



Actualités / Transformation numérique : un audit du CGEDD / Transition écologique : penser la transformation économique des territoires / **Dossier** / La LOM, une loi très attendue / **Perspective** / Comité d'histoire : pour que les paroles restent / **Regard sur...** / Deux colloques dédiés à la mémoire de Claude Gressier



ÉCHOS CGEDD

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr



P. 5 Dossier

JEAN-BAPTISTE DJEBBARI
répond à nos questions sur
la Loi d'orientation des mobilités

« Faire évoluer les mentalités
vers des mobilités plus
propres et partagées »



**EVALUER
CONSEILLER
INSPECTER**

© Pierre ALAIN/REA

**PIERRE-ALAIN ROCHE**

Président de la section Mobilités et Transports au CGEDD

La LOM, symbole d'une nouvelle approche de l'action publique

SOMMAIRE

3 Actualités

Transformation numérique : un audit du CGEDD

Transition écologique : penser la transformation économique des territoires

5 Dossier

La LOM, une loi très attendue

10 Perspective

Comité d'histoire ministériel : pour que les paroles restent

11 Les rapports

Présentation des principaux rapports du CGEDD

12 Regard sur...

Transports et des mobilités : deux colloques dédiés à la mémoire de Claude Gressier

Après les Assises nationales de la mobilité, suivies d'un long processus d'itérations sur le fond, de tri et de polissage des dispositions législatives, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) a été promulguée le 24 décembre 2019.

Ce processus, qui aura duré plus de deux ans, poursuit une évolution des méthodes de l'administration initiée par le Grenelle de l'environnement. Durant les Assises, les acteurs, mobilisés sans feuille de route a priori,

« C'est tout l'édifice législatif qui, après de longues périodes de sédimentation, avait besoin d'une "grande révision". »

ont établi un diagnostic partagé : il est urgent d'adapter l'action publique à des mutations rapides de la société et de ses attentes. Durant la longue mise au point du projet de loi, ces acteurs ont continué à être mobilisés et informés au fur et à mesure des évolutions du texte. Chacun a pu mesurer les écarts avec ses propres attentes et contribuer à préparer un débat parlementaire qui s'est révélé très riche.

L'entretien que nous a accordé le secrétaire d'État aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari,

permet de cerner en quelques mots les lignes politiques de ce texte complexe et dense. La simple lecture du plan de la loi (voir p. 7) montre la diversité des sujets traités : c'est tout l'édifice législatif qui, après de longues périodes de sédimentation, avait besoin d'une « grande révision ».

Voir la LOM comme un objet isolé serait une erreur. Nombre de mesures intéressantes discutées durant les Assises ne nécessitaient pas de support législatif (par exemple la création de « France mobilités » n'a pas attendu et porte déjà ses fruits). Elle a aussi une forte complémentarité avec d'autres lois : loi « énergie climat » du 9 novembre 2019 (déclinaison de l'objectif de neutralité carbone), loi « nouveau pacte ferroviaire » de juin 2018 (NPF), loi Pacte du 22 mai 2019 (évolution de la régulation des transports), loi de finances pour 2020 (éco-contribution sur les billets d'avion, indexation de la taxe d'aménagement du territoire perçue sur les concessions autoroutières, réduction de l'avantage fiscal sur le gazole routier et certains gazoles non routiers).

Ce court dossier ne prétend pas à l'exhaustivité : seuls quelques focus attirent l'attention sur des sujets qui nous ont semblé miroiter fortement avec les travaux du CGEDD : programmation des investissements, partage des données, gares du réseau Grand Paris Express. On aurait pu ajouter les VTC, les volets portuaire et maritime, etc.

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.



TRANSFORMATION NUMÉRIQUE

Un audit du CGEDD

La réussite de la transformation numérique des ministères MTES et MCT-RCT passe par des changements culturels profonds : tel est l'un des principaux enseignements de l'audit réalisé en 2019 par le CGEDD sur la transition numérique et la gouvernance des systèmes d'information des ministères MTES et MCTRCT.

Le pôle ministériel se transforme et innove. Dans ce contexte, une stratégie du numérique a été construite et le service du numérique a été créé au sein du secrétariat général du pôle. Le CGEDD a mené en 2019 un audit de conseil, dont l'objectif était, après avoir analysé la gouvernance des systèmes d'information et la situation en matière de transition numérique, de faire des propositions pour appuyer les transformations. Celles-ci auront un impact sur l'exercice des missions des deux ministères, dans les services rendus au citoyen, dans les méthodes de travail et les pratiques professionnelles, dans la maîtrise des technologies digitales. L'audit a constaté de nombreux points

positifs, qui confirment la réalité de la transformation numérique du pôle ministériel : le cadre de référence stratégique et opérationnel réalisé par le secrétariat général, la création de la fonction de superviseur général des données et d'une feuille de route sur les données par le CGDD, les différentes actions lancées au sein des directions d'administration centrale, la réorganisation en profondeur de la fonction SI-Numérique, le rôle moteur d'opérateurs sous tutelle du ministère, etc.

LOGIQUE DE PROXIMITÉ

L'audit souligne que la réussite de cette transformation numérique passe aussi par des changements culturels profonds. Qu'il s'agisse des agents à

titre individuel ou des services, centraux et déconcentrés, l'inclusivité digitale doit être renforcée. L'innovation « par la base » doit être plus largement développée, dans une logique de proximité des agents et de démultiplication dans les territoires.

Les services déconcentrés connaissent des mutations continues (décentralisation, déconcentration), qui impactent à la fois les fonctions support et les métiers qui leur sont propres. Or une caractéristique importante de la transformation numérique est l'intrication très forte entre les métiers (en transformation) et les outils technologiques mobilisés pour faire basculer une organisation en mode digital. Ces deux volets sont désormais inséparables pour garantir la bonne réalisation des missions. La transformation numérique doit donc être abordée comme une mutation profonde des métiers d'une organisation, et non comme une simple réforme ou une nouvelle mutualisation de ses fonctions support.

Denis Priou, Luc Nguyen

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Penser la transformation économique des territoires

Villes et métropoles, « campagnes urbaines » et espaces ruraux sont profondément affectés par la révolution numérique, la transformation des modes de vie et le défi écologique.



© iStock

En dépit des politiques menées, ces phénomènes génèrent de puissants effets de clivage, dans le contexte d'une mondialisation et d'une financiarisation généralisées. Alors que l'« affirmation des métropoles » n'a pas eu les effets d'entraînement escomptés, de multiples fractures persistent, tandis que de nouveaux modèles, fondés sur le développement de l'économie circulaire, le retour d'activités productives jusqu'au sein des villes, invitent à repenser le développement territorial. Dans la suite de ses travaux sur les espaces périurbains, les villes moyennes ou le devenir des polarités commerciales, le CGEDD a poursuivi ses travaux dans le domaine des mutations économiques en lien avec le développement des territoires.

POLITIQUES D'ATTRACTIVITÉ

La transformation des territoires – en premier lieu celle des anciens bassins industriels – nécessite des politiques d'attractivité valorisant le capital humain, par une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territorialisée, mais aussi l'ensemble des atouts paysagers et patrimoniaux, les aménités des centralités urbaines et les avantages d'une accessibilité en modes actifs ou collectifs. Pour accompagner la mise en mouvement des acteurs, de réelles solidarités institutionnelles inter-territoriales doivent être suscitées, par la promotion de démarches innovantes, de pratiques expérimentales et de « réseaux apprenants » en soutien aux écosystèmes locaux. L'établissement de stratégies économiques aux différentes échelles (régionale,

métropolitaine ou intercommunale) doit se trouver au cœur de projets de territoires mobilisateurs.

DISPOSITIF CONTRACTUEL

Des moyens d'appui sont à mettre en œuvre pour que les intercommunalités engagent une politique ambitieuse de requalification différenciée des zones d'activité, tout en accompagnant les transformations de l'immobilier liées à la mutation du travail en cours. Le recyclage des sites pollués, des friches ou lieux menacés d'obsolescence va de pair avec une maîtrise rigoureuse de l'étalement urbain et une mobilisation renforcée des opérateurs, dont les EPA et EPF. Les moyens d'ingénierie nécessaire, notamment la mise en place de « managers du développement économique durable », sont à mettre en œuvre sous l'égide de la nouvelle Agence nationale pour la cohésion des territoires.

Enclencher la conversion écologique, sociale et solidaire des territoires supposera de s'appuyer sur un « récit », fondé sur une vision prospective anticipant aux échelles pertinentes les enjeux de cette « grande reconversion ». Un dispositif contractuel cohérent, refondé autour d'un contrat unique de cohésion territoriale et de transition écologique, devrait accompagner cette transformation, avec des financements incitatifs et différenciés.

Ces propositions esquissent les ferments d'une nouvelle politique des territoires au regard de leur reconversion écologique, dont l'acte fondateur devrait être l'élaboration conjointe avec les acteurs locaux d'un « projet de territoire France ».

Pierre Narring et Mireille Viora

LA LOM, UNE LOI TRÈS ATTENDUE



© Laurent Mignaux - Terra

Après un ultime vote de l'Assemblée nationale, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) a été promulguée le 24 décembre 2019. Ce texte entend revoir les déplacements des Français au quotidien et y intégrer la problématique environnementale. L'occasion pour Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports, de détailler la manière dont la LOM porte l'ambition du Gouvernement en matière de lutte contre le dérèglement climatique.

Jean-Baptiste Djebbari,
secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition
écologique et solidaire, chargé des Transports



« La LOM vise à faire évoluer les mentalités vers des mobilités plus propres et partagées »

Améliorer concrètement les transports du quotidien, pour tous les citoyens et dans tous les territoires : tel est l'objectif du texte qui vient d'être adopté au Parlement. En charge du dossier auprès de la ministre Elisabeth Borne, Jean-Baptiste Djebbari en détail les ambitions.

En quoi la LOM va-t-elle impacter les territoires ?

J.-B. D. : La LOM est avant tout une loi de confiance aux collectivités. Elle leur donne des outils supplémentaires dont elles pourront se saisir pour mettre en place de nouvelles solutions de mobilité sur leur territoire. C'est un changement important, notamment en zone rurale, où les communautés de communes sont appelées à prendre la compétence mobilité.

Qu'est-ce qui va changer concrètement pour les Français ?

J.-B. D. : Concrètement, pour le quotidien de nos concitoyens, ce sont des transports plus adaptés à leurs déplacements : des solutions de covoiturage, de vélo en libre-service, d'autopartage, etc. Ce sont des outils numériques facilitant leurs trajets. Je pense aux systèmes de *Mobility as a Service* permettant en un clic le paiement de tous les modes de transport pour aller d'un point A à un point B et qui devront être développés dans les territoires. La LOM, c'est la possibilité pour l'employeur d'indemniser à hauteur de 400 euros ceux qui se déplacent de façon vertueuse (vélo ou covoiturage). C'est également une augmentation des investissements de l'État dans les infrastructures avec une priorisation sur l'entretien du réseau existant. Concrètement, ce sont des routes plus sûres, en meilleur état, des trains qui circulent mieux, des incidents moins nombreux.

Comment la LOM contribuera-t-elle à la neutralité carbone pour les transports ?

J.-B. D. : La LOM porte l'ambition du Gouvernement de lutter contre le dérèglement climatique. Pour la première fois, dans la poursuite de l'ambition de la LOM, les transports les plus émetteurs contribueront, dans le projet de loi de finances, aux mobilités de tous : je pense à la réduction de 2 centimes d'exonération de TICPE pour les transporteurs routiers et à l'éco-contribution du secteur aérien. La LOM ancre aussi l'objectif de neutralité carbone du transport en 2050. Pour ce faire, elle fixe un calendrier réaliste et ambitieux avec l'objectif de fin de vente des véhicules thermiques en 2040. Pour accompagner cet objectif, la loi porte de nombreuses mesures pour accompagner le





« UNE TRÈS BONNE NOUVELLE POUR LA PLANÈTE »

Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, le 19 novembre 2019.

« Au terme d'un riche débat parlementaire, je suis très fière de voir l'Assemblée nationale adopter définitivement le projet de loi d'orientation des mobilités. Ce texte est une très bonne nouvelle pour nos concitoyens, pour leurs déplacements au quotidien, et une très bonne nouvelle pour la planète. C'est une transformation profonde que nous engageons, fruit de deux années d'écoute et de travail avec tous ceux qui agissent pour la mobilité dans notre pays. »

développement du véhicule électrique. Elle vise à faire évoluer les mentalités vers des mobilités plus propres et partagées. Je pense notamment à l'application du plan vélo, qui a fait consensus dans les deux Assemblées. La loi porte d'autres outils pour lutter contre l'autosolisme et pour encourager le covoiturage : je fais ici référence aux subventions possibles par les collectivités en faveur du covoiturage, au développement de voies réservées ou au forfait mobilité durable.

Qu'attendez-vous du CGEDD pour la mise en œuvre de la LOM ?

Tout d'abord, le Conseil d'orientation des infrastructures est pérennisé. Il devra régulièrement retravailler la programmation des infrastructures afin de la mettre à jour avec les enjeux auxquels nous ferons face. J'attends également une implication particulière dans les productions prévues dans la loi : je pense aux stratégies de réduction des émissions du secteur maritime. Et la loi prévoit pas moins de 21 rapports. Du travail en perspective pour le CGEDD !

► POUR EN SAVOIR PLUS

■ Legifrance +

■ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites>

CINQ TITRES ET 189 ARTICLES POUR UNE LOI STRUCTURANTE

TITRE I PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE

Une annexe précise, pour la période 2018-2037, la stratégie d'investissement de l'État en matière de transport et de mobilité

TITRE II AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES

- Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire
- Renforcement de la coordination des autorités organisatrices de la mobilité au service de l'intermodalité
 - Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité
 - Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises
- Mobilité inclusive
- Mesures spécifiques aux outre-mer

TITRE III RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

- Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques
 - Ouverture des données nécessaires au développement des services numériques de mobilité
 - Services d'information et de billetterie multimodale
- Encourager les innovations en matière de mobilité
 - Véhicules autonomes et véhicules connectés
 - Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités
 - Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique

TITRE IV DÉVELOPPER DES MOBILITÉS PLUS PROPRES ET PLUS ACTIVES

- Mettre les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes
- Développer des infrastructures pour le déploiement de véhicules plus propres
- Promotion des usages les plus propres et lutte contre la congestion
- Améliorer le contrôle du marché des véhicules et des engins mobiles non routiers à moteur

TITRE V SIMPLIFICATION ET MESURES DIVERSES

- Renforcer la sûreté et la sécurité
- Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial
- Outils de financement, de régulation et de modernisation
- Mesures diverses



Quelques mesures clés

Mise en lumière de quelques aspects de la Loi d'orientation des mobilités sur lesquels le CGEDD a eu l'occasion de se pencher, sans être exhaustif !



© Arnaud Bouissou / Terra

DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES AU VOLET PROGRAMMATION DE LA LOM

Le dossier des *Échos du CGEDD* n° 84, en février 2018, était consacré au rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) que l'article 3 de la loi pérennise. Deux ans plus tard quel en est le résultat ?

Dans son article 1 la LOM précise « la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037 » en renvoyant à une annexe plus détaillée. L'article 2 précise les moyens de l'AFITF de 2019 à 2023 et retient un volume global sur la période 2023-2027.

Les quatre objectifs de cette stratégie sont ceux identifiés par le COI (inégalités territoriales, mobilités du quotidien, transition énergétique et efficacité des transports de mar-

chandises). La loi reprend de même, avec des ajustements mineurs, les cinq programmes prioritaires proposés par le COI (entretien de l'existant, nœuds ferroviaires, désenclavement des villes moyennes, mobilités moins polluantes et partagées, marchandises). L'annexe à la loi se réfère explicitement au scénario 2 du COI pour les grands projets. En support à la discussion parlementaire, l'exposé des motifs reprenait les principaux traits de la liste d'opérations et des plannings de ce scénario 2. Le débat parlementaire n'en a remis en cause ni les priorités ni les équilibres généraux, mais a été vif sur les recettes nécessaires. Des dispositions en loi de finances 2020 ont complété la LOM sur ce point.

Ce processus, qui est destiné à se reproduire à chaque quinquennat, est riche d'enseignements.

Au moment où s'élabore le décret constitutif du COI, les recommandations que celui-ci avait faites pour organiser au mieux les prochaines revoyures et améliorer les méthodologies, tout comme les travaux plus récents CGEDD-IGF sur le *green budgeting* et du Haut Conseil pour le climat, ne vont pas manquer d'inspirer la relance de son travail. La prochaine revoyure pourra être éclairée par la prospective des mobilités à échéance 2040-2060 lancée par le CGEDD et France Stratégie.

<http://www-maj.cgedd.e2.rie.gouv.fr/le-numero-84-fevrier-2018-a2578.html>



© Arnaud Bouissou / Terra

ÉVITER DES RISQUES DE DUMPING SOCIAL

La LOM traite de façon précise le modèle économique et social de l'ouverture à la concurrence des transports publics franciliens, qu'elle soumet à l'Autorité de régulation des transports (ART) : d'une part elle élargit la raison sociale de la RATP et prescrit une séparation stricte des activités, et d'autre part elle permet la définition de contraintes spécifiques d'exploitation concernant un territoire inclus dans la région Île-de-France et s'appliquant

à tout exploitant de réseau de bus sur ce territoire. Dans un autre registre, sur lequel le CGEDD a également travaillé, avec l'IGAS, la régulation de l'activité des plateformes de mise en relation clients-VTC est un sujet de la LOM sur lequel le Conseil constitutionnel, saisi par des parlementaires, a ajusté les dispositions prévues.

LE CASSE-TÊTE DU CONTRÔLE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFEM)

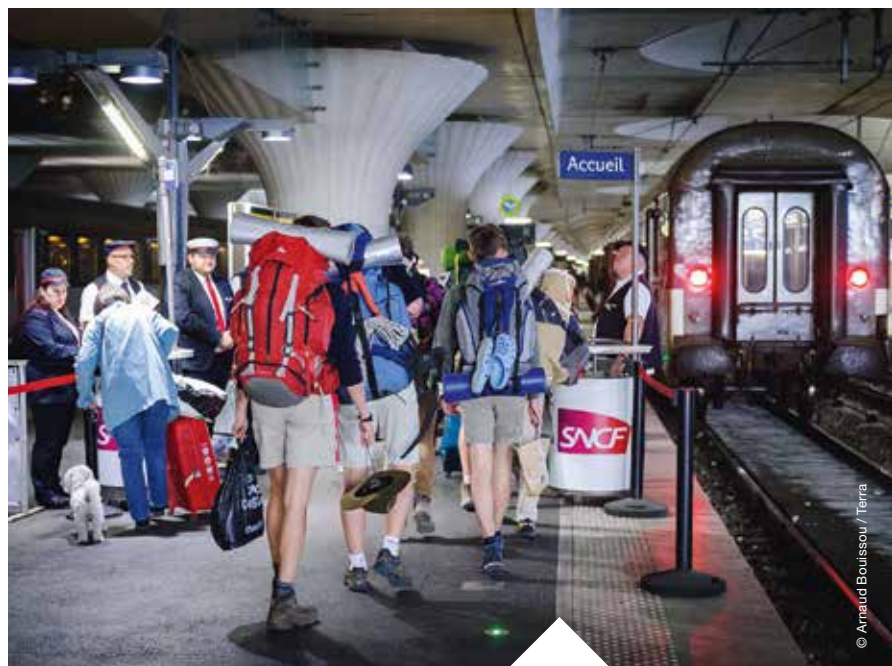
Les « zones à faibles émissions mobilité » ont été envisagées sous diverses appellations dès les conclusions des Assises, partant de l'échec des expérimentations des zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) prévues par la loi dite Grenelle 2 en 2010 et du faible écho des zones à circulation restreinte (ZCR) rendues possibles en 2016. Le besoin de dispositifs de contrôle automatisé de l'accès à ces zones était dès lors une évidence partagée. L'autorisation de ces dispositifs est finalement encadrée pour ne pas permettre le contrôle de plus d'un certain taux de véhicules. On est plus habitué à des dispositions inverses, instaurant des taux minimaux de contrôle pour assurer l'équité entre les citoyens en luttant efficacement contre la fraude. On comprend bien que le respect de la vie privée a pesé de façon majeure dans la mise au point de ce dispositif, en France, sans doute bien plus que dans d'autres pays. Le CGEDD avait touché de près ce type de difficultés en travaillant sur le projet de la métropole de Lille de péage inversé.

MOBILITY AS A SERVICE : ENJEUX DE SERVICE PUBLIC, ENJEUX COMMERCIAUX

Le développement d'offres intégrées couvrant divers services touche directement le modèle économique des opérateurs de services publics et des offreurs de nouvelles mobilités. L'encadrement retenu, sous des dehors très techniques, trace les futurs rapports de force entre GAFAM¹, opérateurs et autorités organisatrices de mobilité. La LOM distingue deux types de plateformes (simple « mise en relation » et « distribution », vente de produits combinés par les plateformes elles-mêmes). Elle précise des obligations symétriques de communications de données, y compris pour des services privés.

LA DÉCARBONATION : FAIRE FLÈCHE DE TOUT BOIS

Nombre de rapports du CGEDD ont, comme bien d'autres, montré l'urgence d'infléchir les évolutions des émissions du secteur pour répondre à l'objectif ambitieux mais impératif de neutralité carbone du secteur en 2050. La loi vise à développer les mobilités actives (marche, vélo... avec des effets positifs sur la santé allant bien au-delà de la seule diminution de la pollution), à promouvoir le covoiturage (usage des voies réservées, subvention par les collectivités), à déployer des bornes de recharge et à convertir les flottes. Elle interdit la commercialisation de véhicules personnels et utilitaires neufs à moteur thermique après 2040.



© Arnaud Bouissou / Terra

LES GARES DU RÉSEAU GRAND PARIS EXPRESS : DES MOTS QUI COMPTENT

En quelques mots, la LOM tranche, dans le sens des recommandations du rapport CGEDD-IGF sur ce sujet, la question de la gestion future des gares du Grand Paris Express, qui reviennent dans le droit commun après leur réalisation par la Société du Grand Paris, simplifiant ainsi une cartographie complexe de responsabilités.

1. GAFAM : Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft.



© Arnaud Bouissou / Terra

Contrôleur des Affaires Maritimes

Extrait de la série photographique sur les métiers du ministère *Les professionnels et leur outil*. Ici, Olivier Rémond, contrôleur des affaires maritimes.



Olivier Rémond, Saint-Malo, Mars 2015

COMITÉ D'HISTOIRE

Pour que les paroles restent...

Le comité d'histoire ministériel a constitué, depuis sa création en 1995, un fonds d'archives sonores composé de près de 500 témoignages oraux. Autant d'éclairages précieux sur les carrières et les métiers.

Le fonds d'archives sonores constitué par le comité d'histoire vise à conserver la mémoire orale de personnels, au regard de politiques publiques, d'institutions et de métiers dont nos ministères sont les héritiers¹. Ces témoignages, collectés par des experts sur les thématiques étudiées, sont accessibles aux chercheurs habilités par le comité d'histoire. En effet, ces entretiens rendent compte souvent plus aisément de la complexité des jeux d'acteurs, de la visibilité de rapports de force qui ne s'écrivent pas et de non-dits pas toujours faciles à

percevoir dans les notes, les textes législatifs et réglementaires et les pratiques professionnelles.

Par exemple, une campagne de témoignages a été organisée en 2018-2019 auprès de hauts fonctionnaires qui ont incarné dans les années 1970, la mise en place d'une administration nationale et régionale de l'environnement industriel au sein du jeune ministère de l'Environnement, à côté de la représentation traditionnelle d'un ministère chargé de protéger la nature.

DÉCRIRE L'ÉVOLUTION DES MÉTIERS

Une quinzaine d'entretiens de femmes hauts fonctionnaires de 45 ans à 75 ans ont été réalisés entre 2016 et 2017. Ils montrent notamment comment les représentations de genre influençaient les comportements (questionnement sur leur capacité à investir un emploi de dirigeante, pas ou peu de plan de carrière, peu d'implication dans les réseaux, contrairement aux hommes...) et l'attitude du milieu professionnel (le corps préfectoral, les collectivités...), alors plus enclin à faire peser dès l'amont des interrogations sur leur capacité à s'affirmer comme cadre dirigeante d'un service central ou déconcentré.

Enfin, d'autres campagnes d'entretiens ont visé à décrire l'évolution de métiers : les agents de la voie d'eau, les secrétaires devenant des assistantes, les personnels de Météo-France depuis 40 ans, le réseau scientifique et technique avant le Cerema. Elles éclairent la façon dont les agents vivent au quotidien, individuellement et collectivement, des changements très importants, voire des ruptures en termes de compétences et d'organisation du travail.

Lorette Peuvot

AU SERVICE DU PATRIMOINE

Le comité d'histoire du ministère a pour mission de maintenir vivante la mémoire du ministère et de se consacrer à l'étude et à la recherche nécessaires pour assurer la conservation, l'enrichissement et la valorisation de son patrimoine. Il développe des activités dans les domaines concernant aujourd'hui les champs de compétence des ministères en charge de l'environnement et du logement, à savoir : l'énergie, la mer, les transports, le logement, l'habitat, l'urbanisme... Le comité publie une revue semestrielle, *Pour mémoire*, et organise des journées d'études, des conférences et des séminaires.



1. CGEDD à la une - N° 64 - Mai 2016

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

► IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET ÉCONOMIQUE DES ACTIVITÉS D'EXPLORATION OU D'EXPLOITATION DES RESSOURCES MINÉRALES MARINES

Rapport n° 011447-01 – mai 2019
Cécile Avezard, Patrick Lavarde, Antoine Pichon, CGEDD ;
Benoît Legait, Isabelle Wallard, CGE.

Le rapport (cf. article 99 de la loi pour la reconquête de la biodiversité) présente un état des lieux de la production de granulats en France. Les granulats marins sont utilisés pour la réalisation d'ouvrages en béton et comme matériau épandu ou mélangé au sol. Avec 6,5 millions de tonnes de production en 2015, dont 90 % utilisés pour la construction, les granulats marins représentent à peine plus de 2 % de la production en France, et 6500 emplois directs et indirects. Les ressources sur les façades françaises sont estimées à environ 540000 millions de m³, pour un volume annuel prélevé de 3 à 4 millions de m³. À ce jour, trois futurs sites potentiels sont identifiés, faisant l'objet de permis exclusifs de recherches ou de demande de concession. Il est proposé de mettre à l'étude la révision des procédures d'instruction, très complexes, pour réduire les délais actuellement observés (10 ans), et pour une durée d'exploitation beaucoup plus longue. Concernant les besoins futurs, le recours à l'exploitation des gisements marins de granulats sera à développer pour satisfaire la demande en matériaux de construction. Pour limiter les impacts sur l'environnement, la création d'un groupement d'intérêt scientifique (GIS) par façade maritime est proposée, afin de coordonner le suivi des opérations d'extraction de granulats.

► DEVENIR DU GIP GEODERIS

Rapport n° 010069-01 – juillet 2019
Alexis Delaunay, Bernard Ménoret, CGEDD ; Lionel Arcier, Jean-Luc Vo Van Qui, CGE.

L'État est garant de la réparation des dommages causés par l'activité minière de l'exploitant, en cas de disparition ou de défaillance de celui-ci. À partir des années 1990, les pouvoirs publics ont pris conscience de la nécessité d'une organisation structurée pour prendre en charge l'« après-mine », compte tenu de la disparition progressive des opérateurs miniers et de l'érosion des compétences. Un dispositif a été mis en place : la maîtrise d'ouvrage des interventions est assurée par le ministère chargé de l'environnement pouvant s'appuyer d'une part sur un expert, le GIP GEODERIS, d'autre part sur un assistant à maître d'ouvrage, le département prévention et sécurité minière (DPSM) du bureau de recherches géologiques et minières (BRGM). Le GIP GEODERIS a été ainsi constitué entre le BRGM et l'institut national de l'Environnement industriel et des Risques (INERIS), qui sont les deux organismes publics conservant des compétences en matière de sous-sol. Un rapport de la Cour des comptes de 2016 recommande d'anticiper sur le terme prévu pour le GIP et de définir le dispositif à mettre en place au-delà. Un examen de la situation montre que la quasi-disparition des exploitations minières en France ne se traduit pas par une disparition des problèmes miniers. En effet, les exploitations minières, même très anciennes, laissent des séquelles qui peuvent se traduire par des dommages de très nombreuses années après la fin de l'exploitation, et il reste encore de nombreux sujets à traiter. Il reste un important travail à faire, qui s'étalera sur une longue période, dont le volume précis est

difficile à apprécier au-delà de quelques années, mais pour lequel l'État devra être en mesure de mobiliser rapidement des compétences, en particulier dès que se manifesterait une crise. Pour cela, il a besoin impérativement de disposer d'un expert compétent, réactif et perçu comme indépendant. Plusieurs options sont théoriquement envisageables, mais la meilleure du point de vue technique comme du point de vue financier est de conserver GEODERIS, qui présente en outre l'avantage d'une grande souplesse. Il est donc recommandé de renouveler le GIP GEODERIS par anticipation et de ne pas lui fixer d'échéance a priori, comme le permet désormais la loi.

► POUR UNE CHAÎNE LOGISTIQUE PLUS COMPÉTITIVE AU SERVICE DES ENTREPRISES DURABLE - APPUI À LA MISSION DE MM. PATRICK DAHER ET ÉRIC HÉMAR

Rapport n° 012644-01 – sept. 2019
Patrick Daher, groupe DAHER ;
Éric Hémar, ID LOGISTICS ; avec
l'appui de Geoffroy Caude, CGEDD ;
Jean-Philippe Labaronne, TLF ;
Constance Maréchal-Dereu, IGF.

La mission s'est concentrée sur la compétitivité des chaînes logistiques françaises, dans un contexte international de concurrence avec nos voisins européens. La France, classée 15^e dans le classement agrégé LPI (Logistics Performance Index) de la Banque mondiale, des années 2012 à 2018, est largement devancée par ses voisins européens du Nord (Allemagne, Pays-Bas, Belgique). Ce classement traduit des faiblesses des chaînes logistiques dans notre pays. Enjeu majeur pour la compétitivité en France, la filière emploie plus de 1,8 million de

personnes et représente des coûts équivalents à 10 % du PIB. Il apparaît en particulier que l'importance du secteur logistique dans la compétitivité de l'économie française est mal appréhendée. La mission recommande des actions de deux ordres : la mise en place d'une organisation public/privé agissant dans la durée pour assurer la mise en œuvre des actions par l'ensemble des acteurs concernés ; des actions concrètes, de court et moyen terme, pour redresser la compétitivité de la logistique en France et remonter dans le classement de la Banque mondiale.

► GREEN BUDGETING : PROPOSITION DE MÉTHODE POUR UNE BUDGÉTISATION ENVIRONNEMENTALE

Rapport n° 012741-01 – sept. 2019
Sylvie Alexandre,
Florence Tordjman, CGEDD ;
Dorian Roucher, Louis Stroeymeyt,
Claire Waysand, IGF.

Une mission IGF-CGEDD a été chargée de recenser, au sein du budget de l'État, les dépenses et les recettes ayant un impact environnemental significatif, positif ou négatif, dans le but, ensuite, d'en évaluer précisément les effets. Cette mission s'inscrit dans un double contexte : l'initiative de l'OCDE pour une budgétisation environnementale (*Paris collaborative on Green Budgeting*) d'une part ; la refonte, souhaitée par le Parlement, des documents budgétaires relatifs à l'environnement annexés au projet de loi de finances d'autre part.

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



Deux colloques dédiés à la mémoire de Claude Gressier

Deux colloques ont été organisés, en juin et septembre 2019, sur des sujets mobilisant le CGEDD dans le domaine des transports et des mobilités. Ils étaient dédiés à la mémoire de Claude Gressier, ancien président de section du CGPC, décédé en 2018.

Le premier, « Prospective, socio-économie et planification des transports et de la mobilité », s'est tenu à l'Assemblée nationale.

Au moment où, avec France Stratégie, le CGEDD lance une nouvelle grande démarche de prospective des mobilités pour 2040 et 2060, on peut en retenir six messages :

Les usages ont déjà commencé à évoluer. Le temps de trajet est de moins en moins un temps perdu. La robustesse des horaires et les offres de bout en bout deviennent essentielles.

Mais attention aux « certitudes éphémères ». Malgré des signaux palpables de changement des comportements et des initiatives multiples, leur généralisation est loin d'être acquise.

Modérons notre enthousiasme technologique. Les mutations des motorisations sont cruciales, mais ne résoudront pas tout. L'autonomisation des véhicules à peine amorcée ira plus lentement que certains l'imaginaient.

Abandonnons l'illusion déterministe. Les aides à la décision publique doivent mieux intégrer les risques de fausses manœuvres, les défauts d'anticipation avec leurs « coûts irrécupérables » et les valeurs d'options qui reflètent la flexibilité des réponses apportées aux surprises à venir.

Veillons aux signes de fragilité économique du secteur. La mobilité est une composante forte des inégalités sociales et territoriales. Au-delà des gains significatifs de



productivité que le secteur peut réaliser, le renforcement de la solidarité induit le besoin de nouvelles offres et la baisse de la contribution de certains usagers, au risque de paupériser les services publics déjà très soutenus par les contribuables.

Plus de lisibilité et d'agilité suppose des trajectoires solides et flexibles. La société civile réclame une clarté des mécanismes de programmation, une cohérence des objectifs et des moyens, l'explicitation des processus de révision...

La LOM, en pérennisant le Conseil d'orientation des infrastructures dans son article 3, fait un premier pas dans ce sens.

Le second colloque, « Transport maritime, ports, logistique et grands corridors de fret euro-

péens », s'est inscrit dans le cadre de la manifestation internationale Smart Rivers, organisée à Lyon par l'AIPCN. Suivant des recommandations auxquelles le CGEDD a amplement contribué, le CIMER du 9 décembre 2019 a examiné les grandes lignes d'une stratégie nationale portuaire. Un comité interministériel logistique (CILog) et la structuration des acteurs au sein de France Logistique seront lancés début 2020.

► POUR EN SAVOIR PLUS

- <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-actes-du-colloque-prospective-socio-economie-a2729.html>
- <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/transport-maritime-ports-logistique-et-grands-a2800.html>
- <https://smartrivers2019.com/fr>