



Dossier / La réforme portuaire : où en est-on ? / Point de vue : Christian Paschetta, président de l'Union nationale des industries de la manutention (Unim) / Point de vue : Yves Cousquer, médiateur / **Interview /** Alain Maugard, président de la section Risques, Sécurité et Sûreté du CGEDD / **Références documentaires /** Présentation des principaux rapports du CGEDD / **Perspective /** La sécurité ferroviaire sous contrôle.



ÉCHOS CGEDD

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

P.4 Dossier

La réforme portuaire : où en est-on ?





CHANTAL JOUANNO
Secrétaire d'État à l'Écologie

« Une nouvelle fonction d'évaluation environnementale »

SOMMAIRE

3 Actualités

Catastrophe naturelle :
la reconstruction après la tornade à Maubeuge et à Hautmont

4 Dossier

La réforme portuaire :
où en est-on ?

9 Interview

Alain Maugard,
président de la section Risques, Sécurité et Sûreté du CGEDD

11 Références

Présentation des principaux rapports du CGEDD

12 Perspective

La sécurité ferroviaire
sous contrôle

La création du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (Meeddat) a profondément bouleversé notre façon de conduire les politiques d'aménagement. Regrouper les prérogatives et les compétences des ministères chargés auparavant de l'Équipement, des Transports, de l'Environnement et de l'Énergie, était plus généralement essentiel afin de donner à notre pays les moyens de ses ambitions écologiques.

Cette réorganisation globale de notre administration a été à l'origine de la naissance du conseil général de l'Environnement et du Développement durable. Ce nouveau conseil général doit notamment permettre un rapprochement des cultures et méthodes propres aux deux instances dont il est issu, le conseil général des Ponts et Chaussées et l'inspection générale de l'Environnement. Il devient ainsi le réservoir d'expertises incontournables pour une conduite de politiques publiques dynamiques et responsables. Il apporte l'éclairage technique, économique, social ou environnemental indispensable à toute prise de décision sur des sujets par nature complexes.

Ce rôle de conseil, j'ai eu plusieurs fois l'occasion de le constater, le CGEDD l'assure

avec passion et avec le plus grand sérieux. Des 97 rapports de conseil et d'expertise remis l'an dernier, je veux saluer la qualité. C'est cette qualité, doublée d'une nécessaire indépendance d'esprit, qui nous a convaincus de confier au CGEDD une nouvelle fonction d'évaluation environnementale.

Cette prérogative d'« autorité environnementale » n'est pas qu'une simple extension des attributions du CGEDD. Il s'agit d'une étape importante dans la modernisation de nos institutions. Il s'agit d'ailleurs de la dernière grande étape dans la création du Meeddat. Il reviendra à cette nouvelle autorité d'estimer l'impact environnemental des projets, plans et programmes d'aménagement. Elle pourra ainsi justifier les choix retenus au regard des enjeux environnementaux en se prévalant d'une légitimité et d'une garantie d'indépendance indispensables à de telles politiques publiques. C'était une attente forte de la société exprimée dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Le CGEDD a déjà pour mission, à travers les rapports d'inspection et d'audit, de contrôler le fonctionnement de l'administration et d'en évaluer les performances, assurant ainsi la caution morale du ministère vis-à-vis des Français. Il doit désormais devenir la véritable conscience verte de ce ministère. Je compte sur chacun de ses membres pour être à la hauteur de cette mission.

CATASTROPHE NATURELLE

La reconstruction après la tornade à Maubeuge et à Hautmont

La tornade qui a frappé l'été dernier les régions de Maubeuge et d'Hautmont a provoqué d'importants dégâts : 5 000 sinistres ont été déclarés, dont 4 000 pour des dégâts immobiliers. Sur ces 4 000, 2 000 représentent des dégâts sérieux. Au total, les assurances vont être amenées à dépenser près de soixante millions d'euros.

Début janvier, une enquête menée par la direction départementale de l'Équipement indique que près de 70 % des sinistres sont réparés – ce qui reste à faire, le plus difficile, est la reconstruction de logements démolis. On en compte plus d'une centaine dont une bonne partie (environ 60) concentrés à Hautmont dans le quartier du Vélodrome.

Quel a été mon rôle en tant que « Monsieur Reconstruction » ? Il s'est agi essentiellement, avec l'aide du sous-préfet d'Avesnes-sur-Helpe et de la DDE, d'un rôle de coordination et d'impulsion sachant que le premier rôle revient aux collectivités territoriales et aux particuliers eux-mêmes, puisque les sinistrés sont majoritairement des propriétaires occupants.

Avec l'aide de Gilles Rouquès, ingénieur général des Ponts, nous nous sommes attachés à favoriser la mise en place de différents outils :

Des outils de suivi

– Des « commissions de veille » dans chaque municipalité regroupant des représentants des assurances, du monde du BTP et des collectivités locales : elles règlent les cas délicats qui leur sont soumis (problème avec les assurances ou les entreprises) : des centaines de cas ont ainsi été réglés.

– Une enquête permanente conduite par la DDE sur le suivi des travaux.

Des outils opérationnels

Pour Hautmont, une convention d'aménagement a été mise au point avec la commune : un opérateur a été désigné pour le remembrement et le réaménagement du quartier du Vélodrome. L'État couvrira une part importante du déficit de l'opération.

– Enfin, une étude d'aménagement de toute la partie nord d'Hautmont a été lancée : elle permet d'intégrer les reconstructions consécutives à la tornade dans un projet urbain à moyen/long terme ambitieux.

– Par ailleurs, des « projets d'intérêt Général Habitat »



© Bernard Thiébaux-Hautmont

comportant des aides exceptionnelles et dérogatoires ont été proposés par l'agence nationale de l'aménagement et de l'habitat pour une enveloppe de 2 millions d'euros. Le 1 % logement a également mis en place une enveloppe exceptionnelle et dérogatoire.

Les premières leçons de cette tornade ont déjà été tirées, puisque deux fonds d'État, destinés à prendre en charge des dépenses exceptionnelles des communes ou des particuliers en cas de catastrophe naturelle ont été créés : le fonds de solidarité pour les communes, créé en août 2008, et le fonds d'aide d'urgence au logement, créé en décembre 2008.

Michel Dresch

La réforme portuaire : où en est-on ?

14 janvier 2008 : le Premier ministre annonce à Marseille l'engagement d'une réforme portuaire complétant celle de 1992. Réforme attendue, qu'avaient préparée, en 2006, un rapport de la Cour des comptes sur la politique portuaire et, mi-2007, un rapport conjoint inspection générale des Finances/conseil général des Ponts et Chaussées de propositions portant sur la réforme de ports autonomes métropolitains.

Claude Gressier et René Genevois



Où en est-on un peu plus d'un an plus tard, étant rappelé que la réforme s'étalera sur deux à trois ans? Après une phase de concertation nationale avec les organisations professionnelles et syndicales, et deux tables rondes présidées par le secrétaire d'État aux Transports, un projet de loi a été déposé en avril 2008 devant le Parlement et adopté le 4 juillet :

- les nouveaux « Grands Ports maritimes » (GPM) sont recen-

trés sur leurs missions d'autorité publique (accès maritimes, police portuaire, sécurité/sûreté), de régulation et d'aménageur du domaine portuaire aux responsabilités accrues en matière de dessertes terrestres et de logistique.

- L'organisation de la manutention est rationalisée selon le modèle éprouvé des grands ports européens, avec mise en place d'opérateurs de terminaux intégrés responsables de l'ensemble des opérations. Les GPM cessent, sauf

exceptions limitativement définies par la loi, de détenir ou d'exploiter des outillages (grues, portiques, etc.) et les transfèrent à ces opérateurs, avec leurs personnels, selon un processus encadré par la loi.

- la gouvernance des GPM comporte un conseil de surveillance resserré, en charge des orientations stratégiques du port et du contrôle de l'exécutif, un directoire et un conseil de développement consultatif associant l'ensemble des acteurs locaux. Parallèlement, des négociations



paritaires ont été engagées sur la mise en œuvre de la réforme et le gouvernement a confié à Yves Cousquer, en mars 2008, la mission de les animer et de les faciliter, aboutissant le 30 octobre 2008 à la signature par les partenaires sociaux d'un accord-cadre national. Les textes d'application de la loi se sont succédé à compter d'octobre : décret principal et décrets créant chaque GPM le 9 octobre – date essentielle puisqu'elle détermine le

calendrier ultérieur –, mise en place des conseils de surveillance et élection de leur président (décembre/janvier), désignation des présidents de directoire, installation par les préfets des conseils de développement (1^{er} trimestre 2009). L'État a prévu un important volet financier d'accompagnement, avec une mise à niveau progressive des crédits relatifs aux accès maritimes, suivant l'exemple des autres pays européens, et un effort particulier au

titre des investissements (y compris dessertes terrestres) de 174 M€ sur 2009/2013, s'ajoutant aux montants déjà inscrits aux contrats de plan.

Un projet stratégique

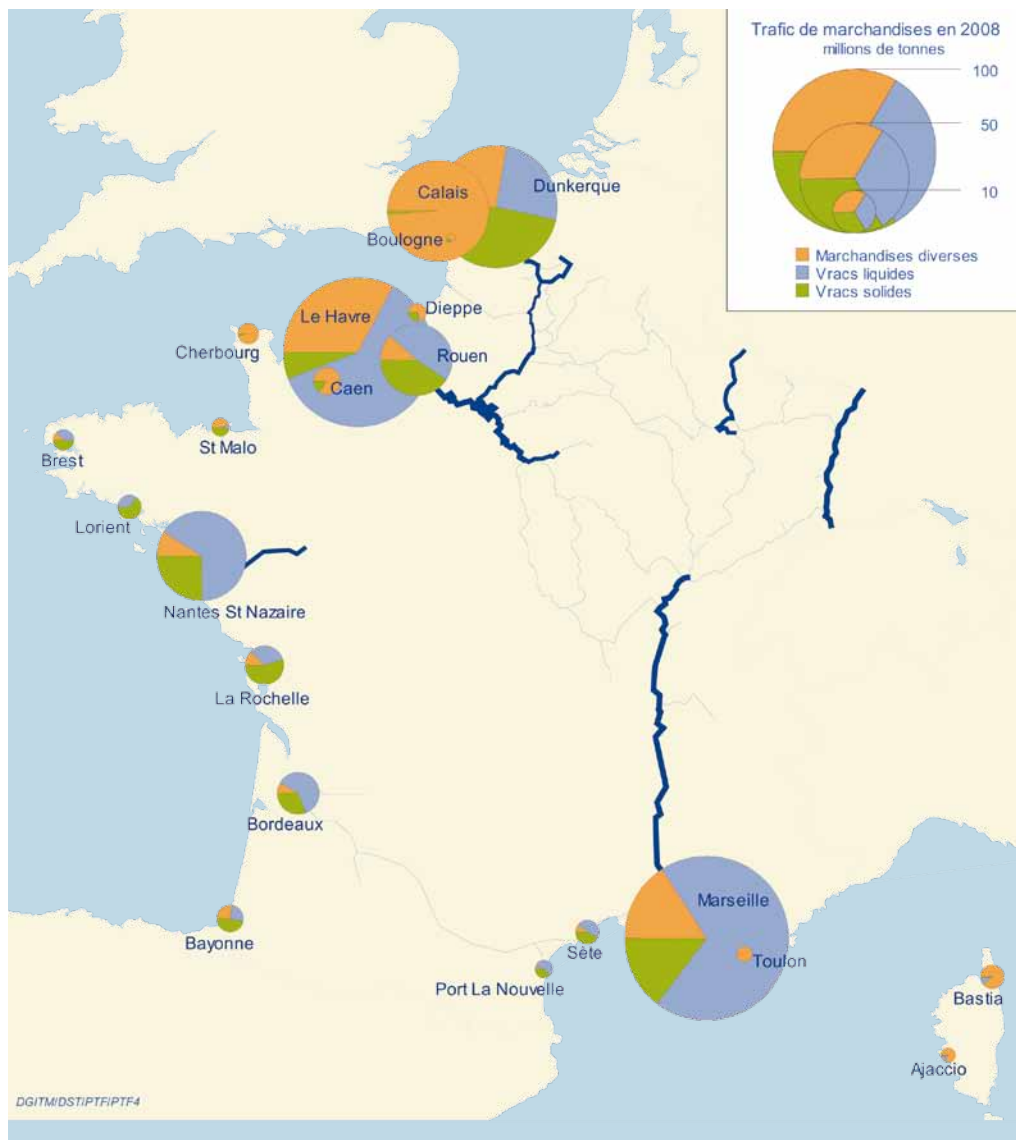
Les nouveaux acteurs désormais en place, l'étape suivante, essentielle, est l'adoption par chaque conseil de surveillance, avant l'échéance du 9 avril 2009, d'un projet stratégique. Ce document, fruit d'une large concertation, expose les grandes orientations stratégiques du port. Il comprend notamment le schéma général d'évolution de ses terminaux dont l'adoption permettra l'enclenchement des phases suivantes : négociations avec les futurs opérateurs intégrés, qui privilégieront pendant trois mois les entreprises en place, puis, selon les résultats de cette phase de gré à gré, lancement d'appels à projets européens ouverts, passation d'accords locaux portant sur les transferts, les effectifs et personnels concernés, les modalités d'accompagnement et conclusion des nouvelles conventions de terminal sur 2009/2010.

Une véritable refondation des ports

Ce processus peut paraître long et complexe : il l'est en effet, s'agissant de concilier, dans une véritable refondation des ports et un profond changement de culture, les impératifs d'efficacité économique (pertinence et durabilité des nouvelles structures, maintien d'une concurrence suffisante tout en donnant leurs chances aux entreprises en place jouant le jeu de la réforme), d'équité sociale et de bonne insertion territoriale.

La crise économique, certes, ne simplifie guère les choses, mais elle impose aussi à tous les acteurs de hâter le pas pour être en ordre de marche, à temps, dès que le vent de la reprise mondiale se manifesterá.

Trafic total de marchandises en 2008 des ports français métropolitains





© DR

CHRISTIAN PASCHETTA,
PRÉSIDENT DE L'UNION NATIONALE
DES INDUSTRIES DE LA MANUTENTION (UNIM)

« La crise internationale ne doit pas servir de prétexte pour ne pas mener à bien la réforme portuaire »

Depuis plus d'un an, le système portuaire français est engagé dans une nouvelle phase de réforme, avec le soutien des entreprises de manutention portuaire : de longue date la profession n'avait eu de cesse de s'exprimer en faveur d'un changement radical et d'une clarification des rapports public-privé dans les ports pour y mettre en place les conditions d'une efficacité accrue, et ce chantier figure expressément dans son livre blanc (juin 2005) qui faisait le bilan de la « réforme dockers » de 1992.

La réforme s'inscrit ainsi dans la continuation de celle de 1992, pour en parachever les effets et élargir les objectifs, autour d'un principe de base clair : le recentrage des établissements portuaires sur leurs seules missions d'autorité publique, sans empiéter sur la fourniture de services portuaires marchands qui doit relever en toute responsabilité de la sphère privée.

Une refonte urgente

Aujourd'hui, le contexte de la crise internationale ne doit pas conduire à brouiller les priorités, ni ralentir le processus en cours, encore moins servir de prétexte pour ne pas mener à bien la réforme. Elle la rend même d'autant plus urgente pour être prêts lorsque la reprise sera au rendez-vous.

Après une phase de travail très soutenue jusqu'en octobre dernier au plan national, les délais de mise en œuvre de la nouvelle gouvernance des GPM et les péripéties accompagnant l'élaboration et l'adoption de leurs plans stratégiques ont laissé une impression générale de flottement qui n'a pas complètement disparu en dépit des déclarations fermes du secrétaire d'État aux Transports, confirmant le cap et la méthode.

Trois conditions de réussite

Sur le fond, les nécessités demeurent. La clarification des missions, inscrite dans la loi, doit l'être maintenant sur le terrain. La rationalisation de la manutention portuaire avec commandement unique sur les terminaux reste une nécessité impérieuse et urgente. Les ports français n'ont d'autre choix que celui de la réussite.

Trois conditions aujourd'hui sont de nature à y contribuer :

La concertation en cours pour l'élaboration des projets stratégiques doit être une réalité de terrain, les acteurs économiques des ports entendus, sauf à ce que ces projets manquent du réalisme nécessaire. Mais ensuite, une fois ceux-ci adoptés, la négociation de gré à gré avec les opérateurs en place doit rester

une affaire privée, une négociation commerciale à mener entreprise par entreprise.

Rassurer les acteurs salariés est une autre condition du succès. Les personnels portuaires ne sont pas précipités dans l'inconnu. Ils ne doivent pas redouter les changements qui se mettent en place, ni refuser de s'informer localement sur la nature réelle de ces changements. L'accord-cadre national en apporte désormais à chacun la garantie. Par ailleurs, les travaux, en cours, de la convention collective dite « unique » vont fournir le cadre dans lequel, demain, ouvriers dockers et personnels portuaires évolueront ensemble dans leurs entreprises respectives.

Le rôle des entreprises

Il importe enfin de faire confiance aux entreprises. Très présentes lors de la première phase de la réforme, elles entendent prendre toutes leurs responsabilités dans la seconde avec l'accueil des personnels de conduite et la mise en œuvre effective des transferts d'outillage.

Pour autant que le respect des équilibres économiques s'impose à tout un chacun et qu'en optimisant les moyens opérationnels, un processus vertueux puisse durablement s'engager.

YVES COUSQUER,
MÉDIATEUR

« Mon souci premier fut d'anticiper et d'afficher les étapes du dialogue »

L'enjeu social de la réforme portuaire était si manifeste qu'il a longtemps conduit à la différer. Aussi indispensable qu'elle fût, compte tenu des pertes de marché des ports français en Europe, elle ne pouvait être conduite au prix d'une longue paralysie des ports français, au coût économique insoutenable pour les entreprises et les personnels qui y vivent. En outre, cette réforme devant être locale dans sa mise en œuvre, une rupture du dialogue au niveau national aurait rendu difficile, sinon impossible sa déclinaison locale.

Dès l'annonce de ses intentions, le gouvernement a donc souhaité que, parallèlement à l'élaboration du texte législatif, un dialogue s'engage entre les partenaires sociaux sur les modalités d'application de la réforme. Le dialogue entre les syndicats, l'union des ports de France et l'union nationale des industries de la manutention s'est avéré de prime abord difficile. Pour prévenir une situation de blocage, Dominique Bussereau a choisi, en mars 2008, à la fois de nommer un médiateur, mission qu'il m'a confiée, et de donner sa place à l'État autour de la table de cette négociation.

Pas de rupture du dialogue

Dans un premier temps, le processus législatif étant en cours, il convenait de préparer une bonne articulation entre ce processus national et les mises en œuvre locales qui suivraient. J'ai donc demandé à chaque directeur de port de présenter la contribution qu'il avait transmise au ministre pour éclairer l'élaboration de la loi. Ces présentations ont permis de rendre plus concret, au moins au niveau des fédérations syndicales, le contenu de la réforme. Le fait qu'elles n'entraînent pas de rupture du dialogue, dans un contexte lourd de mouvements sociaux ponctuels mais répétés, fut un premier signal très positif.



© PA Marseille

Rendu confiant par les premiers pas de ce groupe de travail, le législateur a, par un dispositif original, permis aux partenaires sociaux de préciser les conditions de la mise en œuvre de la loi par un accord-cadre, à rendre obligatoire par décret. À défaut d'accord, la loi stipulait les conditions qui devaient s'appliquer.

Des négociations dans un climat serein

Sur ces bases, une fois la loi votée par le Sénat en première lecture, les négociations se sont poursuivies et intensifiées en juin et juillet et, moyennant quelques nuits de négociation, ont conduit à l'apaisement des conflits sociaux le 15 juillet sur la base d'une première trame d'accord-cadre. Celle-ci était centrée autour de l'adoption d'une convention tripartite, dite de détachement, permettant la poursuite du contrat de travail des salariés des ports au sein des entreprises de manutention, ou dans des filiales des ports, en leur apportant toutes les garanties nécessaires.

Les négociations ont repris en septembre dans un climat serein, et abouti à la signature, le 30 octobre 2008, d'un accord national entre

les organisations professionnelles et toutes les organisations syndicales, à l'exception de FO.

Cet accord, rendu obligatoire par décret du 24 novembre, n'a été possible que grâce à l'engagement de chacun, et notamment des deux organisations professionnelles et de la FNPD-CGT, syndicat très largement majoritaire. Je salue l'esprit de responsabilité des dirigeants des fédérations qui a permis une évolution profonde des modalités de la réforme tout en respectant le contenu et les motivations de la loi. L'organisation des échanges, la FNPD n'acceptant pas de siéger avec les autres organisations syndicales, a été un élément délicat de ma mission. Mon souci premier fut d'anticiper et d'afficher les étapes du dialogue, pour permettre à celui-ci d'aborder et d'approfondir tous les sujets qui le méritaient, sans jamais rompre le dialogue. Après bien des débats, et des tensions surmontées, et plus de cent heures de négociations, ce dialogue a été mené à son terme, mettant ainsi sur de bons rails les négociations locales. Je leur souhaite maintenant, pour aboutir, de se nourrir dans chaque port du même esprit de dialogue et de responsabilité.

Alain Maugard, président la section Risques, Sécurité et Sûreté du CGEDD

« Garder un œil prospectif et curieux sur l'évolution des risques émergents »



© MEEDDAT/SG/Gérard Crossay

Au moment de son départ à la retraite, rencontre avec Alain Maugard, président de la section Risques, Sécurité et Sûreté, pour un tour d'horizon des grands chantiers auxquels devra s'atteler l'équipe de la nouvelle section.

Échos CGEDD : Quelles ont été vos priorités lors de la création de la section ?

Alain Maugard : La première action a été d'engranger les bénéfices de la fusion du SIGE et du CGPC en mixant les apports culturels et intellectuels de chacun de leurs domaines de compétences. Nous avons établi la géographie de la section de façon à prendre conscience de toute son étendue; vaste territoire qui couvre les risques naturels et technologiques, la sécurité routière, les

risques des transports aériens, terrestres, maritimes. Pour ce faire, nous avons décidé que chacun d'entre nous choisirait un ou plusieurs nouveaux domaines à investir.

Le but est de « polliniser » les cultures et de créer des équipes mixtes où les bonnes pratiques de chacun peuvent être partagées. Par exemple, les méthodes employées en termes de sécurité et de sûreté dans le nucléaire sont tout à fait transposables aux autres domaines, notamment

celui de la sécurité des transports. La deuxième action a été de réfléchir à nos méthodes de management des risques et de la sécurité. Il nous faut évoluer vers une appropriation de la gestion des risques par les acteurs eux-mêmes. Que chaque acteur se sente responsable de la sécurité et pas simple exécutant d'un règlement. L'évolution récente de la sécurité routière est bien de cette nature : les automobilistes se sont approprié les objectifs de sécurité.

Échos CGEDD : Quels sont les grands chantiers en cours ?

Alain Maugard : La section travaille actuellement sur un comparatif du niveau de sécurité par



© MEEDDAT/SG/Thierry Degen



© MEEDDAT/SG/Laurent Mignaux



© MEEDDAT/SG/Laurent Mignaux

“Les progrès scientifiques et les changements environnementaux qui en découlent font émerger de nouveaux risques que nous commençons seulement à appréhender.”

mode de transport. Et il nous semble que le traitement de la sécurité devrait être plus homogène dans les trois grands secteurs (aérien, terrestre, maritime). Nous préconisons la création d'autorités de surveillance indépendantes s'appuyant sur une expertise élargie.

Il existe également trois bureaux d'enquêtes accidents (BEA) pour le secteur, aérien, terrestre et maritime. Une plus grande articulation entre ces trois bureaux permettrait de partager des éléments communs, comme les comportements humains, la manière de prévenir et de préparer les usagers...

Le deuxième grand chantier en cours concerne l'élaboration d'une cartographie du niveau de qualité de l'expertise dans tous les domaines couverts par la section. Cette cartographie couvrira les centres de recherche, les services techniques, les directions d'admini-

nistration centrale et les services territoriaux. Nous poursuivons plusieurs objectifs : repérer nos forces et insuffisances afin de procéder à des rééquilibrages, et disposer d'un niveau d'expertise suffisamment pointu pour traiter les situations les plus complexes à la fois au niveau de la prévention et de la gestion des risques. Cette analyse permettra d'utiliser le niveau territorial pour diagnostiquer la complexité des problèmes, et le niveau d'expertise nécessaire à la résolution de ceux-ci.

Échos CGEDD : Quels sont les grands enjeux auxquels la section va se confronter à moyen terme ?

Alain Maugard : J'en vois deux : les risques spécifiques aux zones de forte densité et les risques émergents. La densité des villes conduit à un cumul des risques et d'une intensification de chacun des risques. Le Grenelle de l'envi-

ronnement, qui débouche sur la ville durable et préconise la ville dense doit apporter une réponse particulière d'autant plus attendue que la civilisation urbaine doit être « protectrice », et que les habitants souhaiteraient se rapprocher du risque zéro.

Les progrès scientifiques et techniques, et les changements environnementaux qui en découlent, font émerger de nouveaux risques que nous commençons seulement à appréhender. Les nanoparticules, les ondes électromagnétiques en sont des exemples. Il faudra donc avoir un œil toujours prospectif sur ces risques émergents, rester curieux et savoir s'entourer des personnes au plus proche du terrain pour pouvoir agir. Le Conseil général va prendre l'initiative de rencontrer les organismes de recherche, les ONG et les acteurs territoriaux afin de répertorier ces risques nouveaux.

Repères

ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE ET INGÉNIEUR GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES, Alain Maugard a rejoint le CGEDD

le 6 septembre 2008 en tant que président de la section Risques, Sécurité et Sûreté. Il était président du Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB) depuis quinze ans, après avoir notamment occupé la fonction de directeur de la Construction au ministère de l'Équipement, et de directeur général de l'Établissement public d'aménagement de la Défense.

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

➤ MISSION SUR L'ACCÉLÉRATION DES PROCÉDURES RELATIVES AUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES EN ÎLE-DE-FRANCE

Rapport n° 005902-01

Marc d'Aubreby, Jean Lafont, Alain Lhostis, Michel Massoni, Philippe Schmit, CGEDD

Le cycle de réalisation d'une grande infrastructure de transports publics en Île-de-France est de l'ordre de quinze ans. Afin de remédier à l'allongement des phases de décision administrative, le rapport établit un état des lieux des procédures et des retards auxquels leur mise en œuvre peut donner lieu. Il recense les pistes d'amélioration et formule vingt-trois propositions autour d'idées-forces : l'organisation d'une structure forte de maîtrise d'ouvrage, l'accélération des délais d'expropriation et de prise de possession des terrains, le transfert au préfet de région de la délivrance des autorisations en matière de sécurité, l'adéquation des moyens humains et financiers. Enfin, il souligne l'intérêt du débat public en amont des projets, dont le formalisme est une garantie pour les acteurs.

➤ LES DIFFICULTÉS D'APPLICATION DU DÉCRET RELATIF AUX CONCESSIONS DE PLAGE

Rapport n° 005860-01

François Wellhoff, Yves-Marie Allain, CGEDD, Jean-Guy de Chalvron, Yasmina Goulam, IGA

Comment faciliter la mise en œuvre de ce décret, objet de contestation depuis sa parution, tout en préservant son objectif ? Étant précisé que les difficultés touchent essentiellement à l'obligation de démolir les constructions « en dur » et de démonter les installations après la période d'exploitation estivale, le rapport propose de maintenir l'exigence de démontabilité mais d'accepter une période de transition et d'assouplir les conditions d'ouverture hivernale. Il suggère également de maintenir

les limites des taux d'occupation des plages, de régulariser la présence d'éléments patrimoniaux, d'harmoniser les règles des gestionnaires, de supprimer progressivement la différence entre plage naturelle et artificielle et d'alléger la procédure de passation des sous-concessions. Il recommande enfin des décisions rapides et un accompagnement des services déconcentrés de l'État.

➤ TIC ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° 005815-01

(format PDF) - janvier 2009

Henri Breuil, Daniel Burette, Bernard Flury-Hérard, CGEDD, Jean Cueugnet, Denis Vignolles, CGTI, Hélène Boisson, ARCEP

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) ont un apport positif pour la réduction des émissions de CO₂ et pourraient permettre d'économiser de 1 à 4 fois leurs propres émissions de gaz à effet de serre. Mais les TIC constituent désormais le premier poste de consommation d'électricité des ménages. Leur consommation énergétique est à optimiser. Enfin, la filière de récupération et de traitement des déchets en France se révèle 2 à 4 fois moins efficace que dans les autres pays européens. Face à ces constats, et tout en veillant à préserver l'apport des TIC à la productivité de l'économie et au bien-être de la population, le rapport émet dix-neuf recommandations pour un développement de TIC plus sobres et permettant des gains de carbone.

➤ BILAN ET PERSPECTIVES DE LA COOPÉRATION DANS LE SECTEUR DE L'EAU EN MÉDITERRANÉE

Rapport n° 005488-01

Hervé Lainé, Patrick Marchandise, CGEDD

Le rapport dresse un bilan de plus de trente années de coopération internationale, reconsidère les besoins, dresse un état des défis à relever et des moyens disponibles. L'état des lieux présente plus de soixante-dix-sept « objets de

coopération ». Il démontre la complexité du problème, le manque de visibilité et de coordination des actions, de vision politique globale, d'évaluation des besoins. S'appuyant sur les opportunités présentées par la mise en œuvre de « la politique européenne de voisinage » et le lancement de l'Union pour la Méditerranée, neuf orientations sont proposées parmi lesquelles : un affichage politique au plus haut niveau, une gouvernance efficace, une stratégie méditerranéenne de l'eau, l'attribution d'un rôle explicite aux directeurs de l'eau, une ouverture à toutes les parties prenantes, des compétences mieux valorisées, une plate-forme d'information, de ressources et de compétences.

➤ LE RUISSELLEMENT URBAIN ET LES INONDATIONS SOUDAINES – CONNAISSANCE, PRÉVENTION, PRÉVISION ET ALERTE

Rapport n° 005487-01

Michel Le Quentrec, Jean-Louis Ravard, Pierre Verdeaux, CGEDD

Après avoir caractérisé le phénomène, le rapport dresse un état des lieux des dispositifs mis en place pour appréhender ses risques. Ses principaux constats portent sur la diversité et le manque d'harmonisation des actions, des acteurs et des objectifs, la non-prise en compte du phénomène dans le dispositif de prévision des crues, l'imbrication des responsabilités par ailleurs mal définies, la sous-exploitation des progrès technologiques, notamment des moyens de Météo France. Parmi les neuf recommandations émises, quatre points sont à signaler : la clarification des concepts et des rôles des intervenants, la mise en place d'un dispositif de surveillance, de prévision et d'alerte spécifique, la mobilisation du réseau scientifique et technique du ministère, la systématisation des analyses de risque et la généralisation des plans de sauvegarde.

➤ ET AUSSI

Assistance aux autorités de l'aviation civile philippines

Rapport n° 005993-01

Jean-Paul Troadec

Aménagement à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

Rapport n° 005770-01

Pierre Verdeaux, CGEDD

Plan Santé-Transports - Rapport final

Rapport n° 005971-01

Marc Grimot, CGEDD

Expertise du schéma de protection contre les crues du secteur de Tarascon-Arles

Rapport général n° 005602-01 -

Rapport technique n° 005602-01

François Gérard, Philippe

Quévremont, CGEDD, Gérard

Degoutte, CGAAER, Réginald

Sarralde, SCHAPI

Projet de réforme de la délivrance des documents CITES – Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction

Rapport n° 006570-01

Michel Bouvier,

Jean-Jacques Lafitte, CGEDD

Le projet UTN de la commune de Porta dans le site Natura 2000

« Capcir-Carlit-Campcardos »

Rapport n° 006334-01

Louis Blaise, Denis Laurens, CGEDD

État d'avancement au 15 décembre 2008 de l'opération de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel

Rapport n° 005951-01

Gérard de Senneville,

Éric Verlhac, CGEDD

Mission de réflexion et de propositions d'évolution des missions et des principes de gouvernance et de prise de décision de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports en France (AFITF)

Rapport n° 006563-01

Claude Gressier, CGEDD

Les organismes uniques d'irrigation

Rapport n° 006313-01

Jean-Jacques Lafitte, CGEDD,

Patrice Devos, Pierre Portet,

CGAAER

➤ POUR EN SAVOIR PLUS

Bureau des rapports et de la documentation

E-mail :

catherine.ballatore

@developpement-durable.gouv.fr

EPSF

La sécurité ferroviaire sous contrôle

Avec un Grenelle de l'environnement faisant la part belle aux transports ferroviaires et des Français de plus en plus enclins à abandonner leur automobile, le train a le vent en poupe. L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) est au cœur de cette croissance en apportant son expertise en matière de sécurité à l'ensemble des acteurs des voies ferrées. Entretien avec Michel Aymeric, directeur général de l'EPSF, dont Frédéric Rico est le président de la section risques, sécurité du CGEDD sûreté et également président du conseil d'administration depuis le 16 octobre 2008.

L'EPSF voit le jour en 2006, à la suite d'une directive européenne, dans un contexte d'ouverture progressive du marché à la concurrence. « *Auparavant, les relations étaient bilatérales entre l'État et la SNCF. Désormais, l'EPSF assure, pour les aspects sécurité, le lien entre l'État et l'ensemble des entreprises ferroviaires* », souligne **Michel Aymeric**, directeur général de l'EPSF.

Doté d'une centaine de personnes, pour la plupart des experts, l'établissement est chargé de délivrer les autorisations en matière de sécurité ferroviaire. Chaque entreprise désireuse d'opérer sur le réseau doit en effet démontrer sa capacité à garantir celle-ci. L'EPSF examine jusqu'aux centres de formation pour le personnel assurant des fonctions de sécurité. « *Pour l'ensemble de ces domaines, plus d'une centaine d'autorisations sont délivrées chaque année.* »

Équité pour toutes les entreprises ferroviaires

Un contrôle régulier est ensuite effectué, sous forme d'audits ou d'inspections inopinées « *Toutes les entreprises ferroviaires sont contrôlées au moins une fois dans l'année, commente le directeur général de l'EPSF. Nous suivons un programme que nous transmettons au ministère en charge des Transports. Le principe d'équité est strictement respecté.* »

Une base de données des incidents liés à la sécurité est mise en place, elle alimente le retour d'expérience, nécessaire à l'amélioration permanente de la réglementation. « *Nous jouons à ce titre un rôle fédéra-*



teur en réunissant l'État, RFF et la SNCF autour de problématiques communes. »

Sur le plan international, l'établissement public entretient et développe une coopération permanente avec ses homologues étrangers et avec l'Agence ferroviaire européenne.

Sécurité, sûreté, régularité : trois principes différents

Contrairement aux idées reçues, l'actualité récente, émaillée par des actes de vandalisme et des incidents caténaires à répétition, n'est pas du ressort de l'EPSF. Pour Michel Aymeric, « *il faut différencier la*

sécurité et la sûreté : la prévention des actes de malveillance est essentiellement du ressort du ministère de l'Intérieur. L'EPSF n'a pas de mission opérationnelle, mais il assume une mission générale du suivi de sécurité. S'il constate des événements liés à la sécurité, il le signale au gestionnaire d'infrastructure et aux opérateurs concernés. Il est en mon pouvoir de retirer les autorisations le cas échéant. »

Si l'EPSF agit dans l'ombre, sa vigilance constante permet néanmoins d'envisager sereinement l'avenir du transport ferroviaire en France et en Europe.