d'un soutien d'ingénierie courante et de proximité (maîtrise d'œuvre) que le Cerema n'est ni en mesure ni légitime à apporter, tout en exprimant le même besoin d'assistance méthodologique que les EPCI.

Toutes les collectivités attendent de l'État, qui décide de politiques et demande aux collectivités de les mettre en œuvre, qu'il les accompagne *a minima*, notamment au plan méthodologique dès l'amont.

4. La gouvernance du Cerema devrait être plus partagée avec les collectivités. Leur implication est jugée limitée au sein des instances nationales de gouvernance et, au niveau local, les comités d'orientation territoriaux (COT) pourtant prévus par les statuts n'ont pas été installés.

5. La programmation et le pilotage de l'activité sont jugés très complexes. L'organisation n'est pas encore assez intégrée entre les différentes composantes historiques du Cerema après quatre ans d'existence et la gestion des ressources humaines doit progresser : une démarche de gestion des compétences a été conduite en interne mais privilégie une approche

par métiers plus que par productions. En outre, la gestion des carrières et des compétences ne profite pas des synergies et échanges possibles avec les autres services des ministères et en externe, avec les collectivités elles-mêmes.

L'élaboration du programme d'activités et son pilotage s'intègrent à une stratégie d'ensemble fondée sur une analyse complète du marché (offre et demande) et des compétences et moyens disponibles ou à acquérir, et ne laisse aucune marge de manœuvre pour répondre à des demandes particulières intervenant par exemple en cours d'année.

## LA MISSION A AINSI FORMULÉ DES RECOMMANDATIONS :

1. **Valoriser la part réelle des productions du Cerema** qui bénéficierait directement ou indirectement aux collectivités et communiquer sur cette action.

2. **Mettre en place une démarche d'écoute des collectivités** et de renforcement de leur rôle dans la gouvernance de l'établissement. Cela passe notamment par l'activation effective des COT ou d'un dispositif similaire en fonction des modalités qui seront retenues pour le déploiement de l'ANCT. Le rôle d'animation technique de l'ingénierie territoriale du Cerema doit être renforcé via ses Cotita<sup>12</sup>, avec une nouvelle association des DDT et des Dreal.

3. **Construire une stratégie pluriannuelle** tenant compte des perspectives d'évolution des moyens – qui sont à afficher explicitement et à sanctuariser – sur la base :

- pour les DAC : d'une analyse de leurs besoins en distinguant ce qui doit nécessairement être confié au Cerema et ce qui pourrait être externalisé, même progressivement et avec son assistance;
- pour les collectivités : d'une analyse du marché, des compétences disponibles ou à acquérir, de la concurrence et des choix qui en découlent.

## « Toutes les collectivités attendent de l'État qu'il les accompagne a minima, notamment au plan méthodologique. »

Une réflexion approfondie sur l'évolution et la part de certaines activités apparaît souhaitable. De nouveaux modes de financement (financement participatif, associations avec droit d'adhésion, vente de services, facturation multiple de productions...) doivent être recherchés et un modèle économique construit pour chacune des activités, sur la base d'une comptabilité analytique à mettre en place. Un contrat d'objectifs et de performances (COP) est à établir à cet effet.

4. **En se fondant sur cette stratégie, le mode de programmation doit être simplifié**, pour mieux correspondre au statut d'un établissement public et tenir compte de l'émergence de nouveaux acteurs (l'ANCT); des marges de manœuvre sont à donner au niveau des directions territoriales.

5. **L'organisation interne du Cerema doit évoluer** pour construire un établissement public intégré, en recherchant de meilleures transversalités dans l'action et des mutualisations dans l'organisation (fonctions support notamment).

### Emmanuel Rébeillé-Borgella

1. Elle a été effectuée par Michel-Régis Talon (coordonnateur) Hubert Goetz (MIGT Lyon), Jean-Jacques Kegelart (Section HCSDT) et Jean-Philippe Moretau (MIGT Metz).
2. Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
3. Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature
4. Délégation à la sécurité routière
5. Établissement public de coopération intercommunale
6. Gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations
7. schéma de cohérence territoriale
8. Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)
9. Plan climat air énergie territorial
10. Plan de déplacements urbains
11. Programme local de l'habitat
12. Conférences techniques interdépartementales sur les transports et l'aménagement

La mer et les grands ports maritimes

# LE XXI<sup>E</sup> SIÈCLE SERA MARITIME

**90 %**

des échanges dans le monde  
se font par voie maritime.



Le terminal roulier de Nantes-Saint-Nazaire.

© Laurent Mignaux - Terra

*« ... Ce comité interministériel est une nouvelle étape de la politique maritime dont j'ai tracé les lignes directrices en novembre 2017. Chaque année, d'autres comités suivront. Étape par étape, mesure par mesure, nous construirons ainsi une ambition maritime à la hauteur de notre temps et de notre monde. »*

Édouard Philippe, Premier ministre, CIMer 15 novembre 2018

# Les grandes mesures du CIMer



École nationale supérieure maritime du Havre.

© Daniel Coutelier - Terra

**Le CIMer délibère sur la politique du gouvernement dans le domaine de la mer et fixe les orientations gouvernementales dans tous les domaines de l'activité maritime. Ses cinq champs majeurs ont donné lieu à divers rapports du CGEDD.**

**L**e premier champ, portant sur le système portuaire, a donné lieu à trois grandes orientations : la première sur le nouveau modèle économique des ports et sur la stratégie nationale propre à le sous-tendre qui s'inspire en partie des recommandations du rapport IGF<sup>1</sup>-CGEDD, ainsi que celles des autres travaux du CGEDD sur les ports de Bordeaux et de La Rochelle; la deuxième sur la fusion des ports de l'axe Seine, déjà envisagée par le Premier ministre lors du CIMer de novembre 2017; enfin la troisième sur l'attention particulière à porter aux conséquences du Brexit sur la fluidité et la redistribution des trafics transmanche, qui a conduit à nommer Vincent Pourquery de Boisserin coordinateur gouvernemental pour gérer les conséquences du Brexit pour les ports et territoires bordant la Manche.



© Laurent Mignaux - Terra

**Le deuxième champ, la politique maritime** (stratégie, feuille de route, projet d'organisation), est piloté par la délégation à la mer et au littoral avec les autres départements ministériels et avec le SG Mer. Diverses mesures concernent la filière « éolien en mer » dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), l'innovation dans les quatre grandes filières industrielles maritimes (construction navale, énergies renouvelables, industrie nautique et offshore pétrolier et gazier), ainsi que l'accompagnement financier de la transition énergé-

tique des navires. Ce dernier sujet peut être relié à la mission n° 010646-01 sur « l'évaluation des usages possibles des carburants alternatifs au gazole par les professionnels du transport de fret maritime routier et fluvial » réalisée par Philippe Maler avec l'appui externe de Jean-Bernard Erhardt (1).

**Le troisième champ porte sur l'outre-mer**, où l'importance de la grande croisière et des grands navires de plaisance est rappelée : sur ce sujet, Bernard Buisson et François-Régis Orizet rappellent comment les GPM d'outre-mer s'adaptent à ces enjeux, notamment pour ceux des Antilles, et à la redistribution logistique résultant de l'élargissement du canal de Panama.

**L'environnement marin, le quatrième champ**, donne lieu à la création de la plateforme France-Océan pour fédérer les énergies de la société civile et de l'État ainsi qu'à une intensification des luttes contre les pollutions par les plastiques et autres déchets. Sur ces sujets, de nombreuses contributions du CGEDD peuvent être rappelées : « Mise en œuvre de la séquence éviter, réduire et compenser en mer » par Cécile Avezard, François Marendet et Éric Vindimian (n° 010966-01) (2) ; « Suivi des recommandations du rapport relatif à l'élaboration du plan de lutte contre les algues vertes en Bretagne » par Dominique Stevens (n° 011687-01) ; appui en cours de Dominique Stevens au sénateur Dominique Téophile pour la gestion des sargasses dans les Antilles, cette demande faisant suite au rapport n° 010345-01 de 2016 de François Guerber sur le phénomène d'échouage des sargasses dans les Antilles et en Guyane (3). **Le cinquième champ est celui de la formation maritime.** À cet égard, Frédéric Eymard et Pierre Levasseur présentent dans ce numéro la réflexion qu'ils ont menée sur la mise en réseau des organismes de formation supérieure maritime (n° 012242-NC).

Ces éléments confirment que le CGEDD travaille assidûment sur ces cinq champs et qu'il pourrait renouveler ses réflexions antérieures sur la filière éolienne en mer pour en faciliter la montée en puissance.

**Geoffroy Caude**

1. Inspection générale des finances

#### ➤ À LIRE

1) <https://urlz.fr/8U9d>

2) <https://urlz.fr/8U9f>

3) <https://urlz.fr/8U9n>

# L'économie portuaire au défi de la compétitivité

**Alors que le transport maritime représente 90% des échanges mondiaux de marchandises, les grands ports maritimes français doivent passer d'un statut d'« aménageurs » à celui d'« entrepreneurs », en se tournant vers la conquête de trafic supplémentaire. Leur modèle économique doit accélérer sa transformation.**

**P**ortes d'entrée maritimes de la France, bassins industriels et plateformes logistiques de premier ordre, les grands ports maritimes (GPM) créent une richesse et des emplois qui dépassent très largement l'enceinte de la place portuaire. Ce sont des points nodaux fondamentaux du système logistique français et des chaînons majeurs de la compétitivité de l'industrie française à l'export.

La réforme de 2008 a recentré les GPM sur un modèle de « port aménageur », avec la mise en valeur de leur domaine, et les missions régaliennes d'autorité portuaire. D'un coût social et financier élevé, les objectifs ont été largement atteints, mais les GPM connaissent :

- **des coûts de passage portuaire plus élevés** que ceux de leurs concurrents, notamment

pour les services portuaires (remorquage, pilotage, manutention) et, dans certains cas, pour les droits de port ;

- **une difficulté à desservir l'arrière-pays** par le fer ou le fleuve ;

- **une image de fiabilité encore incertaine**, due à un effet de rémanence des grèves liées à la réforme de 2008.

Ce modèle est confronté à une quintuple transformation : économique, liée au transport maritime de conteneurs ; énergétique, dans la perspective d'une économie décarbonnée ; environnementale, pour mieux répondre aux attentes sociétales ; numérique, avec la digitalisation des acteurs des clusters portuaires et logistiques ; fiscale, avec l'assujettissement à l'impôt sur les sociétés et à la taxe foncière. ➤➤



# 1,5%

**L'Ifremer estime que l'économie maritime représente 1,5% du PIB national.**

[Source : <https://www.ifremer.fr/Espace-Presses/Communiqués-de-presses/Données-économiques-maritimes-françaises>]

Déchargement de pâte à papier à La Rochelle.



Le port de Dunkerque.

© Laurent Mignaux - Terra

# 350 MILLIONS DE TONNES

C'est le volume du trafic de marchandises dans les ports maritimes français en 2015, contre 400 millions de tonnes en 2007, selon l'Ifremer.



## CRÉATION DE VALEUR AJOUTÉE

Les grands ports maritimes français ne sont pas assez positionnés comme entrepreneurs centraux de la place portuaire, à la différence d'Anvers et de Rotterdam, qui ont adopté le modèle de « port entrepreneur » visant à accroître la création de valeur ajoutée par la place portuaire, sous l'impulsion de l'autorité portuaire.

La mission préconise quatre orientations structurantes :

**1.** Construire une véritable stratégie natio-

nale portuaire partagée entre l'État, les régions, les métropoles, les acteurs économiques et les partenaires sociaux ;

**2.** Renforcer le rôle des ports comme pilotes et animateurs de leurs places portuaires ;

**3.** Favoriser la compétitivité portuaire, avec une régulation adéquate des services portuaires et une amélioration de la desserte de l'hinterland des GPM, par les modes massifiés (fer / fleuve) ;

**4.** Donner aux ports les moyens de conduire cette transition, en dynamisant la gouvernance, via un resserrement des conseils de surveillance, en adaptant avec la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC) les compétences des salariés des ports à leurs nouvelles activités, en clarifiant le régime fiscal des GPM, en stabilisant les règles du jeu des relations financières État-GPM, notamment sur les modalités de compensation des charges non commerciales assumées par les GPM.

La mission préconise ainsi une transformation d'ensemble du système portuaire français pour renforcer sa compétitivité, sans ignorer le scepticisme ou les résistances, notamment sociales, qui pourraient contrarier cette transformation.

## Des mesures ciblées pour l'outre-mer

Deux mesures (n° 14 et 29) arrêtées par le CIMer concernant les grands ports maritimes ultramarins. La première réaffirme le rôle du Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane (CCIAG) ; la seconde vise le soutien du secteur de la croisière.

Dans la ligne de ces mesures du CIMer, le CCIAG a acté le 8 février 2019 les principes d'une promotion commune des trois grands ports maritimes de Guadeloupe, Guyane et Martinique, avec une marque commune, pour renforcer leur position dans l'intense concurrence du marché caribéen.

Le marché de la croisière, en pleine expansion, est quant à lui un levier important du développement des territoires caribéens dont les GPM ont décidé de se saisir. La Guadeloupe cible notamment la croisière « basée » (avec embarquement et débarquement en Guadeloupe) portée par des bateaux de grande capacité avec le projet Karukera Bay à Pointe-à-Pitre. La Martinique développe à Fort-de-France un projet « croisière ville-port » présenté dans le cadre des Assises de l'outre-mer et construit actuellement un plan d'action robuste et soutenable financièrement dans le cadre de son projet stratégique.

**Bernard Buisson et François-Régis Orizet**

**François Marendet, Bruno Fulda et Geoffroy Caude**

# Fédérer le système de formation des acteurs de l'économie maritime

**Afin de répondre aux besoins des professionnels, le CGEDD préconise la création d'un réseau permettant de rendre plus efficace et visible le système de formation en France et à l'international.**

Le port de commerce du Havre.

La création d'un réseau des établissements de formation supérieure et de recherche maritime est inscrite parmi les axes prioritaires de la politique du gouvernement, pour renforcer l'attractivité des métiers de la mer. Les inspections et conseils généraux des ministères de la Transition écologique et solidaire, de l'Agriculture et de l'Alimentation, des Armées, et de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation ont été saisis par les services du Premier ministre pour cartographier les formations existantes, recenser les besoins auprès des acteurs et proposer les modalités de constitution et d'animation de ce réseau. Montrant le poids de l'économie maritime française et son rôle majeur en matière de création d'emplois, la mission a dressé un inventaire, structuré en filières, de l'offre existante.

## UN NOUVEAU PORTAIL D'INFORMATION

Le réseau envisagé associe tous les acteurs publics et privés, des secteurs industriels et commerciaux, de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'emploi. Il devra renforcer l'efficacité et la visibilité du système de formation en France et à l'international pour répondre aux attentes des professionnels.

La mission propose la création d'un portail de la formation maritime pour présenter l'offre de formation initiale et continue, l'orientation, la mise en valeur des offres d'emploi, la présentation des filières, des métiers, ainsi que les cursus de formation adaptés aux perspectives d'emploi.

Le CIMer de novembre 2018 encourage la promotion de l'emploi maritime et prévoit de renforcer la formation maritime française en conséquence.

**Frédéric Eymard et Pierre Levavasseur**

## La Rochelle et Bordeaux : concertation en cours

Suivant les orientations du CIMer, la ministre chargée des Transports a demandé au préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, avec l'appui de Geoffroy Caude et Frédéric Dupin, d'engager une concertation en vue de régionaliser les ports de Bordeaux et de La Rochelle. Cette mission a trouvé un large écho et fait ressortir des situations contrastées, voire diamétralement opposées, de deux ports aux trajectoires divergentes.

Redresser son modèle économique et s'inscrire dans la dynamique de développement de son territoire : tels sont les enjeux majeurs du port de Bordeaux. Vu comme une opportunité, le changement de gouvernance est fortement attendu par une place portuaire en crise. Port compact et efficient, La Rochelle irrigue les territoires jusqu'au Centre et à l'Auvergne. Sûrs de leur potentiel et de leur compétitivité, les acteurs rochelais marquent une forte opposition à la perte du statut de port national.

Le positionnement formel des collectivités est désormais attendu avant de travailler le cadre de gouvernance propre à chacun des deux ports.

**Frédéric Dupin**

## UN SEUL PORT SUR LA SEINE EN 2021 : HAROPA

Les trois grands ports du Havre, de Rouen et de Paris ne formeront plus qu'un seul établissement en 2021.

Cette décision annoncée par le Premier ministre en novembre 2018 lors du Comité interministériel de la mer s'inscrit dans la stratégie ambitieuse de l'État pour ses ports et constitue une nouvelle étape après la création du GIE<sup>1</sup> HAROPA en 2012.

En effet, la réduction attendue des trafics d'hydrocarbures et l'évolution du commerce mondial impliquent de constituer des ensembles portuaires du niveau des autres grandes places portuaires de l'Europe du Nord. Deux modèles ont été examinés par le préfet Philizot dans le cadre de sa mission : la fusion dans un seul établissement et la création d'une société holding en charge des trois ports actuels. C'est la première qui a été retenue. La création de cet ensemble est confiée à une préfiguratrice, Catherine Rivoallan, qui devra concerter avec les personnels, leurs représentants, les acteurs économiques et les collectivités locales.

**Pascal Hornung**

1. Groupement d'intérêt économique

COLLOQUE

# Une stratégie méditerranéenne pour le développement durable

Port-Vendres (Pyrénées-Orientales) se situe sur une aire marine protégée.

## Le comité d'histoire ministériel prépare les actes d'un colloque destiné à commémorer les quarante ans du Plan Bleu.

La prise de conscience de la dégradation de l'environnement dans l'espace méditerranéen date des années 1970. Les pays riverains de cette mer partagée décidaient alors de coopérer pour traiter à la fois de questions d'environnement, de développement et de prospective. Cela s'est concrétisé par la signature de la convention de Barcelone en 1975 et l'adoption du plan d'action pour la Méditerranée (PAM). Soutenu et voulu par le gouvernement français, un programme de prospective, appelé Plan Bleu, a pris naissance dans les années 1980, porté par une association qui a été dénommée ainsi. L'implantation du Plan Bleu en France (Sophia-Antipolis) a été suivie par la création de centres d'activité régionaux à Split (gestion intégrée des zones côtières), Malte (pollution marine accidentelle), Tunis (aires marines spécialement protégées), Barcelone (consommation et production durables) et Rome (communication). Dans les années 1990 et 2000, le partenariat euro-méditerranéen et la création de l'Union pour la Méditerranée ont montré la préoccupation de l'UE pour développer la coopération sur, entre autres, le développement durable du bassin méditerranéen.

### DYNAMIQUE MÉDITERRANÉENNE

La commémoration des quarante ans du Plan Bleu a donné lieu à l'organisation d'une journée d'études, le 15 juin 2018, à l'initiative de son président, Thierry Lavoux, membre honoraire du CGEDD, avec l'appui notamment de l'association Serge Antoine (haut fonctionnaire qui fut à l'origine de la dynamique méditerranéenne), du PNUE<sup>1</sup>-PAM, du comité d'histoire de nos ministères, du CGAAER<sup>2</sup> et de l'Ipemed<sup>3</sup>. Parmi les intervenants figuraient notamment des représentants des pays du Maghreb et du Liban. Cette journée a été l'occasion de revenir sur le contexte de la création du Plan Bleu par la France, sur l'évolution



Le littoral de Camogli, près de Gênes (Italie).

de ses relations avec les acteurs du réseau du PAM et sur les liens noués avec tous ceux qui ont contribué à ses travaux : les experts, les chercheurs, les organisations non gouvernementales, les ministères, les agences et les collectivités locales.

Les principales activités du Plan Bleu portent sur des travaux de prospective à l'horizon 2050, sur le rapport sur l'état de l'environnement et du développement en 2019, l'appui à l'élaboration récente d'une stratégie méditerranéenne pour le développement durable et à son suivi, à des réflexions contribuant à l'émergence d'une « économie bleue » en Méditerranée et à la prise en compte de l'impact du dérèglement climatique dans un contexte géopolitique complexe et mouvant.

La revue *Pour Mémoire* assurera la diffusion des actes dans quelques mois.

### Patrick Février (comité d'histoire) et Thierry Lavoux (Plan Bleu)

1. Programme des Nations unies pour l'environnement
2. Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux
3. Institut de prospective économique du monde méditerranéen

► POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.planbleu.org](http://www.planbleu.org)

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

## ► ÉVALUATION DE LA RÉGLEMENTATION THERMIQUE (RT) DE 2012 DANS LES BÂTIMENTS NEUFS EN VUE DE LA PROCHAINE RÉGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE – PREMIÈRE ÉTAPE

Rapport n° 010888-01  
janvier 2019

Anne FLORETTE,  
Michel JEAN-FRANCOIS, CGEDD ;  
Mireille CAMPANA,  
Didier PILLET, CGE.

La réglementation thermique (RT) de 2012 est applicable aux constructions neuves depuis janvier 2013. Avant sa publication, la RT 2012 a fait l'objet d'une forte concertation pendant trois ans, saluée par tous comme exemplaire. Les critiques émises ont porté principalement sur l'avantage donné au gaz pour le chauffage, sur le surcoût de construction, sur les surchauffes en été et la sophistication de la méthode de calcul. En 2015, dans ce contexte non stabilisé, a été annoncée une nouvelle réglementation à caractère environnemental pour 2018, reportée à 2020. Cinq ans après sa mise en application, la RT 2012 est acceptée de manière satisfaisante par les professionnels de la construction. La prise en compte du comportement des utilisateurs est insuffisante. Son niveau d'application n'est pas véritablement mesuré. Le gaz s'est beaucoup développé pour le chauffage dans les immeubles collectifs mais l'électricité reste très présente dans les maisons individuelles. Les professionnels se sont mobilisés pour améliorer la qualité de la conception et de la réalisation des constructions. Le confort d'été n'est pas traité réglementairement de manière satisfaisante. La réglementation sur la ventilation des logements n'a pas

été actualisée depuis 1983. Il paraît essentiel à la mission de travailler sur ces différents sujets dans le cadre des travaux de préparation de la prochaine réglementation environnementale.

## ► ANALYSE DE LA DEUXIÈME PHASE DE LA BRANCHE EST DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE (LGV) RHIN-RHÔNE

Rapport n° 012304-01  
décembre 2018  
Michel ROSTAGNAT, CGEDD.

La mission avait pour objectif la mise en regard des bénéfices respectifs de l'achèvement de la construction de la branche est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône et d'une amélioration de l'infrastructure existante et de son exploitation. L'atonie du trafic, et la réduction progressive, depuis 2015, de l'offre de service, justifient la reprise d'une réflexion véritablement stratégique sur le projet. Une des raisons de la faiblesse de la demande est la conception des grilles horaires et la multiplication des arrêts intermédiaires, source de lenteurs préjudiciables à l'attractivité de la ligne. Le cadencement, qui a fait le succès des grandes lignes comme du trafic TER autour des grandes villes, devra inspirer également la conception du service sur Rhin-Rhône. Avec l'ambition de pleinement tirer parti des synergies entre les deux flux, radial et Rhin-Rhône, qui empruntent la ligne à grande vitesse, la mission appelle à une réflexion sur la mise en place de bonnes correspondances s'appuyant principalement sur la gare de Belfort-Montbéliard TGV. Ce sont les Régions, autorités organisatrices du transport régional, qui auront à penser les solutions *ad hoc* avec l'aide des acteurs ferroviaires.

## ► GESTION DES DÉCHETS SUR L'ÎLE DE LA RÉUNION

Rapport n° 012231-01  
décembre 2018  
René CORNEC, Catherine MIR,  
CGEDD.

La Réunion doit élaborer rapidement un plan régional de prévention et de gestion des déchets pour se mettre en conformité avec les obligations nationales et européennes. Le président du Conseil régional a souhaité début 2018 engager l'île dans une démarche volontariste dite « zéro-déchet ». La clé de la réussite pour une telle démarche est la mise en œuvre de plans locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés par les collectivités chargées de la collecte des déchets. Malgré l'application de mesures très volontaristes, une quantité conséquente de déchets non valorisés devra être éliminée. Le code de l'environnement prévoit que la valorisation énergétique doit être privilégiée par rapport à l'enfouissement, seul mode d'élimination en vigueur sur l'île. Si plusieurs possibilités existent, la valorisation énergétique de combustibles solides de récupération présente l'avantage d'un tri supplémentaire des déchets permettant une valorisation matière maximale et d'un meilleur bilan énergétique que l'incinération. Faute d'éléments économiques suffisants pour apprécier la rentabilité des projets d'installation de production d'électricité, les conditions de rachat de l'électricité et/ou du combustible devraient faire l'objet d'une négociation dans les plus brefs délais entre les différents acteurs concernés et la commission de régulation de l'énergie.

## ► AVENIR DE LA FILIÈRE DE RESPONSABILITÉ ÉLARGIE DES PRODUCTEURS (REP) DE GESTION DES DÉCHETS DE TEXTILE D'HABILLEMENT, LINGE DE MAISON ET CHAUSSURES (TLC)

Rapport n° 011990-01  
octobre 2018  
Yvan AUJOLLET,  
Henri LEGRAND, CGEDD ;  
Philippe LOUVIAU,  
Matthias DE JOUVENEL, CGE.

L'objectif est de construire une vision d'avenir pour le dispositif de « responsabilité élargie des producteurs » (REP) pour les déchets de textile d'habillement, de linge de maison et de chaussures (TLC), en le faisant évoluer de manière pérenne vers une dynamique d'économie circulaire. La filière REP pour les déchets de TLC est arrivée à un moment clé de son existence. Pour la suite, deux stratégies bien différenciées sont possibles : soit conserver la structuration actuelle de la filière REP TLC et ne la faire évoluer qu'à la marge ; soit remanier la gouvernance de la filière, allouer les moyens adéquats pour la R&D destinée à améliorer les débouchés du recyclage, et mutualiser certaines actions entre les filières REP, de façon à atteindre d'ici 5 à 8 ans l'objectif de collecte de 50 % des déchets de TLC, voire le dépasser. L'évolution des débouchés est constitutive d'un défi et devra être accompagnée d'une amélioration de l'effort d'information du public permettant d'accroître la collecte.

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



ENVIRONNEMENT

Pollution atmosphérique en Île-de-France.

© MEDDE - Arnaud Bouissou

# Les sciences sociales au service de la transition énergétique

« **Quel rôle des sciences humaines, sociales et politiques pour réussir la transition énergétique ?** » : tel était le thème du colloque organisé par le CGEDD le 13 décembre 2018. Une journée d'étude animé par Denis Cheissoux, journaliste spécialisé dans les questions d'environnement.

**M**algré une plus grande prise de conscience des populations et la mise en place de politiques publiques de lutte contre le réchauffement climatique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre n'atteint pas le niveau requis.

Pour mieux comprendre et tenter de combler cet écart, le CGEDD s'est interrogé sur les modes de gouvernance territoriale et sur l'apport des sciences humaines et sociales, qui accéléreraient la mise en œuvre de la transition énergétique et l'évolution des comportements.

Valérie Masson-Delmotte, co-présidente du GIEC, a rappelé en ouverture l'urgence de la situation et la nécessité d'agir, via une gouvernance éthique et juste.

L'importance d'une gouvernance suscitant la mobilisation, notion plus productive que l'acceptabilité

pour relever le défi du changement climatique, a été soulignée.

Par des exemples nationaux et européens, les intervenants ont plaidé pour qu'une plus grande confiance soit accordée aux citoyens qui, s'ils disposent d'informations et d'un cadre de réflexion et de délibération adéquats, peuvent atteindre de meilleurs résultats que ceux escomptés. La recherche d'une « transition juste » socialement, l'exemplarité et la crédibilité des grands acteurs publics et privés constituent aussi des facteurs clés. L'échelon local paraît le plus à même d'assurer la mobilisation, l'État jouant alors un rôle de facilitateur.

## UN NOUVEAU RÉCIT COLLECTIF

Des études récentes montrent actuellement une volonté moindre d'engagement des citoyens et la remontée du sentiment d'impuissance (« incapacitation ») face à la

perspective d'une catastrophe écologique majeure.

Les jeunes seraient à la fois inquiets et convaincus des responsabilités humaines, mais moins enclins aux « bons gestes » que leurs aînés, même s'ils tentent davantage d'aligner leurs choix de vie (leur mobilité en particulier) sur leur perception de la crise écologique. Les entreprises perçoivent mieux les risques de l'inaction face aux aspirations nouvelles des jeunes salariés, des bailleurs de fonds, et aux risques de contentieux. Beaucoup reste à faire néanmoins, en matière notamment de sobriété et d'efficacité énergétiques.

En conclusion, un nouveau récit collectif de la transition énergétique, où les efforts sont répartis, est nécessaire, face aux injonctions contradictoires qui aujourd'hui freinent les mutations (croissance infinie/ressources naturelles limitées...), afin de coconstruire des solutions rassurantes, montrer des futurs désirables, mettre en valeur les projets réussis.

**Marie-Hélène Aubert,  
Patricia Corrèze-Lénée  
et Jean-Michel Malerba**