



Dossier / L'autorité environnementale du CGEDD : bilan des six premiers mois / **Perspective** / « RED-DEAD » : un canal entre mer Rouge et mer Morte / **Références documentaires** / Présentation des principaux rapports du CGEDD / **Focus** / L'algue verte fait des vagues



ÉCHOS CGEDD

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

P.3 Dossier

L'autorité environnementale du CGEDD bilan des six premiers mois





© MEEDDAT/SG/B. Suard

CLAUDE MARTINAND
Vice-président du CGEDD

La réforme des missions d'inspection générale territoriale (MIGT)

SOMMAIRE

3 Dossier

Autorité environnementale du CGEDD :

bilan des six premiers mois

8 Perspective

« RED-DEAD »

un canal entre mer Rouge et mer Morte

10 Références

Présentation des principaux rapports du CGEDD

11 Focus

L'algue verte fait des vagues

Le CGEDD a hérité de son prédécesseur, le conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC), une organisation territoriale : les missions d'inspection générale territoriale (MIGT). Ces implantations en régions sont une caractéristique du CGEDD que l'on ne retrouve dans aucun des organismes homologues. Elles constituent l'une de ses forces, car elles favorisent un bon suivi des problèmes des territoires, des services et des cadres des services déconcentrés. En cohérence avec les orientations générales de réforme de l'État, le conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) est conduit à réduire ses effectifs. Cette réduction porte bien sûr sur les effectifs parisiens, mais aussi sur les MIGT. Il convenait cependant de conserver à ces antennes une « masse critique » en rapport avec les missions d'inspection et d'audit qui leur sont confiées, étant entendu que leurs membres participent par ailleurs à des missions de conseil ou d'audit nationales. Cette masse critique ne pouvait pas être maintenue dans les 10 missions existantes (sans compter celle en charge de l'outre-mer, à la problématique particulière). Il a donc été décidé de réduire le nombre

de ces implantations. Les nouveaux ressorts géographiques des 7 MIGT ont été fixés en s'inspirant du découpage des zones de défense (dans le Sud en particulier) tout en visant à minimiser l'ampleur des déplacements de leurs membres (notamment dans l'Est). La MIGT Nord couvre le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie (sans changement); la MIGT de Paris est désormais compétente, outre l'Île-de-France, pour le Centre et les Haute- et Basse- Normandie; la mission Ouest couvre la Bretagne et les Pays de la Loire (sans changement), la MIGT Sud-Ouest (Bordeaux) ajoute à l'Aquitaine et au Poitou-Charentes les régions Midi-Pyrénées et Limousin; la MIGT Méditerranée est sans changement (Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Corse); la mission Lyon ajoute à Rhône-Alpes et Auvergne, la Bourgogne et la Franche-Comté; enfin la mission Est couvre toujours l'Alsace, la Lorraine et Champagne-Ardenne. Avec cette réforme, le rôle des MIGT se trouve conforté et davantage ouvert sur des missions nationales. Il est par ailleurs prévu que des membres des sections, notamment à leur arrivée au CGEDD, participent à des missions d'inspection ou d'audit des services dans le cadre d'une MIGT.

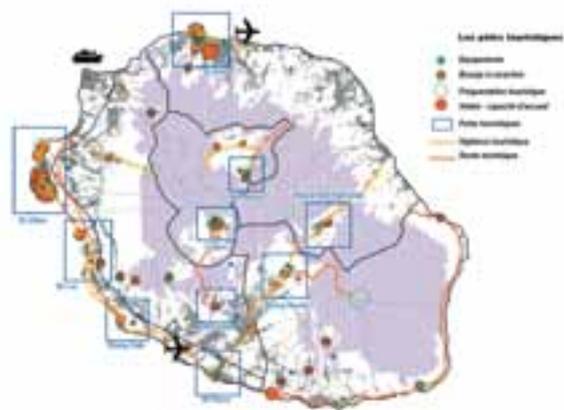
Autorité environnementale du CGEDD : bilan des six premiers mois

Créée par un décret du 30 avril 2009, l'autorité environnementale du CGEDD (ci-après : AE) peut être saisie pour donner des avis sur des projets depuis le 1^{er} juillet 2009. Elle aura rendu en 2009 une quinzaine d'avis, son rythme de croisière prévu étant sensiblement plus élevé.



(Tous les documents et avis relatifs à l'AE sont sur le site internet du CGEDD
www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

Les schémas d'aménagement dans les DOM : une étude d'impact écologique et économique.



Deux directives européennes, la directive 85/337 dite « projets » et la directive 2001/47, dite « plans et programmes », transposées dans les codes de l'environnement et de l'urbanisme, prescrivent que le pétitionnaire de ces opérations doit en produire une évaluation environnementale. La méthode en est codifiée : état des lieux, impacts prévisibles de l'opération, comparaison avec des variantes envisageables, mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs, dispositif de suivi, résumé non technique. Afin de

faciliter la participation du public à la préparation des décisions, il est prévu qu'une « autorité environnementale », non suspecte contrairement au pétitionnaire d'avoir partie liée au projet, donne son avis sur l'évaluation et le rend public, à un stade assez précoce pour permettre des réorientations si nécessaire.

La majorité des États membres de l'Union européenne, et la France jusqu'en 2007, avaient pris le parti de confier cette fonction d'autorité environnementale au ministère chargé de l'environnement. La création en 2007 en France du grand ministère Meeddat puis MEEDDM



a rendu cette option délicate, le même ministre étant chargé de l'environnement mais aussi notamment de l'énergie, des transports, de l'urbanisme.

C'est pourquoi, dans tous les cas où le MEEDDM est maître d'ouvrage (directement ou par Établissement Public sous tutelle interposée) ou responsable de la décision à prendre ou à proposer au gouvernement, il a été décidé de confier cette fonction à une instance spéciale, rattachée au CGEDD : l'option d'une autorité administrative indépendante ayant été écartée pour des raisons de simplicité, cette solution a été estimée satisfaisante, notamment par le Conseil d'État lors de l'examen du décret du 30 avril 2009, au vu des mécanismes garantissant son impartialité sur lesquels on reviendra. Les projets et programmes concernés sont a priori nombreux : tout le réseau routier national, les canaux et voies ferrées sous maî-





© MEEDDM/DICOM/Arnaud Buisson

TÉMOIGNAGE

JEAN LAFONT,
MEMBRE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Échos CGEDD : Pourquoi avoir choisi d'être rapporteur de l'autorité environnementale ?

Jean Lafont : J'ai choisi d'être rapporteur de l'autorité environnementale car mon expérience en tant que directeur de l'Atelier central de l'environnement m'a permis d'acquérir une expertise dans le domaine de l'environnement. L'Atelier central a été, en quelque sorte, l'ancêtre de l'autorité environnementale. Nous y analysons déjà à l'époque des études d'impact et rendions des avis sur les projets.

Comment s'est déroulée l'analyse des premiers dossiers soumis à l'autorité environnementale ?

Depuis le début de mes activités de rapporteur, j'ai pu examiner deux dossiers très différents. Le premier concerne le schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe, le second, la réalisation d'un tronçon d'autoroute entre les villes de Gannat et Vichy. Ces deux dossiers ont donné lieu à un travail en binôme, afin de donner un avis le plus étayé possible sur la qualité de l'évaluation environnementale et la manière dont l'environnement a été pris en compte dans ces projets.

Ce travail à plusieurs est essentiel sur les dossiers conséquents, comme les schémas d'aménagement régionaux ou le schéma national des infrastructures de transport. Il est important aussi pour additionner les compétences et favoriser l'apprentissage collectif sur les premiers dossiers examinés par l'AE. Ainsi, pour l'instruction du dossier routier Gannat-Vichy, j'ai travaillé avec Annick Guerber-Le Gall, une collègue du CGEDD qui a été en poste plusieurs années à la direction des Routes.

Après plus de deux mois, durant lesquels nous avons pu analyser les documents reçus et tout particulièrement l'évaluation environnementale, consulter les autorités prévues par les textes, comme le CGEDD et les préfetures, nous avons établi un projet d'avis.

Comment préserver l'objectivité des rapporteurs ?

Il y a inévitablement dans l'appréciation des rapporteurs une petite part de subjectivité, car ce domaine n'est pas « normé ». Toutefois, cette subjectivité est très fortement encadrée. Tout d'abord par les textes, qui fixent les grands volets que doit comporter une évaluation environnementale, et par les guides de bonnes pratiques, produits en France comme dans d'autres pays d'Europe. Mais également par la procédure de l'élaboration de l'avis, qui prévoit des consultations obligatoires. Enfin, par les règles de déontologie de l'AE, qui excluent qu'une personne ayant un intérêt quelconque à l'opération puisse délibérer sur l'avis, a fortiori en être le rapporteur.

L'avis rendu par l'AE, à partir du projet préparé par les rapporteurs, fait l'objet d'une délibération collégiale. Comme vous le voyez, toutes les précautions sont prises pour garantir l'objectivité des avis, et leur cohérence entre les différents projets.

Dans quelles mesures vos recommandations peuvent-elles trouver une application concrète ?

L'avis de l'autorité environnementale est consultatif, ce n'est pas un droit de veto sur le projet. L'AE d'ailleurs ne prend pas formellement position sur le projet, comme le ferait une commission d'enquête publique, en donnant un avis « favorable » ou « défavorable », ce qui ne l'empêche pas, le cas échéant, d'émettre de fortes réserves sur la qualité de l'évaluation ou sur la manière dont l'environnement a été intégré au projet. Il revient au maître d'ouvrage et à l'autorité compétente d'en tirer les conséquences, mais ils peuvent en théorie passer outre. Cependant, l'avis étant rendu public, les citoyens comme les associations peuvent y avoir accès avant la réalisation du projet, ce qui donne un poids réel aux recommandations de l'AE.

trise d'ouvrage Voies navigables de France ou Réseau ferré de France, les travaux dans les ports ou ZAC sous maîtrise d'ouvrage d'établissements publics sous tutelle MEEDDM, les installations de production ou transport d'énergie de taille significative : les Schémas d'aménagement régionaux (SAR), Directives territoriales d'aménagement, Schéma directeur de la région Ile-de-France...

L'AE aura rendu pendant son premier semestre d'existence 12 avis : 5 projets routiers, 1 gazoduc, 3 SAR dans les DOM, 1 ZAC, le schéma minier de Guyane et le cadrage préalable du Snit. Où en est l'AE à l'expérience de ces avis ?

La question de son indépendance de jugement a été régulièrement posée dès le début, et on ne peut s'en étonner : restée dans l'orbite du MEEDDM, et composée aux deux tiers de fonctionnaires qui en sont issus, l'AE pouvait être >>> Suite p.6



© MEEDDM/DICOM/Laurent Mignaux

TÉMOIGNAGE

JACQUES VERNIER,
MAIRE DE DOUAI,
MEMBRE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Échos CGEDD : Quel est votre rôle en tant que membre de l'autorité environnementale ?

Jacques Vernier : L'autorité environnementale se compose de dix-sept personnes dont douze sont issues du CGEDD, et cinq sont des personnalités qualifiées externes, choisies pour leur compétence dans le domaine de l'environnement. Nous avons pour mission de valider l'enquête menée par les rapporteurs sur la qualité des études d'impact. Les membres apportent un regard extérieur sur les études des rapporteurs. Parallèlement, le collège de l'AE est convié à des réunions tous les quinze jours afin de faire évoluer les méthodes de travail de l'argumentation rendue sur les dossiers. Mais nous avons aussi un rôle de conseil et de proposition. Par exemple, nous avons soumis une proposition de fusion des procédures d'études d'incidence dans le cadre de la loi sur l'eau. Ces procédures globalisées permettraient une plus grande cohérence dans les études rendues.

Quels ont été les grands projets que l'autorité a pu étudier ?

L'autorité a vu passer des projets majeurs comme le schéma d'amé-

nagement de la Guyane ou de la Guadeloupe. Ces schémas sont des instruments de planification d'une grande importance et soulèvent des problématiques passionnantes. L'analyse de ces projets a amené les rapporteurs chargés de ces études à se rapprocher de différents organismes ou autorités comme des ONG.

Quelles sont les difficultés que vous avez pu rencontrer sur les dossiers traités depuis le début de l'année ?

Le cas de l'étude du schéma d'aménagement de la Guyane a mis en exergue une difficulté. Notre regard métropolitain doit pouvoir s'adapter aux manières de penser le développement durable dans les DOM. La conception du développement durable en Guyane n'est pas la même qu'en métropole, il nous faut prendre en compte les spécificités de chaque territoire. S'il est difficile de parler d'objectivité, il est certain en revanche que les profils diversifiés des membres de l'AE sont une richesse pour instruire ce type de dossier. Les décisions sont toujours collégiales et c'est ce qui garantit la qualité de l'avis rendu par l'autorité.

Suite de la p.5 >>>

soupçonnée de ne pas être capable de prendre le recul nécessaire pour rendre des avis impartiaux. Le cadrage institutionnel comportait pourtant deux précautions essentielles en ce domaine :

- la collégialité des avis, délibérés par l'instance comprenant un tiers de membres externes au CGEDD, *a priori* moins suspects de partialité;
- la publication des avis sur Internet dès leur délibération, sans aucune procédure de validation ou de transmission interne : cette mesure soumet les avis au contrôle de qualité de tout lecteur externe, imposant à l'AE une grande rigueur dans ses avis pour éviter des mises en cause qui ébranleraient sa crédibilité.

Le règlement intérieur du CGEDD, complété spécialement pour les besoins de l'AE, a renforcé ces règles en prévoyant une « déclaration d'intérêt » pour chacun de ses membres, sur le modèle de ce qui se pratique dans beaucoup d'organismes d'expertise, et un principe de retrait des débats pour les membres dont l'impartialité pourrait être mise en cause sur un avis particulier : cette possibilité a été utilisée deux fois au cours du semestre. Des règles relatives à la gestion des divergences de points de vue ont été également posées dans le règlement intérieur. Il est évidemment trop tôt pour porter un jugement définitif sur ces points sensibles. On notera seulement que malgré le caractère assez sensible et potentiellement conflictuel de certains dossiers (les schémas d'aménagement régionaux des DOM, le schéma minier de Guyane, l'autoroute Vichy-Gannat), l'impartialité des avis de l'AE n'a encore jamais été mise en cause, ni par les maîtres d'ouvrage ni par des parties prenantes externes, notamment dans le monde associatif. Par ailleurs, les dispositions sur les divergences de points de vue n'ont jamais été utilisées pour les avis émis, ceux-ci ayant toujours été rédigés par consensus, à partir de débats de principe souvent très approfondis au cours des délibérations menées sur la base des propositions des rapporteurs présentées en séance.

Premiers avis, premiers constats...



Les constats de l'AE ne reposent que sur un échantillonnage faible. Cependant, quelques points communs reviennent avec insistance.

Il est souvent affirmé que les études d'impact sont parfois traitées par les maîtres d'ouvrage comme une formalité obligatoire, dont le respect s'impose pour éviter les contentieux, mais dont la finalité n'est pas complètement intégrée. Force est de reconnaître, au vu des dossiers traités jusqu'ici, que ce jugement a du vrai : si les états des lieux sont le plus souvent correctement établis, les raisonnements justifiant le choix de l'option retenue par rapport aux variantes raisonnablement envisageables ou les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts ont souvent plongé les membres de l'AE dans la plus grande perplexité. La finalité du résumé non technique, outil de communication destiné à favoriser la participation d'un public non spécialiste, est manifestement mal comprise, et le dispositif de suivi souvent des plus approximatifs. L'AE espère, par la

jurisprudence qui naîtra de ses avis, contribuer à une meilleure compréhension de la finalité des études d'impact.

Mais au-delà de cette lecture critique, l'AE a été amenée à se poser des questions de fond, récurrentes dans les dossiers. Alors que l'étude d'impact est parfois caricaturée comme réduite à l'identification et à la protection d'espèces telles que le pique-prune ou l'écrevisse à pattes blanches (sujet que l'étude doit en effet traiter au mieux), l'AE s'est trouvée confrontée à d'autres questions :

- Quel est le champ d'analyse pertinent pour évaluer un projet, toujours relié à d'autres dans un réseau? Un gazoduc, une déviation routière, a fortiori un carrefour d'accès à une zone d'aménagement ne peuvent être examinés isolément, mais on ne peut non plus remonter au niveau de l'évaluation du Snit à partir de chaque projet : la liaison fonctionnelle entre projets connexes ou liés mérite donc d'être clarifiée, dans chaque cas.

lier pour les schémas où la notion même d'évolution au « fil de l'eau » n'est pas toujours claire?

- Comment obtenir une vision globale de tous les impacts environnementaux, alors que la pratique administrative, clairement contraire sur ce point à la directive projets, a par exemple souvent conduit à isoler la procédure « loi sur l'eau » des autres?

- Comment construire un raisonnement solide sur les compensations? La lecture des dossiers a confirmé sur ce point l'analyse qui avait conduit le CGEDD à retenir ce sujet parmi ses thèmes de travail de l'année, au sein de la démarche globale d'évaluation.

Cette liste sera évidemment à compléter : elle montre seulement que l'AE espère contribuer par ses réflexions et ses constats à une meilleure compréhension des enjeux environnementaux par les maîtres d'ouvrage de projets.

Michel Badré,
président de l'autorité
environnementale du CGEDD

« RED-DEAD » : un canal entre mer Rouge et mer Morte

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable a missionné Patrick Marchandise pour apporter au Représentant français pour les projets régionaux de la Mer Morte, suite à sa demande du 5 janvier 2009, une expertise scientifique.

La mer Morte est le point le plus bas de notre planète : -422 mètres, et son niveau continue de baisser au rythme de 1 mètre par an. En cinquante ans, elle a perdu le tiers de sa superficie et sera asséchée en 2050 si rien n'est fait.

La mer Morte est alimentée par le Jourdain, mais les eaux de celui-ci sont en grande partie prélevées par Israël pour l'irrigation, de même que, plus en amont, les eaux de son principal affluent, le Yarmouk, sont prélevées par la Syrie et la Jordanie : le débit résiduel parvenant à la mer Morte a ainsi décliné de plus de 1 300 millions à moins de 200 millions de m³ par an. De plus, l'extraction industrielle de minéraux par évaporation creuse encore le déficit en eau : ce sont chaque année plus de 900 millions de m³ d'eau qui manquent à la mer Morte. Toute la région s'étendant sur Israël,

la Palestine et la Jordanie manque dramatiquement d'eau : elle est une des plus assoiffées du globe. Ses ressources en eau douce se situent très en dessous du seuil, considéré comme celui de la pénurie, de 500 m³ par an et par habitant.

Face à ces problèmes, un projet ambitieux : un canal situé en Jordanie, allant chercher l'eau dans la mer Rouge, près d'Aqaba, pour la restituer à la mer Morte. Ce tracé, « Red-Dead », a été préféré à celui, « Med-Dead », reliant la Méditerranée à la mer Morte, plus court mais qui ferait dépendre la Jordanie d'Israël pour une part importante de ses ressources en eau douce.

Un projet pharaonique

Outre le canal, de 180 km et en partie en tunnel, le projet Red-Dead comporte des usines de pompage de 1,5 milliard de m³ par an, une usine de dessalement d'une capa-

acité de 850 millions de m³ par an (la plus grande usine existante, à Ashkelon en Israël, a une capacité 7 fois moindre) et une centrale hydro-électrique de 800 MW tirant avantage du dénivelé, qui fournirait l'énergie nécessaire au dessalement. Les deux tiers de l'eau douce produite iraient en Jordanie, le reste dans les Territoires palestiniens et dans une moindre mesure en Israël (qui privilégie pour ses besoins des usines de dessalement près de la Méditerranée).

Le projet, estimé avec les installations industrielles à plus de 10 milliards de dollars, ferait appel au partenariat public-privé.

Red-Dead vise donc plusieurs objectifs : la stabilisation de la mer Morte et un apport important d'eau douce, ainsi qu'une mise en valeur économique et touristique; surtout, un tel projet commun à Israël, à la Jordanie et aux Territoires palestiniens contribuerait à la recherche de la paix et à la stabilité de la région.

Cet aspect politique vaut au projet d'être appelé « canal de la Paix » et n'est pas pour rien dans l'appui apporté par la Banque mondiale ainsi que par la France.



Des inquiétudes écologiques

Certaines ONG remettent en cause le projet, en pointant ses aspects environnementaux.

Premier problème : les eaux des deux mers ont des compositions différentes, la chimie de la mer Morte se trouvera modifiée, et son écosystème pourrait être bouleversé.

Second problème : l'écosystème du golfe d'Aqaba et ses coraux pourraient eux aussi pâtir de la construction du canal.

Enfin, Red-Dead traverse une zone sismique; en cas de séisme, sa stabilité serait menacée, et l'eau salée venant de la mer Rouge pourrait envahir les nappes phréatiques.

Un projet complexe et des options alternatives

Une étude de faisabilité a été lancée en 2008 sous la maîtrise de la Banque mondiale, agissant à la demande d'Israël, de la Jordanie et de l'Autorité palestinienne. Par l'intermédiaire de l'Agence française de développement (AFD), la France y participe à hauteur de 3 millions d'euros (sur un total de 15 millions de dollars). La société française Coyne et Bellier pilote les aspects techniques, socio-économiques et environnementaux, le cabinet britannique ERM dirigeant la seule question environnementale.

Devant la complexité du projet, et

face à son besoin pressant en eau douce, la Jordanie souhaiterait engager une « première phase », à sa seule initiative. Il s'agit en fait d'un projet purement national, ne concernant pas la mer Morte et visant à produire de l'eau douce pour les seuls besoins jordaniens; l'étude en a été confiée au cabinet américain MWH.

Par ailleurs, des variantes du projet Red-Dead sont proposées, comme la réalisation de lacs salés, permettant le développement du tourisme.

Enfin, une option alternative est proposée par l'ONG FOE-ME, qui privilégie la restauration environnementale de la basse vallée du Jourdain pour rendre à la mer Morte une partie de son eau.

On ne sait si Red-Dead se réalisera, mais les problèmes sont graves et pressants, aussi la communauté internationale est-elle mobilisée. De son côté, la France considère que ce pourrait être un projet emblématique de l'Union pour la Méditerranée; après la visite d'État du président Sarkozy en Israël, en juin 2008, un « représentant français pour les projets d'aménagement hydraulique de la mer Morte » a été nommé (Jean-Michel Linois), qui est placé auprès du cabinet de Jean-Louis Borloo.

Hervé Lainé
Novembre 2009



“Une mer Morte qui agonise, une région qui a soif”



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

➤ RENOUELEMENT DES NOMINATIONS DES LIEUTENANTS DE LOUVETERIE

Rapport n° 006645-01 – juillet 2009

Jean-Jacques Lafitte, CGEDD

Agents auxiliaires de l'État, les lieutenants de louveterie sont placés sous les ordres des préfets. Leur intervention, qui est bénévole, permet d'atténuer les conflits locaux liés à la faune sauvage et de réaliser des opérations sur des territoires et sur des espèces non chassables. En appui à l'élaboration de la circulaire qui encadrera le renouvellement des lieutenants de louveterie au 1^{er} janvier 2010, le rapport analyse le processus de nomination des louvetiers et formule sur chacun de ses différents aspects des observations et des recommandations.

➤ LE DEVENIR DE L'AÉROPORT DE STRASBOURG-ENTZHEIM

Rapport n° 006659-01 – juillet 2009

Danielle Benadon,

Chantal Lecomte, CGEDD

Une fragilité structurelle, un double contexte concurrentiel fer et air, l'impact de la crise économique et l'absence d'anticipation sont à l'origine de la dégradation brutale de la situation de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Après un diagnostic de la situation, le rapport hiérarchise les actions à entreprendre et construit un ensemble de préconisations pour maintenir l'aéroport parmi les aéroports « millionnaires » : élaboration d'un plan de redressement financier et d'un plan stratégique, choix d'un gestionnaire, clarification du rôle des acteurs, mise en cohérence des politiques publiques. Si cette stratégie ne permettait pas de redresser la situation, se poserait alors la question du maintien de la plate-forme dans le périmètre de l'État.

➤ COMPARAISON DES PRATIQUES ET MÉTHODES DE CERTAINS

AUTRES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE POUR L'ÉLABORATION DES AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE, ET PRISE EN COMPTE DES JURISPRUDENCES CONCERNANT LES INSUFFISANCES DES ÉVALUATIONS D'IMPACTS

Rapport n° 006590-01 – juillet 2009

Rouchdy Kbaïer, Jean Lafont,

Thierry Lavoux, CGEDD

Le rapport aborde les aspects juridiques et institutionnels de l'évaluation environnementale avec l'analyse, d'une part, des principes qui fondent la jurisprudence actuelle, nationale et communautaire; d'autre part, des procédures et des pratiques des autres États membres. Il traite également des différentes stratégies de transposition des directives communautaires 1985/337 et 2001/42 relatives à l'évaluation environnementale. Ces réflexions conduisent à la formulation de recommandations qui s'adressent, au-delà de l'autorité environnementale, à l'ensemble du ministère : la mise en place de séminaires de sensibilisation, l'établissement de guides pour la réalisation des évaluations de plans ou programmes et le lancement d'une action pilote sur quelques grands projets.

➤ AVIS DU CGEDD SUR LES BILANS LOTI DE L'ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-CAEN-CHERBOURG ET DE L'AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-GRANVILLE

Rapports n° 006948-01

et 006949-01 – septembre 2009

Philippe Peyronnet,

Jean-Pierre Taroux, CGEDD

L'électrification des lignes ferroviaires Paris-Caen-Cherbourg-Trouville mises en service en 1996, sur 343 km, a été réalisée pour un coût de 337 millions d'euros avec une subvention de l'État

et de la Région. La modernisation de la ligne Paris-Granville a, quant à elle, été achevée en 1999, pour un coût de 123 millions d'euros, avec une subvention de la Région. Sur les bilans Loti de ces deux opérations, l'avis du CGEDD donne des éléments de méthodologie afin d'améliorer l'évaluation ex-post de projets similaires et met l'accent sur la nécessité de poursuivre l'effort de modernisation des lignes ferroviaires de la Basse-Normandie, région encore insuffisamment desservie.

➤ ACCÈS AUX PROFESSIONS DE TRANSPORTEUR DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT LÉGER

Rapport n° 006685-01 (format PDF)

– septembre 2009

Christian Pitié, CGEDD

Le rapport est une réflexion sur les conditions d'accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger. Il contient un état des lieux de la réglementation, une évaluation de son fonctionnement et de ses perspectives d'évolution, des propositions en vue de rendre plus efficiente la gestion administrative de ces professions. Dans le domaine du transport de marchandises, il suggère notamment l'amélioration du niveau de formation des nouveaux transporteurs et la simplification de la gestion de la profession. Dans le domaine du transport de personnes, il propose d'engager une réflexion sur la construction d'un statut de référence commun à l'ensemble des métiers concernés. Il signale également la prochaine clarification de la situation des motos-taxis et suggère des mesures d'encouragement du covoiturage.

➤ AUDIT SUR LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFICE NATIONAL D'ÉTUDES ET DE RECHERCHES AÉROSPATIALES (ONERA)

Rapport n° 006646-01 (format PDF)

– 12,8 Mo – juin 2009

Alain Baudoin, CGEDD,
Bertrand Brassens, IGF,
Daniel Mouranche, CGA

Le rapport examine la question de l'éventuel abandon du statut d'opérateur de l'Onera, puis il fait le point de ses forces et de ses faiblesses. Ses recommandations s'articulent autour de trois idées forces. La première est que le modèle économique de l'Onera est à conserver et qu'il recèle des marges d'amélioration. La deuxième est que son positionnement est difficile et qu'il doit être clarifié et consolidé d'autant que la dimension des marchés à défendre et des défis à relever accroît les incertitudes et justifie une implication réelle des tutelles. Enfin, la troisième est que sa gouvernance et sa gestion doivent gagner en pertinence, tant pour le pilotage stratégique que pour la conduite de ses activités et l'adaptation de ses moyens.

ET AUSSI...

➤ CANAL DE LA SAMBRE À L'OISE ET SAMBRE CANALISÉE – LE DEVENIR DE CETTE VOIE D'EAU

Rapport n° 006670-01 (format PDF)

– septembre 2009

Pierre Verdeaux, CGEDD

➤ AVIS DU CGEDD SUR LE BILAN LOTI DE L'AUTOROUTE A29 SECTIONS PONT DE NORMANDIE-A13 ET LE HAVRE-SAINT-SAENS ET DU PONT DE NORMANDIE

Avis n° 006600-01 (format PDF –

1,2 Mo) – octobre 2009

Jean Deterne, Michèle Joigny,

CGEDD

➤ POUR EN SAVOIR PLUS

Bureau des rapports et de la documentation
E-mail : catherine.ballatore@developpement-durable.gouv.fr

L'algue verte fait des vagues



Dès le début des années 1970, on observe une prolifération d'algues vertes dans certaines baies du littoral breton. Cette question est devenue d'une actualité plus brûlante en 2009, après le décès d'un cheval et la confirmation en appel de la responsabilité de l'État.

La dangerosité potentielle des algues vertes a été révélée au grand public à la suite d'un accident ayant entraîné le décès d'un cheval et le malaise de son cavalier. Après dépôt sur les plages, ces « marées vertes », si elles ne sont pas ramassées, entrent en putréfaction et dégagent de l'hydrogène sulfuré. Malodorant à faibles doses, ce gaz peut se révéler mortel à hautes doses. Plusieurs centaines de plaintes ont été déposées au pénal à la suite de cet

accident. Déjà, lors du jugement du 25 octobre 2007, le tribunal administratif de Rennes relevait « l'insuffisance manifeste » des contrôles et des études d'impact pour les nouveaux élevages par les services préfectoraux, soulignant les carences de l'État dans l'application des réglementations nationales et européennes.

La confirmation en appel de la responsabilité de l'État

Le 1^{er} décembre 2009, la cour administrative d'appel de Nantes

confirme la condamnation prononcée et la responsabilité des nitrates provenant de l'agriculture intensive et des nombreux élevages dans la prolifération des algues vertes sur les plages bretonnes. L'État avait déjà reconnu sa responsabilité et souhaité le retrait de son appel, mais cette requête a été déposée après la date de clôture de l'instruction. C'est dans ce contexte qu'intervient la mission interministérielle commandée par le Premier ministre auprès du conseil

général de l'Environnement et du Développement durable (Philippe Quévremont), du conseil général de l'Agriculture, l'Alimentation et des Espaces ruraux (Vincent Frey), de l'inspection générale des

Affaires sociales (Roland Moreau) et de l'inspection générale de l'Administration (Dominique Dalmas) leur demandant l'élaboration d'un plan de lutte contre la prolifération des algues vertes.

Plus d'une centaine de personnes ont été rencontrées par les missionnaires (représentants de l'État, des collectivités et des agriculteurs, associations, élus, organismes scientifiques...).

En revanche, la mission n'avait pas pour but d'identifier les responsabilités passées, ce rôle étant dévolu, en ce qui concerne la dangerosité, à la justice pénale.

À la date de bouclage des *Échos*, le rapport n'a pas encore été remis au Premier ministre. Les rapports du CGEDD sont généralement accessibles sur le site www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr dans un délai de deux mois après remise au ministre, sauf décision contraire de sa part.

Maud Clouët de Crépy



© MEEDDM/DICOM/Laurent Mignaux

PHILIPPE QUÉVREMONT, PILOTE DE LA MISSION INTERMINISTÉRIELLE

Cette mission, débutée fin septembre, comprenait deux axes de travail.

Le premier concernait l'aspect risques et sécurité : comment garantir la sécurité des personnes lors du ramassage et du traitement des algues ? Et un aspect technique et organisationnel : comment bien organiser la collecte et le traitement des algues ?

Le deuxième concernait la prévention : comment maîtriser les proliférations, en particulier en réduisant les flux azotés transportés par les cours d'eau ?

Les algues croissent dans l'eau salée suite à l'arrivée d'eau douce. Ce phénomène ne prend de l'ampleur que dans certaines baies, lorsque l'eau est limpide et son renouvellement très limité malgré des marées importantes. Dans ce cas, il peut se développer même avec un taux de nitrates réduit, largement inférieur aux limites fixées pour l'eau potable. Les algues prennent

alors le pas sur la flore environnante. Le phénomène se déroule entre mai et septembre (température et luminosité). L'algue est flottante et peut donc croître de façon exponentielle. Elle s'échoue à marée haute sur les plages. Lorsque le tas d'algues n'est pas enlevé, une fermentation anaérobie se développe en quelques jours et peut dégager de l'hydrogène sulfuré, par exemple si l'on remue les algues en décomposition.

Les préconisations du rapport portent sur les garanties de sécurité lors de la collecte des algues, du traitement par compostage, ou par stabilisation puis épandage avec traçabilité. D'autres filières pourraient se développer.

Pour l'aspect prévention, la réduction des flux azotés transportés par les cours d'eau nécessitera un effort de tous, urbains comme ruraux. Une

agriculture à hautes performances environnementales doit être visée, sachant qu'aujourd'hui les critères de l'eau potable sont en général respectés¹. Des zones humides doivent être reconstituées le long des cours d'eau afin de favoriser la dénitrification. L'hydromorphologie des baies à algues vertes les plus prolifiques gagnerait à être étudiée de manière plus approfondie.

Les préconisations introduisent la recherche d'un bénéfice environnemental à un coût social et économique supportable.

1. C'est-à-dire une teneur en nitrate de 10 à 25 milligrammes par litre selon la baie pour obtenir une réduction significative des proliférations, selon une étude de l'Ifremer (Institut français pour la recherche et l'exploitation de la mer). La réglementation impose aujourd'hui une limite maximale de 50 mg/l pour l'eau potable, et à 25 mg/l pour que le cours d'eau soit estimé en bon état écologique.