

Tribune

Dominique Caillaud,

président de l'association française pour l'information géographique (AFIGÉO), député

« *La collectivité est et doit rester au cœur des SIG réseaux* »



Un enjeu de connaissance des réseaux

La maîtrise de la connaissance du sous-sol de la voirie publique est fondamentale pour les collectivités territoriales et les différentes instances compétentes. L'assainissement, le gaz, l'électricité, l'éclairage

public, la signalisation, l'eau, parfois vapeur d'eau, ainsi que les télécommunications se font concurrence pour occuper un espace restreint. Le renforcement, l'entretien ou la pose de nouveaux réseaux obligent à de nombreuses interventions qui ne sont pas toujours planifiées, notamment en cas de rupture. La ville sans cesse en renouvellement dessine de nouveaux quartiers, de nouvelles voiries. Dès lors, on ne peut plus se fier à la mémoire des vieux techniciens pour savoir si la conduite se situe à gauche ou à droite de la chaussée.

Un enjeu de responsabilité des élus

Les agressions, par des engins de chantier, sur les réseaux enterrés ne constituent pas, loin s'en faut, des événements exceptionnels qui, trop souvent, ont pour origine les travaux de tiers à proximité des canalisations.

Pour les opérateurs et gestionnaires de réseaux comme pour les entreprises de travaux publics intervenant sur la voirie, un repérage précis des canalisations et autres fourreaux doit permettre d'éviter ces accrochages aux conséquences économiques importantes, quand il ne s'agit pas d'accidents parfois mortels.

Dès lors, la connaissance et la localisation des réseaux souterrains de transport et de distribution représentent un enjeu majeur en termes de sécurité, d'urbanisme et d'équipements publics. Cependant, les producteurs potentiels d'information géographique concernés sont nombreux et le degré de connaissance de leurs propres ouvrages très variable.

Des évolutions législatives en cours

Deux dispositifs législatifs vont accélérer cette obligation de la connaissance des réseaux.

L'un a été lancé au printemps 2008 par le ministère de l'Intérieur, en lien avec le ministère en charge de la prévention des risques industriels (Meeddm). C'est un plan national d'action relatif aux canalisations enterrées, consécutif à une série d'accidents mortels survenus au cours de travaux touchant les réseaux à risque gaz et électricité.

L'autre, relatif à la lutte contre la « fracture numérique », a été publié le 18 décembre 2009 au Journal officiel.

Une réglementation complexe

D'une part, tout projet d'intervention sur la voirie, en particulier en souterrain, est soumis à des obligations en termes de détection et d'information sur la présence d'ouvrages réseaux. Ces projets font l'objet d'une réglementation spécifique sur l'échange d'informations préalable et final (plans de recensement) entre le maître d'ouvrage, la commune concernée, l'exploitant de réseaux et l'entreprise de travaux (décret du 14 octobre 1991 DR-DICT : demandes de renseignements et déclarations d'intention de commencement de travaux) et d'une norme publiée en 2008 (XP P16-0032). Un projet de décret vise à améliorer la qualité cartographique des réseaux et la mutualisation de cette connaissance. D'autre part, opérateurs et collectivités doivent systématiquement s'informer sur les travaux aériens et souterrains dans le but de favoriser la pose de fibre optique (loi Pintat).

Une nécessité : un référentiel cadastral commun

On ne peut cependant traiter ce problème de cartographie des réseaux sans traiter celui du découpage parcellaire entre les espaces privés et l'espace public complété de sa description topographique. Engagé en 1993 dans le cadre d'un protocole signé par l'État, les collectivités et les gestionnaires de réseaux, un plan de numérisation des feuilles cadastrales a été engagé pour réaliser une couverture numérique nationale utile à tous, le plan cadastral informatisé ou PCI.

À ce jour, il n'est toujours pas achevé. Les collectivités locales et les gestionnaires de réseaux qui ont financièrement contribué à la réalisation de ce référentiel national demandent à être impliqués dans toutes les décisions qui seraient prises concernant son achèvement et, surtout, sa fiabilisation.

La collectivité est et doit rester au cœur des SIG réseaux. Acteur principal de la construction et de la mise à jour des SIG, elle doit rester associée aux évolutions de la loi et de la réglementation, car ces dernières ont des conséquences financières très lourdes.

L'Association française pour l'information géographique (AFIGÉO) souhaite être à vos côtés pour vous écouter et vous aider dans ces phases importantes.

> **Le sujet sera débattu lors d'un atelier des rencontres SIG-La-Lettre le 6 juin 2010.**
Rens. : www.rencontres-sig-la-lettre.fr

Tribune

Marc Tempelhof, urbaniste

DÉCENTRALISATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

Quelle soutenabilité financière pour les collectivités locales ?

Sur les 150 aéroports ou aérodromes transférés par l'État en août 2004, 61 sont revenus aux communautés. De tailles très variables, rarement rentables, leur transfert pose la question du soutien financier et de leur maintien en activité, les collectivités étant amenées à subventionner non seulement le gestionnaire mais bien souvent, aussi, la compagnie...

Nombre de collectivités qui ont en charge un aéroport régional se posent aujourd'hui la question du maintien ou non de leurs subventions. Propriétés de l'État avant 2004, ces équipements affichent un déficit permanent relevé dès 2008 par la Cour des comptes¹.

Avec peu de trafic et des coûts fixes élevés, ils coûtent cher aux collectivités. Pour les plus petits, le trafic commercial est parfois même généré artificiellement en plaçant une ou plusieurs lignes sous le régime des obligations de service public (OSP)². Ce régime permet de subventionner les lignes que la collectivité juge indispensables pour désenclaver la région. Avant même d'équilibrer les comptes de l'aéroport en fin d'année, il faut donc mettre une première fois la main à la poche pour combler le déficit d'exploitation des compagnies assurant ces liaisons spécifiques. Certaines compagnies, comme Airlinair et Chailair, ont bâti leur développement sur ces liaisons régionales subventionnées.

Engagement de l'État selon le type d'aéroport

L'article 28 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales décompose l'engagement de l'État des aéroports français en trois niveaux, selon le trafic annuel des aéroports :

- Les aéroports de Paris restent aux mains d'Aéroports de Paris. Devenu, en 2005, une société anonyme à capitaux majoritairement publics, le groupe ADP signe un contrat de régulation avec l'État sur l'orientation de son développement.
- Les grands aéroports régionaux (Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Montpellier, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Saint-Denis de la Réunion et Cayenne) passent en sociétés anonymes entièrement publiques, entre l'État (60 %), les chambres de commerce et d'industrie (au moins 25 %) et les collectivités locales (au plus 15 %).
- Les 150 autres aéroports sont transférés aux collectivités locales ou à leurs groupements, sur candidatures de celles-ci. Selon la DGAC, 19 régions, 29 départements, 61 communautés et 41 communes ont ainsi hérité d'un ou plusieurs aéroports ou aérodromes transférés.