



Actualités / Grand Paris : l'avis de l'Àe sur ce programme / **Dossier** / Gestion du risque : de la prévention à la sortie de crise / **Perspectives** / Droit, logement et société : « Surmonter les cloisonnements » / **Références documentaires** / Les rapports du CGEDD / **Focus** / Philippe Aussourd à la présidence de l'Avere-France



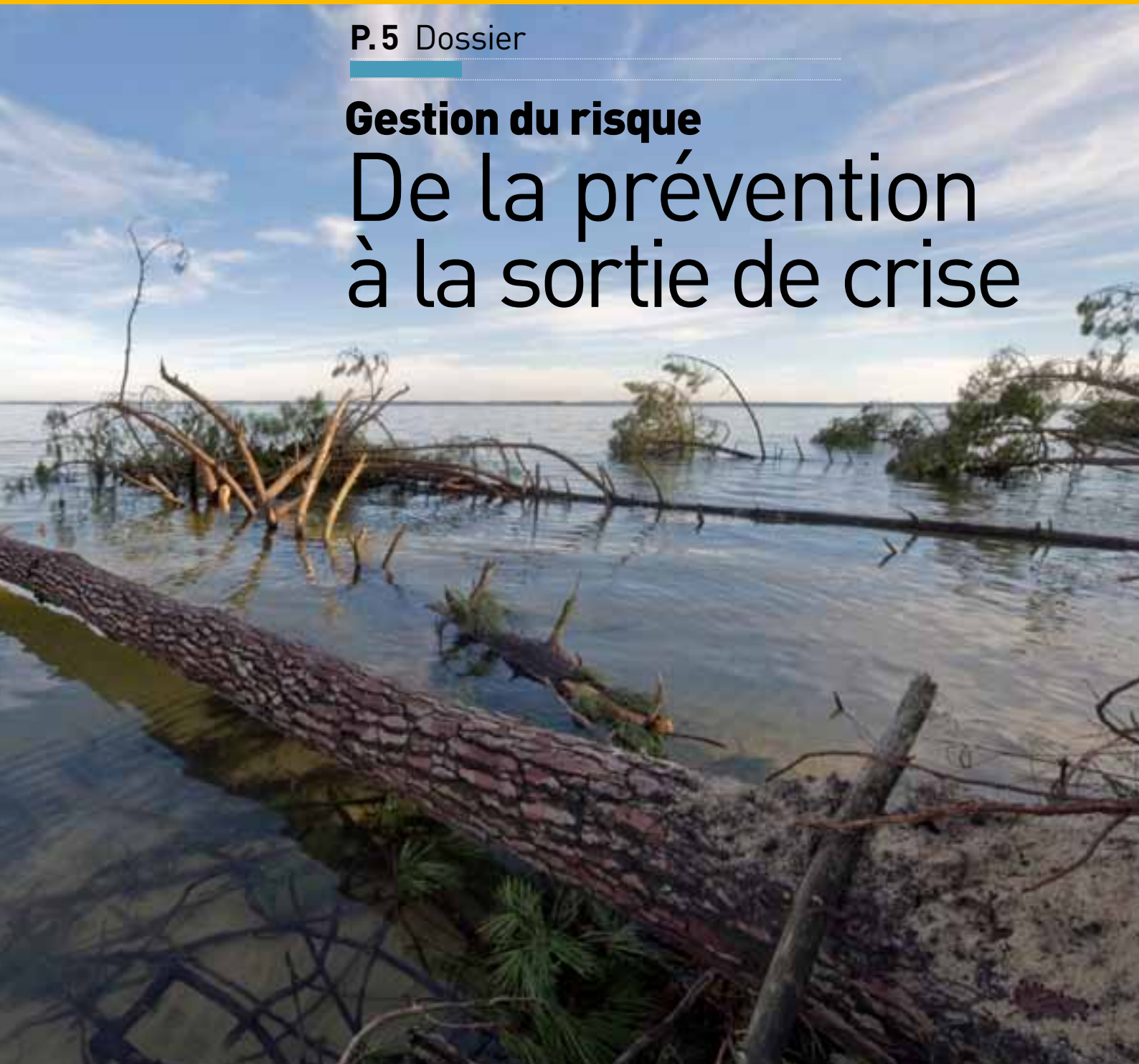
ÉCHOS CGEDD

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

P.5 Dossier

Gestion du risque De la prévention à la sortie de crise





© MEEDTL/DICOM/B. Suard

CHRISTIAN LEYRIT
Vice-président du CGEDD

Des missions nouvelles pour le CGEDD

SOMMAIRE

3 Actualités

Autorité environnementale :

Grand Paris : l'avis de l'Ae sur ce programme

5 Dossier

Gestion du risque :

de la prévention à la sortie de crise

9 Perspective

Droit, logement et société :

« Surmonter les cloisonnements »

11 Références

Les rapports du CGEDD

12 Focus

Philippe Aussourd à la présidence de l'Avere-France

Depuis le 19 juillet 2010, j'ai pris les fonctions de vice-président du conseil général de l'Environnement et du Développement durable.

Suite à ma lettre de mission, je vais donner une nouvelle orientation aux actions du CGEDD dans la suite du Grenelle de l'environnement et du Grenelle de la mer. L'originalité du CGEDD tient à la pluridisciplinarité et à la transversalité, tout autant qu'à la grande expérience de ses membres.

La grande ambition du CGEDD est de développer, diversifier et combiner ces expériences pour être en capacité de porter le développement durable, mais aussi de sortir des expertises thématiques individuelles pour aller de manière collective sur l'analyse des interfaces (habitat/mobilité, urbain/rural, production/consommation...).

Au-delà de ses fonctions d'inspection et de son rôle de conseil du ministère et du gouvernement concernant les politiques publiques, le CGEDD participera à l'anticipation de l'évolution des politiques publiques au travers d'études prospectives. Je souhaite que le CGEDD vienne en appui à l'État déconcentré avec la mise en place, dès le 1^{er} janvier 2011, d'une mission d'intervention rapide (MIR) capable,

en quelques heures et sur demande du gouvernement, de venir épauler les responsables locaux dans toute situation de crise (compréhension du phénomène, écoute des acteurs et des sinistrés, mesures à prendre à court ou moyen terme...).

Un référent du CGEDD sera également désigné auprès des préfets afin de mobiliser les experts du CGEDD et leurs réseaux pour traiter les problèmes les plus complexes. Ce dispositif sera mis en place de façon progressive dès 2011. Le CGEDD renforcera la fonction de synthèse, de coordination et de diffusion des bonnes pratiques vers les opérateurs, le pilotage stratégique des opérateurs de l'État constituant une priorité du gouvernement.

Enfin, le CGEDD va impulser une politique volontariste vers l'international pour aider à « vendre » l'expertise française et développer les actions internationales du ministère et des opérateurs.

Pour atteindre ces objectifs, un « dispositif qualité » de validation interne de ses rapports et un suivi des recommandations seront mis en place.

Cette année 2011 sera une année clé pour l'évolution du CGEDD.

Je vous souhaite une excellente année à tous.

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Grand Paris :

l'avis de l'Ae sur ce programme

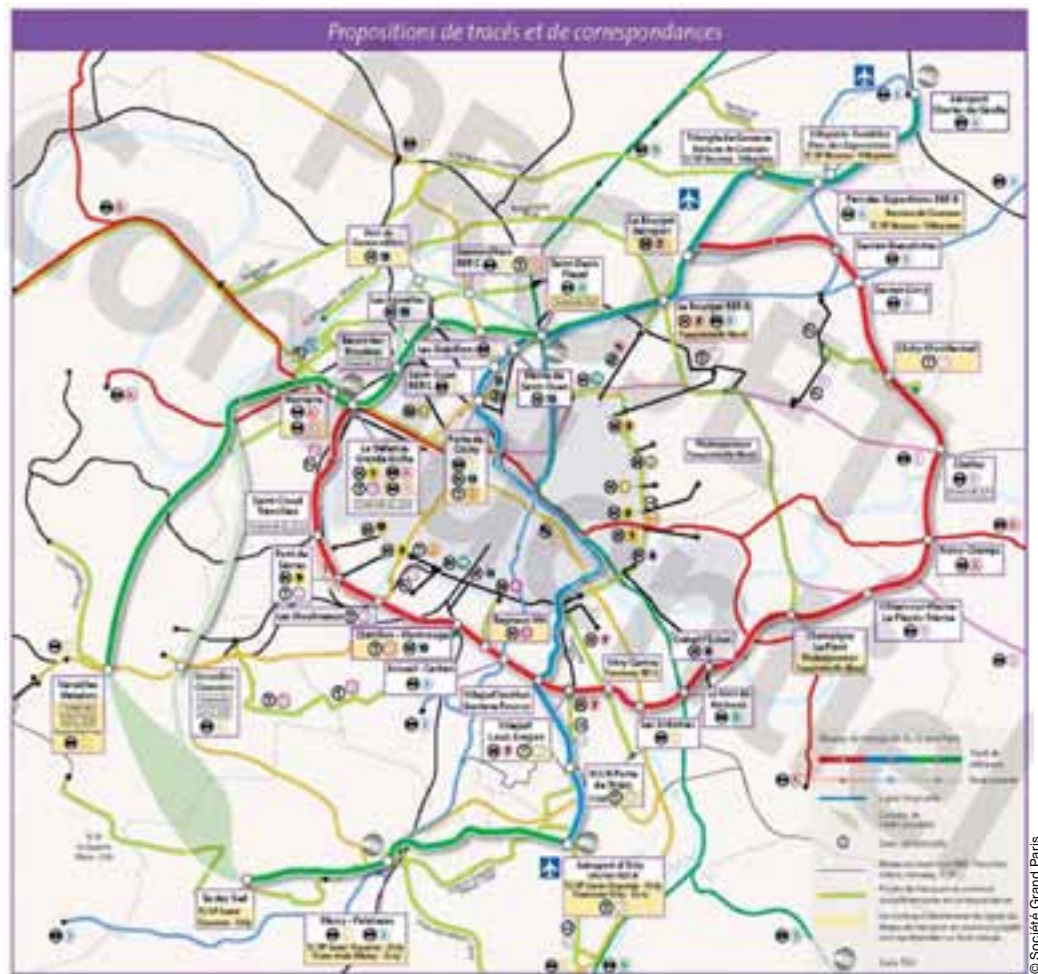
Le 5 juillet 2010, la Société du Grand Paris (SGP) a saisi l'autorité environnementale (Ae) du CGEDD pour l'évaluation environnementale du programme (au sens de la directive communautaire 2001/42/CE dite « plans et programmes ») de réseau de transport du Grand Paris.

Le débat public autour de ce réseau de transport devant commencer au plus tard quatre mois après la promulgation de la loi du 3 juin 2010, et le dossier de débat comportant l'avis de l'Ae devant être rendu public un mois avant le début du débat, l'avis de l'Ae était requis pour le 2 septembre 2010 au plus tard.

Le programme « Grand Paris » concerne la réalisation d'un réseau en double boucle de métro automatique de 164 km dans la région parisienne avec une quarantaine de gares.

Il est constitué de trois lignes principales :

- **une ligne « bleue »** de Roissy à Orly, longue de 50 km, intégrant dans sa partie centrale la ligne de métro n° 14 actuelle;
- **une ligne « verte »** d'Orly à Saint-Denis-Pleyel par Saclay, Versailles et La Défense, longue de 54 km, prolongée jusqu'à Roissy par le tronçon Saint-Denis-Roissy de la ligne bleue;



- **une ligne « rouge »**, longue de 60 km, de La Défense au Bourget par Villejuif, Champs-sur-Marne, Clichy-Montfermeil.

L'originalité : des débats publics simultanés pour « Grand Paris » et « Arc Express »

Parallèlement au Grand Paris, un autre réseau, baptisé « Arc Express », est présenté par le conseil régional d'Île-de-France comme un projet unique et non comme un programme. Son évaluation environnementale se fera donc plus tard, à un stade où les données techniques seront mieux connues.

Les deux tracés sont voisins au nord-ouest et au sud-est de Paris. À l'Est, deux options correspondant à des choix de desserte de territoires différents sont présentées.

Évaluation, auditions, préconisations

Pour mener à bien cette évaluation, l'Ae a procédé à deux auditions des représentants de la SGP et à une audition de la direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France. Elle a également consulté les directions centrales du ministère de l'Écologie, du Développement durable,



© Atelier Christian de Portzamparc

des Transports et du Logement (MEDDTL). L'avis résulte de l'analyse du rapport d'évaluation environnementale et du projet de dossier de débat public remis par la SGP.

L'autorité environnementale a préconisé d'approfondir pendant le débat plusieurs questions importantes :

- Les méthodes de calcul utilisées pour les prévisions : en particulier, les hypothèses de croissance démographique, facteur important de l'évolution de la demande de mobilité. Alors que l'INSEE prévoit 669 000 habitants de plus en Île-de-France entre 2007 et 2030, le dossier du Grand Paris table sur une augmentation de 1,8 million d'habitants d'ici à 2035.
- Les impacts induits (environnementaux, voire sociaux) sur l'urbanisation nouvelle, à proximité du réseau ou dans l'ensemble de la région : la localisation des constructions (logements et bureaux) ne peut en effet être considérée comme indépendante du réseau alors que l'un des objectifs est de la modifier. Les mesures de régulation prises seront majeures mais dépendent le plus souvent d'acteurs autres que le maître d'ouvrage du réseau. De même, l'Ae a estimé que l'impact positif ou négatif du programme

Le débat public autour du réseau de transport du Grand Paris se terminera le 31 janvier 2011.

sur le reste du territoire national, et en particulier sur le développement des métropoles régionales devrait être pris en compte.

- La recherche de convergences entre le projet Arc Express et le programme Grand Paris. En effet, pour une partie au moins des secteurs géographiques desservis (Arc Nord, de Nanterre-La Défense à Bobigny, et Arc Sud, de Meudon-Issy à Val-de-Fontenay ou Noisy-le-Grand), le projet Arc Express constitue une « solution de substitution raisonnable » (au sens de la directive 2001/42/CE, article 5.1), très proche du programme du Grand Paris. La comparaison des impacts positifs ou négatifs des implantations des gares de ces deux réseaux, seule différence significative sur ces deux tronçons, devrait aussi être entreprise.
- La cohérence entre les perspectives d'évolution de la mobilité retenues dans le projet et les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les émissions de GES pour le trafic routier (26 % des émissions GES totales actuelles en Île-de-France) passeraient de 13,3 Mt à 12,91 Mt sans projet (avec le simple progrès technologique) et à 12,65 Mt avec projet. Cette baisse des émissions de 2 % en 25 ans apparaît modeste.

Sa compatibilité avec les objectifs nationaux de réduction des émissions, tous secteurs d'activité confondus (- 20 % aujourd'hui par rapport à 1990, et division par 4, soit - 75 %, en 2050) devrait pour l'Ae être explicitée, et débattue.

L'étalement urbain est à la fois une question économique (par le biais de la valeur foncière et de la viabilisation des terrains), environnementale (par la consommation d'espace et d'énergie) et sociale (par la ségrégation entre centres urbains bien desservis et quartiers périphériques défavorisés que peut entraîner une mauvaise maîtrise de cette question).

L'Ae, compétente pour traiter les aspects environnementaux, souligne la nécessité d'aborder l'ensemble de ces points sans cloisonnement lors du débat public.

Enfin, l'évaluation actuelle porte sur le programme d'ensemble : chaque élément de ce réseau de transport devra faire ultérieurement l'objet d'une évaluation environnementale par le maître d'ouvrage, à une échelle plus fine. L'autorité environnementale rendra un avis le moment venu sur les évaluations de chacun de ces projets.

Maud de Crépy

Gestion du risque : DE LA PRÉVENTION À LA SORTIE DE CRISE

Les catastrophes naturelles ou technologiques reviennent régulièrement dans l'actualité et interpellent directement les pouvoirs publics. L'expertise du CGEDD tient une place prépondérante sur ces questions au service du gouvernement et de la collectivité.





En 2010, les événements qui ont marqué le littoral atlantique avec la tempête Xynthia ou encore les précipitations exceptionnelles qui ont touché le département du Var ont rappelé, si besoin était, la forte attente des citoyens en matière de prévention et de gestion des risques, puis de réparation des dommages causés.

Le ministère, au regard des attri-

butions qui lui sont confiées dans l'organisation gouvernementale, a une responsabilité déterminante dans ce domaine.

La prévention des risques part du développement durable

La prévention et la gestion des risques font partie intégrante de la stratégie nationale de développement durable qui rappelle que les efforts de prévention des risques naturels

et technologiques sont à poursuivre sans relâche pour réduire la vulnérabilité du territoire. Rappelons que le « risque » est le résultat d'un « aléa » (un événement) et d'une « vulnérabilité » à un danger.

Les directions d'administration centrale du ministère, dont en particulier la DGPR, ont en charge l'élaboration et la mise en œuvre des politiques utiles à la poursuite de cet objectif. .../...

PRÉVENTION DES AVALANCHES

Suite aux avalanches exceptionnelles de l'hiver 2008-2009, une mission, composée de Yves Cassayre et Denis Laurens, s'est rendue dans les Alpes-Maritimes, les Hautes-Alpes et les Hautes-Pyrénées, pour évaluer la nature des avalanches et les actions de prévention en réponse à ces phénomènes.

Les Pyrénées centrales ont connu de nombreuses avalanches de forte intensité, non exceptionnelles, qui ont endommagé des dispositifs de protection

et perturbé la circulation.

Les Alpes du Sud ont connu, à la suite des chutes neigeuses exceptionnelles de la mi-décembre 2008, des avalanches d'occurrence centennale, quelques événements plus rares et de grande ampleur, ainsi que des événements atypiques tels que glissements de versant, y compris sous forêt (avec destruction de bâtiments et obstruction de routes).

Si l'alerte n'a pas pu anticiper les premières avalanches à enjeu, les plans

communaux de sauvegarde (PCS) existants se sont avérés précieux, ainsi que les cartes de localisation des phénomènes d'avalanche (CLPA). La mission confirme d'une part l'intérêt des systèmes d'observation existants en proposant quelques améliorations et suggère d'autre part une reconstruction des procédures d'alerte, celles-ci devant mieux préciser les circuits de recueil et de valorisation de l'information ainsi que le partage des responsabilités entre les maires et l'État.

LES FONDS DE SOLIDARITÉ

Le fonds de solidarité de l'Union européenne (FSUE) a été institué par le règlement communautaire du 11 novembre 2002 pour faire face à des catastrophes majeures. Il existe deux catégories de catastrophe au sens de ce règlement :

« La catastrophe naturelle majeure » qui occasionne des dégâts dont l'estimation est supérieure à 3 milliards d'euros (valeur 2002) ou représente 0,6 % du revenu national brut. Pour la France, ce montant s'élève à 3,45 milliards (valeur 2010) ; la catastrophe dite « régionale », qui permet, dans des circonstances exceptionnelles, de solliciter ce fonds. Celui-ci s'applique sur un espace géographique continu (qui peut s'affranchir des limites administratives) et dont la majorité de la population est affectée durablement dans ses conditions de vie et sa stabilité économique. La demande au titre du FSUE doit être faite au plus tard 10 semaines après les premiers dégâts. L'assiette du FSUE est calculée sur la base de l'ensemble des dommages aux biens assurés ou non.

TÉMOIGNAGE

GLACIER DE TÊTE ROUSSE

En juillet dernier, l'information faisait la une des médias : la poche d'eau du glacier de Tête Rousse, à Saint-Gervais, allait faire l'objet d'un vaste chantier : vider cette poche afin de prévenir son éventuelle crevasse, qui menacerait d'inondation la vallée en contrebas.

Régis Castro, directeur de cabinet du préfet de Haute-Savoie raconte la mise en œuvre de cette action préventive hors du commun.

Comment a démarré la mobilisation de vos services quand vous avez été informé de ce risque ?

Par la constitution d'un comité de pilotage sous la présidence du préfet de Haute-Savoie et du maire de Saint-Gervais réunissant, en plus des services préfectoraux (protection civile et sous-préfecture de Bonneville), le service de Restauration des terrains en montagne (RTM), la gendarmerie nationale, le service départemental d'Incendie et de Secours (SDIS 74) et la direction départementale des Territoires (DDT). Dans le même temps, deux groupes de travail ont été installés :

- le groupe « travaux de purge de la cavité » ayant pour mission de mener à bien des études complémentaires et d'étudier les possibilités techniques de forage et de purge de l'eau située dans la poche sous-glacière ;
- le groupe « mesures de sauvegarde » ayant pour objectif de mettre en place les moyens de détection du phénomène et d'alerte de la population.

Enfin, les services de la préfecture, ainsi que ceux de la DDT, se sont mobilisés dans la recherche des financements nécessaires à cette opération (FEDER, Fonds Barnier, etc.).

Quelles ont été les relations avec la commune de Saint-Gervais dans la gestion de cette pré-crise ?

Les services de la préfecture et de la mairie ont travaillé ensemble, de manière étroite et concertée, tant au niveau du comité de pilotage que des groupes de travail. Cela a permis, sur le plan de la communication, de fournir à la population et aux médias des informations claires en toute transparence. Ce travail coopératif fut une des clefs de la réussite du dossier. Il convient de préciser que la commune a assuré la maîtrise d'ouvrage de cette opération, conseillée et appuyée sur le plan technique et administratif, par le service de RTM et la préfecture de Haute-Savoie (SIDPC).

Quels sont les services de l'État qui ont opéré sous votre autorité ?

- Le service de Restauration des terrains en montagne ;
- le service interministériel de Défense et de Protection civile ;
- le service départemental d'Incendie et de Secours de Haute-Savoie ;
- le groupement de Gendarmerie départementale de Haute-Savoie ;
- la direction départementale des territoires ;
- la DREAL Rhône-Alpes ;
- le SGAR Rhône-Alpes.

Ainsi que de nombreux acteurs publics et privés concernés par le dossier (France Télécom, SNCF, ERDF, GRDF, entreprises, compagnie du Mont-Blanc, etc.).

Pourquoi avez-vous fait appel au CGEDD et à l'Inspection de la direction de la protection civile ?

Dès le départ, le CGEDD et la DSC ont été informés sur la situation du glacier de Tête Rousse. Très vite, le CGEDD et la DSC se sont proposés d'intervenir au titre de mission d'appui auprès du préfet. Les attentes des services sur le terrain étaient de recueillir, notamment auprès du CGEDD, leur avis au titre de la méthodologie suivie et leur expertise technique.

L'apport du CGEDD a-t-il été utile et a-t-il répondu au besoin que vous aviez exprimé ?

La mission d'appui du CGEDD, pilotée par M. Bertrand Creuchet, a participé à plusieurs réunions sur le terrain au cours du mois d'août. Un rapport a été rendu le 27 septembre 2010. Il dresse une analyse complète du dispositif (diagnostic de l'aléa, dispositif de mesures adoptées pour réduire l'aléa, mise en place de mesures de prévention et d'alerte). Il souligne, dans ses conclusions, le sérieux et la compétence des services ayant géré le dossier et présente des pistes de réflexion importantes (ex. : mobilisation de la population, prise en compte de l'aléa au titre du PPRN).



© Laboratoire glaciologie CNRS

Rupture du glacier de Tête Rousse.
Cavité inférieure - 1892

Le CGEDD, un des experts du domaine du risque

Le CGEDD n'est pas en reste : dans le cadre des missions transversales qui sont les siennes, il a la possibilité de déployer des capacités d'expertise aussi bien dans le cadre de la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques que dans le cadre de la conduite de réflexions utiles à l'adoption des mesures de réduction ou de mitigation.

Répondre aux demandes des pouvoirs publics

Au sein du CGEDD, l'animation du travail sur le thème particulier des risques est confiée à la 4^e section, « risque, sécurité, sûreté », à laquelle est rattaché le collège « risques naturels et technologiques ». Ensemble, ils permettent de mobiliser en leur sein, et plus largement sur l'ensemble du CGEDD (sections et Missions d'inspection générale territoriale), les expertises nécessaires pour répondre aux demandes du gouvernement, des directions d'administrations centrales et des responsables locaux.

Ces interventions peuvent revêtir des formes variées selon les circonstances et les sujets dont le traitement est demandé : dans un contexte de prévention mais aussi lorsque survient une crise pour mettre à la disposition des responsables locaux, de l'appui, du conseil, de l'écoute, de la médiation, du retour d'expériences ou encore de l'évaluation de dommages.

Frédéric Rico

L'origine de Xynthia est un vimer, coïncidence d'une marée de vive eau avec une forte tempête.



CATASTROPHE DU VAR : ESTIMATION DES DÉGÂTS

Le dossier, réalisé par le CGEDD en collaboration avec d'autres conseils, a été présenté à la Commission européenne au titre de l'approche régionale. Le montant global des dégâts a été estimé dans une fourchette allant de 560 à 610 millions d'euros. S'agissant des dommages assurés, l'estimation s'est faite sur la base des dommages assurés au niveau national, auprès de la Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA) et du Groupement des entreprises mutuelles d'assurance (GEMA). S'agissant des dommages non assurés, l'estimation a été réalisée pour les travaux nécessaires dans les établissements de santé, les dommages agricoles, les pertes immédiates de récoltes et les pertes de fonds, les équipements publics, les rivières, l'évacuation et le traitement des déchets et les stations d'épuration. Ont été pris en compte également les dommages aux réseaux d'eau, d'assainissement et d'hydraulique agricole ainsi que les dommages agricoles et forestiers. La gestion de l'urgence a été comptabilisée. Les dégâts occasionnés aux opérateurs ont fait l'objet d'une estimation (SNCF, ERDF, GRT Gaz, France Télécom, RTE et les DFCI).

ÉVALUATION DES DOMMAGES POUR XYNTHIA

Suite à la catastrophe du 28 février 2010, le CGEDD a été désigné avec d'autres corps d'inspection pour évaluer les dégâts causés par la tempête Xynthia. Deux missions ont donc été conduites, l'une menée dans le cadre du programme des calamités publiques du ministère de l'Intérieur concernant les biens non assurés des collectivités territoriales (programme

122), l'autre pour définir l'éligibilité au fonds de solidarité de l'Union européenne (FSUE). Il en ressort que Xynthia ne peut être considérée comme une catastrophe nationale majeure car son coût global, estimé à 2,4 milliards d'euros sur l'ensemble du territoire, est inférieur au seuil d'éligibilité du FSUE. L'essentiel des dégâts est

concentré dans quatre départements, notamment le sud de la Vendée et la Charente-Maritime. Pour le FSUE, c'est une catastrophe régionale, dont le coût, à cette échelle, est de 1,4 milliard d'euros, et pour laquelle il a accordé début septembre une subvention de 35,6 millions d'euros. Au-delà de ce soutien communautaire, la solidarité nationale s'exercera au profit

des collectivités qui ont dû faire face à de nombreux dégâts sur leurs biens non assurés, notamment les ouvrages de protection et les voies de communication. Les dommages susceptibles de bénéficier du fonds des calamités publiques sont estimés à 86 millions d'euros, et une demande d'indemnisation a été faite à hauteur de 31 millions d'euros.

DROIT, LOGEMENT ET SOCIÉTÉ

« Surmonter les cloisonnements qui isolent les notions d'environnement, d'économie et de social »

Agnès de Fleurieu, présidente de la section Droit, logement et société du CGEDD d'avril 2001 à juin 2010, date de son départ à la retraite revient sur les moments forts de son parcours professionnel.

Quel est le rôle de la section Droit, logement et société du Conseil?

Entité historique du Conseil, la section juridique et sociale s'est transformée en section Droit, logement et société, intégrant ainsi les nouvelles données du développement durable.

Si la section est compétente en matière juridique et contentieuse, d'habitat et de politique du logement, elle est également habilitée à traiter, conjointement avec les autres sections concernées, de la prévention des risques d'origine naturelle et technologique.

La section a connu une évolution assez naturelle avec le passage du conseil général des Ponts et Chaussées au CGEDD. Elle bénéficie d'un socle juridique fort, ce qui permet, pour les questions liées au logement par exemple, de répondre aux exigences de ce domaine très



© MEDTL/DICOM/G. Crossley

réglementé. Pour autant, l'intégration de l'ensemble des notions du développement durable n'est pas si évidente. Le plus difficile est de réussir à intégrer les trois piliers du développement durable et de promouvoir une approche intégrée. L'enjeu est donc de surmonter les cloisonnements qui isolent encore aujourd'hui les notions d'environnement, d'économie, et de social ou sociétal.

La mise en place de la section actuelle s'est accompagnée de la création d'un nouveau collège, structure transverse de travail. Ce dernier est dédié aux droits fondamentaux, aux services essentiels et à la cohésion sociale. Il doit dans l'ensemble des champs d'activité du CGEDD nourrir une réflexion sur la dimension sociale et sociétale.

En matière juridique, l'un des axes de travail de la section est de rendre l'action de l'administration

plus solide pour éviter les contentieux. Cela passe par le mariage des compétences des juristes et des techniciens pour définir clairement les missions exercées et les responsabilités encourues, mais aussi par le diagnostic, avec des partenaires extérieurs (tels que les tribunaux administratifs ou les procureurs) des fragilités récurrentes de notre action, génératrices de contentieux. L'appui apporté aux travaux de codification et le « portage » d'un code général des transports procède de la même démarche de clarification du droit en vigueur et de solidification de l'action de l'administration.

Quels sont les enjeux de demain pour la section?

Le mot clé sera certainement « l'approche intégrée ». Avec la notion de développement durable, les services des administrations ne peuvent plus rester cloisonnés chacun dans ses compétences propres. Notre section est d'ailleurs habituée à travailler en réseau avec les services des affaires sociales par exemple, sur la problématique

Agnès de Fleurieu, un parcours pluriel

1966 : diplômée de l'institut d'Études politiques de Paris
 1973-1976 : contractuelle ministère de la Coopération et de l'Agriculture
 1976 : diplômée de l'école nationale de l'Administration
 1976-1980 : direction de la flotte de commerce (marine marchande)

1980-82 : attachée financière à la représentation permanente à Bruxelles
 1982-1987 : conseiller aux Affaires étrangères (MAE)
 1987-1993 : déléguée générale du comité central des Armateurs de France
 1993-1994 : ministère des Affaires étrangères

1994-1995 : cabinet de Madame Simone Veil, conseiller auprès du ministre d'État, ministre des Affaires sociales de la Santé et de la Ville.
 1995 : inspecteur général de l'Équipement
 1997 : secrétaire général du haut comité pour le Logement des personnes défavorisées

1999 : secrétaire général du haut conseil à l'Intégration
 depuis 1999 : membre du conseil supérieur de l'établissement national des Invalides de la Marine (ENIM),
 depuis 2003 : présidente de l'institut régional d'Administration (IRA) de Bastia

depuis avril 2001 : présidente de la section Droit, logement et société du CGEDD
 2005-2010 : présidente de l'observatoire national de la Pauvreté et de l'Exclusion sociale.
 • présidente de la section Droit et économie de l'académie de Marine

ORGANISATION DE L'OFFRE D'HÉBERGEMENT : L'URGENCE SOCIALE

Présidente de l'observatoire national de la Pauvreté et de l'Exclusion sociale (ONPES), Agnès de Fleurieu a été nommée médiatrice dans le cadre de l'épineux problème des tentes, distribuées en 2006 dans les rues de Paris par Médecins du monde afin de loger les sans-abri.

Catherine Vautrin, ministre déléguée à la Cohésion sociale et à la Parité, avait alors donné deux semaines à la présidente – assistée de Laurent Chambaud, médecin inspecteur des affaires sociales – pour dresser un état des lieux de la situation et remettre un rapport au ministre.

Au-delà de la médiation avec Médecins du monde sur le devenir de ces tentes (300 distribuées), ils furent également chargés de faire un point sur les centres d'hébergement d'urgence. Après de nombreux échanges avec les acteurs

de terrain, leur rapport a été remis.

La plupart de leurs préconisations ont été à l'origine du plan d'action renforcé en direction des personnes sans abri (PARSA) qui définit un dispositif composé à la fois de places d'hébergement restructurées et de solutions nouvelles d'hébergement et de logements :

- transformation de places d'hébergement d'urgence en places en centres d'hébergement et de réinsertion sociale (CHRS) et en places d'hébergement de stabilisation ;
 - création de places en maisons-relais et en résidence hôtelière à vocation sociale ;
 - proposition de logements du parc social public et dans le parc privé conventionné prioritairement aux publics sortant de CHRS.
- Dans le cadre plus général de sa mission à l'ONPES

la présidente a été sollicitée à plusieurs reprises pour des missions concernant le logement d'urgence.

« Nous avons pu constater que, globalement, le niveau de vie de notre société, comme celui de l'ensemble des sociétés européennes, s'élève, et que si le nombre de personnes qui se trouvent au-dessous du niveau de pauvreté n'augmente pas, c'est l'intensité de la pauvreté qui s'accroît considérablement. Il devient de plus en plus difficile pour les personnes situées dans les deux premiers ou peut-être les trois premiers déciles de revenus de se loger, se nourrir ou se soigner dans des conditions normales ».

Dans un rapport récent présenté à Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du Logement et de l'Urbanisme, et à Martin Hirsch, ancien haut-commissaire aux Solidarités actives contre la pauvreté, Agnès Claret de Fleurieu revient sur

l'utilisation de nouveaux modes de connaissances comme l'élaboration d'un système de veille sur les phénomènes émergents et le recours au savoir des personnes qui vivent des situations de pauvreté.

« Les souvenirs forts de ma carrière sont liés à des rencontres exceptionnelles et à la possibilité d'aller sur le terrain, seule ou avec d'autres, rencontrer des personnes et observer des situations. À cet égard, j'ai beaucoup aimé le travail d'inspection que j'ai pratiqué au CGEDD. J'ai beaucoup négocié dans ma vie professionnelle, au Trésor et au Quai d'Orsay pour des matières bilatérales ou multilatérales mais aussi au comité des armateurs avec des partenaires sociaux de qualité et j'ai particulièrement aimé ce travail d'écoute et de dialogue qui permet de comprendre la position de ses partenaires et de dégager un consensus. »

du logement. L'intégration de la dimension sociale du développement durable ne peut se faire qu'à travers ce type d'échanges. Il faut aussi nous former à des concepts qui nous sont inconnus et respecter systématiquement cette approche multidimensionnelle.

Vos expériences professionnelles passées vous ont-elles été utiles au cours de votre présidence de la section ?

D'une manière générale l'expérience passée est toujours utile au CGEDD. Nous constituons un vivier de personnes ayant connu des chemins différents. Pour ma part, mes expériences maritime, diplomatique et sociale m'ont réellement servi. J'ai été, par exemple, chargée du dossier de la desserte des îles du Ponant : il existait à l'époque une imprécision de la LOTI, depuis rectifiée par voie législative, qui ne désignait pas clairement l'autorité

organisatrice et conduisait à une impossibilité d'organiser la desserte des îles en limitant la concurrence, et de ce fait à d'importants déficits d'exploitation pour les collectivités organisatrices du service public de transport maritime telles que le Finistère, le Morbihan et la Vendée. De plus, pour Ouessant, par exemple, le service offert aux îliens était soumis à de nombreuses contraintes météorologiques, génératrices de difficultés pratiques, puisqu'un aller-retour sur le continent ne leur était pas toujours possible dans la journée.

De même, lors d'une autre mission, pour la desserte de Saint-Pierre-et-Miquelon : il fallait étudier l'état de lieux de la desserte assurée par deux armateurs, analyser les services rendus et les conditions d'exercice de la concurrence, examiner le dispositif d'attribution des aides de l'État et les conséquences pour les deux armateurs et exper-

tiser particulièrement la ligne entre Saint-Pierre et Halifax au Canada.

Quels sont vos souvenirs les plus marquants ?

L'évaluation de l'application du droit des sols (ADS) fait partie des souvenirs marquants. L'exercice n'était pas facile. Il s'agissait de réunir autour de la table toutes les professions concernées et les services du ministère, à tous niveaux de responsabilité. Ce travail a été marqué par une grande implication de tous les participants et une réelle écoute mutuelle. Très souvent, les missions qui nous sont confiées permettent cet échange, cette richesse. C'est sans doute ce qui m'a le plus marqué dans mon parcours au CGEDD.

La « mission des tentes » – voir encadré – reste également un souvenir fort. Ce fut une mission humaine, nécessitant des contacts sur le terrain.

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

► INFLUENCE SUR LA QUALITÉ ARCHITECTURALE DE LA RÉGLEMENTATION ISSUE DES DOCUMENTS D'URBANISME - DU BON USAGE DE L'ARTICLE 11 DES PLANS LOCAUX D'URBANISME

Rapport n° 006562-01

François Wellhoff, CGEDD,
Jean-Michel Pérignon, IGAP

L'enquête menée dans neuf départements fait ressortir l'impact positif de l'article 11 des plans locaux d'urbanisme sur la qualité architecturale et urbaine, son impact plutôt négatif sur la qualité environnementale et son impact peu perceptible sur le contentieux. Plusieurs recommandations visent notamment à multiplier la présence d'architectes au service de l'autorité publique et à améliorer les conditions d'instruction des autorisations de construire.

► LA RÉHABILITATION DE L'IMMOBILIER DE LOISIRS EN FRANCE

Rapport n° 006747-01

Jacques Mougey, Georges Ribière, CGEDD, Françoise Miquel, CGEFI

Le préalable indispensable à la mise en place d'une politique publique de réhabilitation de l'immobilier de loisirs et à son chiffrage économique consisterait à créer un observatoire national et, compte tenu de la complexité technique, juridique et fiscale du sujet, à construire un consensus avec les différents acteurs sur le diagnostic et les mesures à envisager. Les pistes de travail proposées portent notamment sur le transfert des avantages liés au neuf vers la réhabilitation, la possibilité de transposer le Grenelle 2 vers l'immobilier de loisir et le statut juridique des propriétaires bailleurs du tourisme locatif.

► LA GOUVERNANCE CONCERTÉE - ÉTUDES DE CAS : LES OUTILS JURIDIQUES DE LA GOUVERNANCE CONCERTÉE DANS LE

PÉRIMÈTRE DU MEEDDM; CRÉATION D'UN PARC NATIONAL; LES SCHÉMAS DE COHÉRENCE TERRITORIALE; L'ÉLABORATION ET LA MISE EN ŒUVRE DES PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES; PROJET D'INFRASTRUCTURE (PORT 2000)

Rapports n° 006766-00 à 006766-05

Michel Badré, Agnès de Fleurieu, Michel Juffé avec la contribution de Marc d'Aubreby, Philippe Bellec, François Bordry, Daniel Fédou, François Geindre, Philippe Iselin, Jean Lafont, Patrick Puech, Gérard Ruiz, Philippe Schmit

La gouvernance concertée est définie comme un « dispositif de construction des décisions publiques, associant les représentants des différentes parties prenantes ». Une analyse du cadre juridique en vigueur puis des pratiques de concertation à travers quatre exemples permettent de mettre en évidence les conditions nécessaires à la qualité de la gouvernance, de proposer des critères permettant d'estimer si un processus de gouvernance concertée se justifie et de suggérer plusieurs options en matière de formalisation des pratiques de gouvernance.

► DÉCENTRALISATION DU CANAL DE LA SOMME ENTRE L'ÉCLUSE DE SORMONT (SOMME) ET SAINT-SIMON (AISNE)

Rapport n° 007142-01

Philippe Rattier, CGEDD

En 2006, plus de 130 km du canal de la Somme ont été transférés au département de la Somme entre l'écluse de Sormont et la Manche. Le rapport examine les possibilités de transfert de deux sections supplémentaires entre l'écluse de Sormont et le canal du Nord et entre l'écluse de Saint Simon et Voynes ainsi que les besoins de réinvestissement préalable.

La première section réunissant les conditions nécessaires à une décentralisation, la solution proposée comprend la réalisation de travaux d'entretien et une participation de l'État pour la réalisation d'aménagements de berges. Sur la deuxième section, les négociations n'ayant pas encore abouti, il est préconisé que VNF prenne en charge une étude à caractère économique, technique et écologique à mener en partenariat avec l'ensemble des parties prenantes.

► LA NORMALISATION AU MEEDDM : ACTUALISATION DU RAPPORT N° 2004-0022-01 DE FÉVRIER 2004 (LA NORMALISATION, APERÇU PRATIQUE ET CARTOGRAPHIE)

Rapport n° 004301-02

Henri Breuil, Jean-Armand Calgaro, Georges Debiesse, Jean-Philippe Duranthon, Evelyne Humbert, Bruno Lebental, Michel Pernier

Le rapport actualise et complète les données d'un premier rapport réalisé en 2004 sur la participation du ministère aux travaux de normalisation et son organisation pour la production de normes. Cette analyse se poursuit par la formulation de pistes de progrès concernant la fiabilisation de la cartographie, la participation du ministère aux comités stratégiques de l'Anfor et la définition de règles de pilotage.

► ORIENTATIONS POUR L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT EN GUYANE (EPAG)

Rapport n° 007254-01

François Wellhoff, CGEDD, Hervé Mainaud, DGALN

Le rapport constitue le premier volet territorial d'une intervention destinée à mettre en œuvre les décisions du comité interministériel de l'outre-mer de novembre 2009. Il porte sur les capacités de l'EPAG à faire face aux enjeux que la Guyane connaît en matière de logement,

d'aménagement et de développement durable.

Ses recommandations consistent notamment à centrer l'aménagement en compte propre sur l'agglomération de Cayenne, à offrir des prestations de service aux bourgs régionaux, à initier des prestations d'ingénierie foncière et à limiter l'intervention dans la production de foncier agricole. Sont également préconisées l'anticipation d'une gouvernance adaptée et l'étude d'un périmètre pour une opération d'intérêt national.

► LIGNE FERROVIAIRE MIXTE DAX-FRONTIÈRE ESPAGNOLE - SECTION « SUD MARAIS D'ORX-BIDASSOA »

Rapport n° 007180-01

Marie-Line Meaux, CGEDD

La future ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne s'inscrit dans le projet de liaison ferroviaire Sud-Europe-Atlantique. Le rapport porte sur la section du projet comprise entre le sud marais d'Orx et la frontière franco-espagnole (environ 45 km). Il identifie ses contraintes spécifiques d'insertion et propose, compte tenu des enjeux territoriaux, les voies de sa meilleure intégration possible. Sont joints le catalogue des zones sensibles identifiées et un « album de l'insertion » qui illustre les thématiques liées à l'insertion physique de la ligne et de ses ouvrages.

ET AUSSI...

► AVIS DU CGEDD SUR LE BILAN LOTI A75 CLERMONT-FERRAND - SÉVÉRAC-LE-CHÂTEAU

Avis n° 006652-01

Pierre Garnier, Jean-Pierre Taroux, Maurice Vouillon, CGEDD

► POUR EN SAVOIR PLUS

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

Philippe Aussourd est nommé à la présidence de l'Avere-France

Philippe Aussourd, ancien coordonnateur du collège Énergie et Climat au CGEDD, a été élu le 29 juin 2010 président de l'Avere (Association pour le véhicule électrique routier européen).

Philippe Aussourd succède à Jacques Mollard, directeur général des services techniques de La Rochelle, qui a piloté l'ensemble du programme mobilité électrique de la communauté d'agglomération de La Rochelle.

Créée en 1978, l'Avere-France est une association professionnelle ayant pour vocation de favoriser le développement du transport et de la mobilité électriques. Elle rassemble les différents acteurs de la filière des véhicules électriques et hybrides, des domaines industriel, commercial, institutionnel ou associatif :

Constructeurs : deux- et trois-roues, quadricycles, véhicules automobiles particuliers et utilitaires, véhicules industriels, transports de personnes (bus, minibus, bateaux...)

Équipementiers, fournisseurs de services et d'énergie électriques : batteries, systèmes de charge (bornes...), fournisseurs d'énergie...

Organismes institutionnels : associations, écoles, organismes de recherche, institutions et agences publiques...

Opérateurs de mobilité : fournisseurs de systèmes de transports urbains, transports de proximité, auto-partage, loueurs, livraison de marchandises, taxis...

Utilisateurs de véhicules électriques : collectivités territoriales, exploitants de transports publics, entreprises, grandes administrations...

L'Avere-France collabore aux actions des réseaux européens Avere et international Weva (World Electric Vehicle Association).



© P. Aussourd

LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

L'histoire du véhicule électrique remonte au XIX^e siècle. En 1899, c'est un véhicule électrique développé par un ingénieur belge qui dépasse pour la première fois les 100 km/h.

Le véhicule électrique comporte une batterie pour stocker l'énergie, un moteur à courant continu avec un système de contrôle et un chargeur de batteries. Les batteries se rechargent en 6 à 8 heures sur le réseau électrique sur une prise classique. Ces batteries atteignent actuellement une autonomie de 150 km.

Les avantages : aucune émission polluante, un bilan carbone intéressant, un système de recharge des batteries en décélération, des

dépenses d'entretien réduites, un moteur silencieux.

Les inconvénients : un coût à l'achat supérieur aux véhicules conventionnels compensé par un prix bien moindre de l'énergie nécessaire. Comme les vélos ou les véhicules hybrides au ralenti, le silence du moteur peut se révéler dangereux car il n'annonce pas l'arrivée du véhicule.

Le véhicule hybride utilise un dispositif d'économie de combustible en stockant de l'énergie électrique produite avec le moteur à essence quand le véhicule roule à vitesse stabilisée. Il la restitue dans les phases de parcours urbain.

Le marché voit maintenant arriver

des « hybrides rechargeables » disposant d'une autonomie étendue en mode électrique grâce à des batteries supplémentaires rechargeables sur le réseau électrique.

Maud de Crépy



© Michael Bodmann