



**Actualités** / Affaissement de tunnel en Andorre : l'expertise du CGEDD / **Vie du CGEDD** / Enquête de lectorat : les résultats pour « Échos CGEDD » / **Dossier** / Le rail : un sujet d'actualité pour tous / **Perspective** / Le CGEDD au service de la Tunisie / **Focus** / Autorité environnementale : entretien avec Michel Badré, son président



# ÉCHOS CGEDD

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

P.5 Dossier

## LE RAIL, UN SUJET D'ACTUALITÉ POUR TOUS





**CHRISTIAN LEYRIT**  
Vice-président du CGEDD

## SOMMAIRE

### 3 Actualités

**Affaissement de tunnel en Andorre :**  
l'expertise du CGEDD

### 4 Vie du CGEDD

**Enquête de lectorat :**  
les résultats

### 5 Dossier

**Le rail :** un sujet d'actualité pour tous

### 9 Perspective

**Le CGEDD au service**  
de la Tunisie

### 12 Focus

**Autorité environnementale :**  
entretien avec Michel Badré,  
son président

## Un projet stratégique pour le ministère

**N**athalie Kosciusko-Morizet a décidé de lancer un projet stratégique pour le ministère. Son organisation a été confiée au secrétariat général en lien avec le commissariat général au Développement durable et le CGEDD. Cette démarche doit déboucher sur l'adoption en décembre 2011 de la stratégie qui guidera l'action du ministère dans les prochaines années.

Dans ce cadre, le CGEDD a procédé à une évaluation du fonctionnement de l'administration centrale. Il a également rencontré des préfets et des services déconcentrés de l'Etat afin de recueillir leur point de vue sur le fonctionnement de l'administration centrale et plus particulièrement sur la manière dont les directions générales pilotent les politiques publiques. Un document de synthèse a ainsi été versé au débat pour l'élaboration du projet stratégique ministériel.

### Le CGEDD au service des territoires

Après la création de la mission d'intervention rapide (MIR) visant à apporter aux responsables locaux

une aide en situation de crise, le CGEDD a mis en place 7 correspondants territoriaux. Ces correspondants (un par zone de défense) sont les points d'entrées pour les préfets lorsque, pour traiter les sujets les plus complexes les services déconcentrés ont besoin d'un appui juridique, d'expertise technique, socio-économique ou environnementale ou de médiation.

### Le CGEDD poursuit son évolution

avec la volonté d'être un lieu d'excellence et de pluridisciplinarité.

L'objectif est de diversifier les recrutements, donc des cultures et d'accueillir des jeunes. Quatre jeunes sont arrivés depuis début 2011 sur des fonctions variées : évaluation globale des projets, autorité environnementale, aménagement durable des territoires et audits.

AFFAISSEMENT DU TUNNEL DES DOS VALIRES EN ANDORRE

# Une expertise frontalière menée par le CGEDD

**Le 15 septembre 2010, le ministre andorran de l'Ordenament Territorial (aménagement du territoire) a sollicité le conseil pour une expertise portant principalement sur les désordres causés par l'affaissement du tablier d'un pont appelé structure E1 (l'accès ouest au tunnel des Dos Valires).**

Cette structure est constituée de deux ponts haubanés en béton précontraint, indépendants sur la quasi-totalité de leur longueur et reliés à proximité de leur extrémité nord-ouest (voir schéma ci-contre).

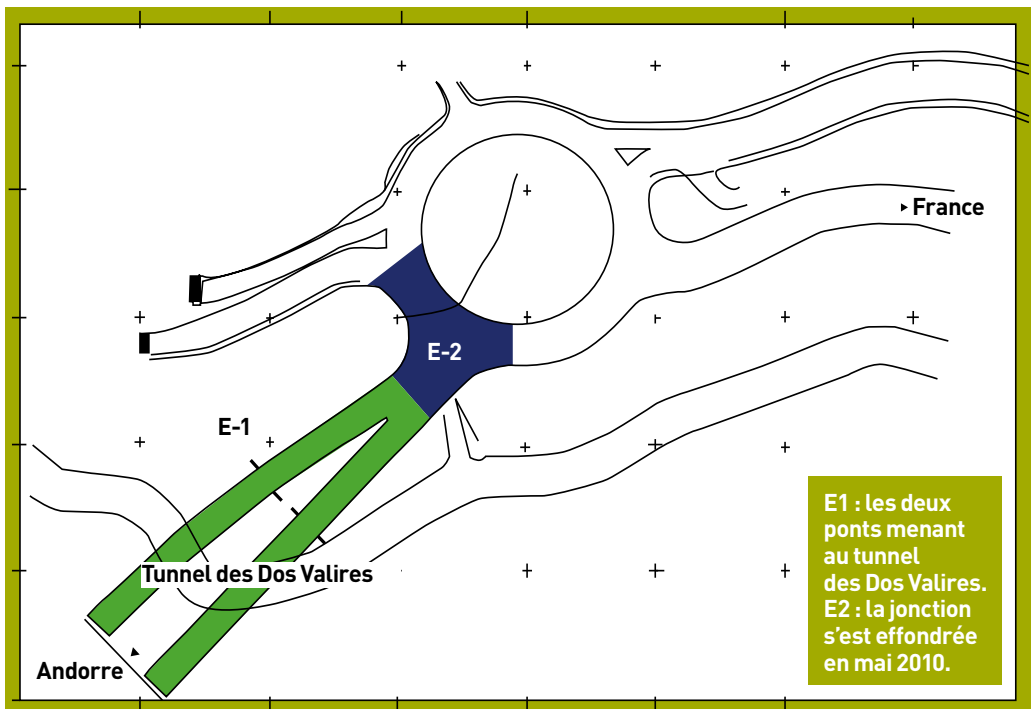
Fin mai 2010, un incident s'est produit sur le chantier de la structure E1. L'extrémité de cet ouvrage côté structure E2 s'est brutalement affaissée de 1,30 m environ.

L'intervention du CGEDD, appuyé par le SETRA, était demandée pour vérifier et valider le diagnostic et les préconisations de l'entreprise et du maître d'œuvre, tous deux espagnols. Une mission sur place, le 15 septembre 2010, a permis de visiter l'ouvrage. L'expertise s'est basée sur nos constatations sur place et sur l'analyse des documents. Elle a été complétée par des calculs effectués par le SETRA sur un modèle informatique simplifié de l'ouvrage. Elle n'a pas révélé d'anomalies dans l'ordre de grandeur des efforts transmis à l'ouvrage et dans les causes probables de l'accident.

Celui-ci n'est pas dû à un excès de charge verticale mais à une inadéquation entre le cintre supportant provisoirement la structure et les redistributions d'efforts verticaux et les déplacements horizontaux auxquels il a été soumis. L'ouvrage est en effet resté beaucoup plus longtemps que prévu sur ce cintre à cause du non-achèvement de la structure E2, sur laquelle il doit s'appuyer. Pour autant, le tablier très souple n'a subi que des dommages secondaires, qui ne remettent pas en cause sa durabilité et sa résistance.

Un redressement partiel de l'extré-

## VUE D'ENSEMBLE DE L'OUVRAGE MENANT AU TUNNEL DES DOS VALIRES



mité du tablier a été effectué à l'automne 2010, mais les tours d'appui du cintre n'ont pas permis d'aller plus loin, d'après les informations orales données par le ministre andorran.

L'ouvrage n'a pas encore retrouvé sa géométrie initiale et devra passer sur ses appuis définitifs après l'achèvement de la structure E2. L'accident qui s'est produit sur celle-ci en 2009, causant la mort de cinq ouvriers, a vraisemblablement participé indirectement à ce nouvel accident, car la structure E1 est restée en attente sur ses appuis provisoires beaucoup plus longtemps que prévu lors des études. Heureusement, les conséquences sont cette fois beaucoup moins graves.

**Evelyne HUMBERT**

Chaque pont comporte une travée de part et d'autre du pylône supportant le hauban. Pour la travée rejoignant la structure E2, le site interdit tout appui au sol sur la majorité de sa longueur. Elle a été réalisée par encorbellements successifs en utilisant des haubans qui permettent de transmettre le poids des nouveaux éléments à la partie existante de l'ouvrage. L'extrémité de cette travée proche de E2 est réalisée de façon traditionnelle sur cintre et doit s'appuyer au final sur la structure E2 non achevée à cause de l'effondrement de son cintre survenu en 2009.

## ENQUÊTE DE LECTORAT

# Résultats pour « Échos CGEDD »

Il y a quelques mois, vous avez bien voulu répondre à une enquête du CGEDD pour évaluer notre trimestriel externe *Échos CGEDD* et hiérarchiser les perceptions et les attentes, notamment en termes d'évolution du support.

### Le dispositif d'enquête de la société Occurrence était le suivant :

- Une phase qualitative avec 20 entretiens semi-directifs par téléphone auprès de notre lectorat\*.
- Une phase quantitative avec 188 interviews téléphoniques.

### En quelques chiffres :

Les *Échos CGEDD* sont cités spontanément par 6% du public externe comme support connu en matière de développement durable, derrière le rapport annuel du CGEDD (14%) et son site Internet (11%). Plus de 90% des lecteurs interrogés trouvent les *Échos CGEDD* agréables à lire, avec des informations utiles.

Près de 80% trouvent la quantité d'informations donnée suffisante. 78% estiment que les *Échos CGEDD* positionnent le conseil général comme un expert dans son domaine.

\* Pour mémoire, *Échos CGEDD* sont diffusés à 3 500 exemplaires à destination des cabinets ministériels, des services d'inspection, des assemblées, des préfets, des présidents de conseils généraux et régionaux, des élus locaux, des associations d'élus, des communautés urbaines, des maires de villes de plus de 100 000 habitants...

Le dossier central est massivement privilégié, par 59% des lecteurs externes (72% pour les internes).

### Quelques points d'amélioration sont demandés :

- Expliciter davantage l'activité du CGEDD à travers des dossiers spécialisés.
- Offrir des articles plus précis voire plus techniques sans jargon administratif.
- Proposer des thématiques portant sur des questions transversales du développement durable.
- Valoriser davantage les écolabels PEFC et Imprim'vert – ce qui a depuis été fait: ils sont maintenant situés en deuxième page, dans l'ours.



### RAPPORT ANNUEL

Vous pouvez consulter le rapport annuel 2010 du CGEDD sur :

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

Si vous souhaitez le recevoir en version papier,

envoyez-nous un e-mail en précisant votre adresse postale à :

ContactCGEDD@developpement-durable.gouv.fr



# LE RAIL

## UN SUJET D'ACTUALITÉ POUR TOUS

La section «économie, transports & réseaux» a conduit et conduit encore plusieurs missions sur les questions ferroviaires : financement de projets de lignes nouvelles, médiation sur plusieurs dossiers sensibles, appui à l'élaboration des études socio-économiques, expertise du projet de schéma national des infrastructures de transport, préparation du service 2012. L'examen des bilans LOTI effectués pour toute nouvelle réalisation au plus tard 5 ans après sa mise en service, les études à long terme de résorption de nœuds ferroviaires, les questions liées à la maîtrise du bruit... sont autant de sujets d'interventions régulières du CGEDD, au moment où la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet a lancé les assises du ferroviaire. Décryptage.



**L**e ferroviaire s'inscrit dans un cadre marqué par les orientations nationales du Grenelle, lesquelles ont replacé au premier rang l'objectif du report modal de la route vers le rail, notamment pour le transport de marchandises, combinant de nouvelles infrastructures adaptées et de nouveaux services plus performants.

Pour autant, ce contexte porteur n'est pas exempt de fortes contradictions, tant sociales qu'économiques ou écologiques. Les assises du ferroviaire, dont la tenue cet automne a été annoncée par la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet devant le conseil économique, social et environnemental le 16 juin dernier, manifestent la volonté d'ouvrir le débat.

Longtemps parés de toutes les vertus et perçus comme une solution plus respectueuse de l'environnement que les projets routiers, les projets ferroviaires n'échappent plus au registre de la contestation. Cette dernière peut porter sur la légitimité de la mobilité des marchandises et des personnes, sur l'intégration spatiale d'une ligne nouvelle, sur l'impact sonore des nouveaux trafics (fret nocturne), ou sur le respect des milieux naturels et de leurs équilibres. L'acceptabilité sociale d'un projet ferroviaire nouveau doit se gagner, elle n'est plus garantie.

## La maîtrise du bruit ferroviaire : un enjeu majeur

Les lignes à grande vitesse suscitent aujourd'hui des doutes : pourquoi aller plus vite ? Que vont devenir les lignes de proximité ? Le public se tourne vers le ferroviaire lorsque les dessertes sont assez fréquentes, mais leur bilan carbone n'est réellement positif que lorsque les trains sont suffisamment remplis. Quant à l'évolution des trafics fret de demain, elle est d'autant plus redoutée que les projections tranchent avec le niveau actuel de l'offre, qui régresse bien plus que ce qu'a entraîné la crise économique. La maîtrise du bruit ferroviaire devient un enjeu majeur.

Dans le même temps, les voyageurs sont confrontés à des problèmes de régularité des trains et plus largement de qualité de service. Le prochain service 2012 devra modifier des temps de parcours et des horaires : un important et indispensable programme de travaux d'amélioration du réseau existant va réduire certaines capacités. Pour rattraper le retard d'entretien accumulé sur les dernières décennies, les travaux – et les perturbations qui les accompagnent – dureront quelques années. Certes, demain, la régularité sera meilleure, mais, en attendant, les critiques ne manqueront pas : le train, c'est également un élément clé de la vie quotidienne.

Viaduc de la Savoureuse.



Le ressenti d'un voyageur empruntant quotidiennement le train pour ses allers-retours domicile-travail est forcément différent des indices synthétiques de régularité de l'exploitant ferroviaire. C'est l'une des raisons avancées pour la mise en place d'une autorité indépendante en matière de qualité de service dans les transports, qui émerge aujourd'hui comme un projet nécessaire. Le réseau existant doit en effet être traité au même niveau de soutien que les lignes nouvelles de la grande vitesse, dans une vision « gagnant-gagnant ». L'avis rendu par le CGEDD en septembre 2010 sur le projet de schéma national des infrastructures de transport recommandait en particulier :

- que l'optimisation des réseaux existants s'accompagne d'actions d'adaptation des infrastructures ou de leur doctrine d'exploitation, pour mieux prendre en compte les riverains;
  - que le programme de maintenance préventive récemment engagé soit poursuivi sur une période longue, avec une priorité affichée dans les arbitrages budgétaires.
- Clairement, l'acceptation des projets nouveaux passe désormais aussi par l'amélioration des performances du réseau existant, sa capacité à répondre aux attentes des voyageurs et des chargeurs, un traitement du bruit ferroviaire riverain à la hauteur des



Construction du TGV Rhin-Rhône.

enjeux de proximité des territoires traversés. C'est l'une des clés d'une meilleure appropriation des nouveaux services et des infrastructures qui les supportent, au même titre que la prise en compte le plus en amont possible des impacts environnementaux du projet et l'intelligence des réponses apportées.

### Enjeu social, le ferroviaire est aussi un enjeu économique

C'est vrai de la mise à niveau du réseau existant, mais aussi du modèle TGV jusqu'ici connu, qui a vécu : en témoignent autant la difficulté de plus en plus grande à assurer le financement des projets nouveaux, mais aussi leur exploitation, que les conclusions des bilans LOTI évaluant ex post les lignes nouvelles LGV (rapports consultables sur le site internet du CGEDD). Cette évolution pose aussi la question du modèle d'exportation de nos savoir-faire à l'étranger.

Les lignes les plus attractives sont déjà construites, sur un modèle radial joignant au plus vite de grandes métropoles. Paris-Lyon-Marseille en est le prototype. Il en va de même des sections les plus rentables des lignes qui le sont moins dans leur ensemble. Aujourd'hui, le rapprochement des territoires par la grande vitesse ne suffit plus à garantir l'équilibre coût/recettes. Le matériel roulant doit être renouvelé, sans que les conditions de ce lourd investissement soient réunies. L'arrivée future de nouveaux opérateurs se lit aussi dans ce contexte.

Les nœuds ferroviaires complexes pèsent sur la capacité d'ensemble du réseau national. Leur congestion naît de multiples trafics denses, déployés dans un espace ferroviaire souvent contraint par l'histoire et la géographie, et encore appelés à croître sous l'effet de quelques grands projets. Or les nœuds sont peu – voire pas du tout – pris en compte dans les investissements annoncés : comment financer leur remise à niveau, quand, par qui ?

Les TER, dont les régions sont les autorités organisatrices, sont devenus en quelques années un puissant vecteur d'attractivité. Les régions ont investi et développé des services denses. Mais le modèle économique des TER ne pourra plus être développé dans





**Les TGV suscitent des doutes quant à la visibilité des lignes de proximité.**

la durée : il repose pour les trois quarts sur des financements publics.

Et l'État, depuis une dizaine d'années, mobilise pour financer la construction de nouvelles lignes à grande vitesse l'appui des collectivités locales qui bénéficient de leur passage. L'introduction de nouveaux modes de financement, comme les contrats de partenariat, ou le retour à des modes de financement déjà anciens, comme les concessions, ont pu permettre d'assurer le lancement de certains grands projets ferroviaires. Mais globalement, la charge d'ensemble sur les budgets publics sera-t-elle acceptable dans la durée ?

### TGV et TER : correspondances

Le niveau de service est là encore au premier plan : le train à grande vitesse doit-il garder comme objectif non avoué d'irriguer et de desservir l'ensemble du territoire français sans rupture de charge ? Demain, pourquoi pas des voyages fondés sur des correspondances efficaces entre deux trains à grande vitesse ? Pourquoi pas des correspondances performantes entre TGV, réservées aux liaisons les plus denses, et TER ?

Et comment redéfinir dans les métropoles la zone de pertinence entre le rail et le transport urbain structurant ? De plus, l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires bouscule les habitudes, et le fera de plus en plus au rythme de leur montée en charge dans les trafics fret et voyageurs. C'est une constante de l'Europe : l'espace ferroviaire doit désormais être partagé.

Les sillons allouables aux différentes circulations ne sont pas extensibles, même si la nouvelle logique d'ordonnement et de rationalisation de Réseau ferré de France (RFF) parvient à redonner quelques marges. Les gares deviendront bientôt des lieux multi-opérateurs. Les espaces d'exploitation technique resteront-ils liés à chaque opérateur et dupliqués avec l'ouverture à la concurrence, ou seront-ils mis au service collectif des opérateurs ? Certains sont facilement banalisables mais les centres de maintenance des matériels roulants, eux, sont plus spécifiques.

Va-t-on vers leur multiplication dans l'espace ferroviaire ? Le SNIT a pu être l'occasion de recenser beaucoup de projets de développement pour les vingt prochaines années ; il n'a malheureusement pas permis d'interroger les contraintes financières qui s'imposent dès maintenant à RFF, établissement public de l'État porteur d'une dette de 27,4 milliards d'euros, qui ne représente pourtant qu'une partie des ressources mobilisées pour le ferroviaire dans son ensemble. Toutes ces questions dessinent un système ferroviaire en forte mutation, accentuée par l'orientation stratégique conduite par RFF et qui consiste à structurer le réseau, à l'horizon 2020, autour de nœuds de correspondances performantes.

Dans ce schéma, le gain de chaque minute supplémentaire sera sans doute moins utile que l'assurance de la régularité et de l'efficacité des parcours. Mais, du même coup, les missions ferroviaires (caractérisées par une même origine, une même destination et, lorsqu'il y en a, des arrêts intermédiaires identiques) seront aussi plus pérennes et peu modifiables. Or la desserte ferroviaire concilie arbitrages économiques et demande sociale.

La complexité du système organisationnel, bâti depuis quinze ans, sous la pression constante des autorités européennes, a certes le mérite de réinterroger les habitudes ou les routines de chacun des acteurs, mais atteint selon certains des sommets de complexité, et pourrait même donner lieu à des tentations de déresponsabilisation. Le système ferroviaire est donc à la croisée... de ses traverses !

Un grand succès pour les déplacements voyageurs, des difficultés récurrentes pour le fret ferroviaire, des équilibres économiques à restaurer, une intégration environnementale et urbaine à maîtriser... On le voit, le CGEDD a encore de belles missions à venir sur le rail.

**Marie-Anne BACOT, Marie-Line MEAUX,  
Benoit WEYMULLER**



INTERNATIONAL

# Le CGEDD au service de la Tunisie

**Tunisie et France sont liées de longue date par des relations particulières d'amitié et de coopération. Les changements politiques récents du « printemps arabe » et la révolution tunisienne sont l'occasion de donner un nouveau départ.**

**S**uite au déplacement en Tunisie, le 7 mars, de M<sup>me</sup> Nathalie Kosciusko-Morizet, auquel participait Christian Leyrit, un ensemble de sujets de travail a été défini en coopération avec les interlocuteurs tunisiens.

Sous la conduite de Christian Leyrit, une mission d'expertise du CGEDD a eu lieu à Tunis du 29 au 31 mars 2011 pour aborder les questions transports, portuaires, logement, eau et assainissement, environnement, tourisme et littoral, et énergie.

**Une mission pour optimiser le réseau ferroviaire.**

Dans l'environnement politique de la Tunisie « nouvelle », qui reste fragile, d'autres déplacements ont été effectués, qui ont permis d'offrir des actions d'assistance technique rapide aux ministères tunisiens des Transport et de l'Équipement (divisé depuis peu en un ministère du Transport et un ministère de l'Équipement) pour l'aider à faire face aux attentes, qui sont très fortes et multiples. La France a par ailleurs remporté trois jumelages européens en Tunisie (en partenariat avec d'autres pays) : transports, protection de

l'environnement et écoconstruction. Les trois chefs de projets sont au CGEDD.

PASSAGE EN REVUE

→ **TRANSPORTS FERROVIAIRE ET ROUTIER**

Une mission menée auprès de la SNCFT (SNCF tunisienne) a examiné les projets en cours et analysé le réseau ferroviaire en distinguant les projets d'optimisation du réseau de transport et les projets d'aménagement du territoire (notamment la desserte du centre du pays à Kasserine).

En ce qui concerne le réseau autoroutier, à la suite des rencontres avec la direction générale des Ponts et Chaussées et la société tunisienne



chargée des autoroutes, le rapport remis au ministre tunisien des Transports préconise l'élaboration d'un schéma directeur routier prévoyant une irrigation de l'intérieur du pays par une autoroute centrale complétée par des routes express bidirectionnelles en première phase, à chaussées séparées à terme.

## → NOUVELLE ÉCHELLE LOGISTIQUE PORTUAIRE: PORT DE RADÈS ET PROJET ENFIDHA

La Tunisie est confrontée à la nécessité à court terme de moderniser les infrastructures et la logistique au port de Radès, aujourd'hui à la limite de la saturation. Elle réfléchit en même temps pour l'avenir à la création d'un nouveau port en eaux profondes à Enfidha permettant des opérations de transbordement en Méditerranée centrale. Des conseils ont été donnés sur les opérations les plus immédiates à engager, et le CGEDD a participé à un séminaire sur la logistique en Tunisie.

## → LOGEMENT: PRIORITÉ AUX RÉGIONS DU CENTRE ET DÉCENTRALISATION

Les interlocuteurs tunisiens ont insisté sur leur intérêt pour une formation, par retour d'expérience de la partie française, aux thématiques de la décentralisation (élaboration des contrats de plan État/



régions, création de 3 observatoires régionaux d'urbanisme) et pour une assistance à la réhabilitation de l'habitat ancien dégradé.

## → EAU ET ENVIRONNEMENT

Au-delà des opérations concernant l'assainissement urbain, les principales priorités portent sur:

- les trois zones de Gabès (accumulation de pollutions diverses), Gafsa (bassin minier, poussières) et Kasserine (papeterie, pollution par le mercure et le plomb), déshéritées.
- l'adhésion de la population riveraine aux parcs nationaux (dégradations, saccages, pâturage sauvage, pertes de faune et de flore);
- la création d'une administration régionale de l'environnement avec la mise en place d'antennes (équipées de moyens de laboratoire, notamment mobiles, de kits d'analyse : chromatographes, pH-mètres, réactifs...) à Gabès, Gafsa et Kasserine.

Fin mai, une nouvelle mission s'est rendue à Tunis et dans le gouvernorat de Sidi Bouzid pour expertiser les conditions de mise en œuvre d'un projet pilote de développement local dans le parc national de Bouhedma. Elle a été organisée en relation avec la DAEI et l'ADETEF (conseil et opérateur pour la coopération internationale des ministères de l'Économie, du Budget et du Développement durable). Le rapport élaboré propose une analyse de la situation et formule des recommandations concrètes pour la réussite

du projet. Son financement est à l'étude. Un projet équivalent est en cours dans le parc du Chaambi.

## → TOURISME ET ESPACES PROTÉGÉS

Les attentes de l'Agence foncière touristique portent sur le développement du tourisme vert, l'assistance à la réalisation de projets pilotes d'écotourisme, la gestion d'un site des aires protégées marines et côtières, la déclinaison en régions du CITET, organisme scientifique et technologique de l'environnement.

## → ÉNERGIES RENOUVELABLES: UN PROJET PILOTE POUR 200 POMPES SOLAIRES

Dans le cadre du plan solaire tunisien, il s'agit d'équiper de pompes solaires des puits existants éloignés du réseau électrique, munis aujourd'hui de motopompes à carburant diesel appartenant à des agriculteurs locaux. À l'issue d'une réunion de travail réunissant la STEG (Société tunisienne de l'électricité et du gaz) énergies renouvelables et l'ANME (Agence nationale pour la maîtrise de l'énergie), un procès-verbal a été signé conjointement, pour choisir une première réalisation pilote rapide dès 2011 dans deux régions de l'intérieur du pays qui réunissent de bons critères de choix, les gouvernorats de Sidi Bouzid (province à l'origine de la révolution tunisienne) et de Kairouan. Ce projet est en cours d'étude et financement.

**Une mission d'expertise du CGEDD a eu lieu à Tunis du 29 au 31 mars 2011.**

## LES ACTEURS DU CGEDD POUR LA TUNISIE

- Christian Bourget;
- Henri Boyé;
- Rouchdy Kbaier;
- Jean-Marc Lacave;
- Alain Lhostis;
- Yves Morin;
- Jean Panhaleux;
- Jean-Louis Picquand;
- Jean-Paul Ourliac;
- Pierre Roussel;
- Gérard Ruiz.

• Aldo Massa, de la direction générale des Infrastructures des Transports et de la Mer, participe également à la mission « transport ».

Tous les rapports communicables du CGEDD sur : [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

► **LA PLACE DES CORPS D'INGÉNIEURS ITPE - IAE - ITM - ITGCE DANS LES SERVICES DE L'ÉTAT**

Rapport n° 007498-01 – mars 2011  
Jean Guillot, Louis Ruelle, CGEDD, Gilbert Pescatori, Xavier Ravaux, CGAAER

Le rapport s'inscrit dans un contexte d'évolution des missions et de l'organisation des services de l'État et dans la perspective de la fusion des quatre corps d'ingénieurs. Il aborde les caractéristiques de ces corps, les attentes des employeurs et des ingénieurs ainsi que les parcours professionnels en distinguant les métiers de la spécialisation, du management de projets et du management de services. Au nombre de ses recommandations : développer des carrières attractives, faciliter le changement de domaine d'exercice et respecter quelques conditions de base pour que la fusion des corps constitue un atout dans la réussite de ces évolutions.

► **MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTÈME HOMOLOGUÉ POUVANT RÉPONDRE AUX BESOINS DES PERSONNES À FORTE CORPULENCE EN MATIÈRE DE CEINTURES DE SÉCURITÉ DANS LES AUTOCARS - ANALYSE, ENJEUX, PROPOSITIONS**

Rapport n° 007220-01 – mars 2011  
Chantal Merchadou, François Renvoisé, CGEDD

Après une analyse de l'environnement juridique et sociétal du port de la ceinture de sécurité en France, le rapport propose des pistes d'amélioration de la sécurité routière pour l'ensemble de la population avec l'intégration des aspects sociaux du développement durable dans les politiques publiques de sécurité. Ses propositions concernent la sensibilisation des professionnels de la sécurité routière, le lancement d'une action en vue de l'homologation d'un système global de sécurité pour les passagers des autocars, et l'élargissement

de la problématique à l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

► **LA GESTION DU LOGEMENT SOCIAL À LA RÉUNION**

Rapport n° 007491-01 – mars 2011  
Gérard Ruiz, CGEDD

L'examen de la situation du logement social, des besoins et des moyens, montre l'importance de la demande ainsi que l'écart entre la production de logements et les objectifs inscrits par l'État dans un contexte de rareté du foncier et de concentration de la population sur le littoral. Il fait également ressortir l'importance du rôle de l'État dans la conduite de cette politique sociale. Après examen de la gestion des crédits du logement social par les services sur la période 1996-2010, il fournit une liste de onze recommandations en vue d'une amélioration de la gestion interne et inter-services et suggère de redonner au conseil départemental de l'Habitat un rôle plus actif dans la définition de la stratégie du logement social.

► **L'AVENIR ET LE POSITIONNEMENT DES CELLULES ÉCONOMIQUES RÉGIONALES DE LA CONSTRUCTION (CERC)**

Rapport n° 007365-01 – mars 2011  
Laurent Fayein, Bruno Lebental, Delphin Rivière, CGEDD

Créées en 1970 dans les Régions, les CERC se sont constituées progressivement comme des lieux de concertation. Leur fonctionnement est pleinement assumé par chacun. Leur présence au niveau régional permet de fournir aux partenaires les éléments de connaissance de la conjoncture du BTP et de participer à la territorialisation du Grenelle de l'environnement. Après une analyse de la situation, le rapport recommande notamment qu'il soit proposé aux signataires de la charte de 2005 la rédaction d'une nouvelle charte fondée sur l'objectif politique de cette territorialisation du Grenelle et que chaque cellule soit invitée à élargir sa gouvernance.

► **PLAN GLOBAL DE TRANSPORTS ET DE DÉPLACEMENTS DE LA GUYANE - RAPPORT D'ÉTAPE**

Rapport n° 007333-01 – mars 2011  
Patrick Labia, Christian Jamet, CGEDD, Yves Geffrin, CGDD

Le problème des infrastructures de la Guyane est celui de la desserte d'un territoire très vaste, d'une grande richesse écologique, marqué par une densité très faible et un dynamisme démographique exceptionnel. Le rapport entre dans le cadre des études préliminaires à la réalisation d'un plan global de déplacements. Ses propositions d'études et d'actions prioritaires concernent les services et les systèmes de déplacements dans les intercommunalités existantes, la fiabilisation des liaisons et des services interurbains, la desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées, et les problématiques globales de gouvernance et de financement des différents types de transports.

► **DÉCHETS INDUSTRIELS BANALS : SITUATION ET POLITIQUES MENÉES DANS QUELQUES PAYS D'EUROPE - RAPPORT D'ÉTAPE**

Rapport n° 007525-01 – avril 2011  
Marc Grimot, CGEDD

Comme leur nom l'indique, les déchets industriels banals (DIB) ne sont ni des déchets spéciaux potentiellement dangereux, ni des déchets ménagers, dont l'accumulation sur les trottoirs ne serait pas supportée. Que ce soit en Allemagne, au Royaume-Uni, en Finlande ou en République d'Irlande, le rapport constate que les DIB ne sont pas une préoccupation de premier plan en matière de gestion des déchets. Il confirme diversité des situations nationales et parfois même au sein d'un même pays. Il donne enfin à penser que, dans ce domaine, la France n'est pas en retard et qu'elle dispose d'une expérience technique suffisante pour lui permettre d'envisager une coopération avec d'autres pays.

► **LA RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION DE LA PÊCHE EN EAU DOUCE**

Rapport n° 007164-01 – avril 2011  
Christian d'Ornellas, CGEDD, Jean-Louis Besème, CGAAER

Le rapport mène une investigation sur la mise en perspective des documents de gestion en veillant à la cohérence par bassin, et sur les conséquences du transfert du domaine public fluvial de l'État, notamment pour les pêcheurs professionnels qui y détenaient des lots. Concernant le premier thème, les propositions consistent notamment à supprimer les schémas départementaux de mise en valeur piscicoles, à conforter les plans départementaux de gestion piscicole et à harmoniser la pratique de la pêche au niveau des bassins au sein de commissions élargies. Sur le transfert du PDF et les baux de pêche, les recommandations portent principalement sur les instructions à donner aux préfets pour assister les responsables de la pêche dans leurs démarches vis-à-vis des collectivités et de l'État.

ET AUSSI...

► **AVIS DU CGEDD SUR LE BILAN LOTI DE L'OPÉRATION DU TRAMWAY T2**

Avis n° 007715-01 – mai 2011  
Marie-Anne Bacot, Jean-Pierre Taroux, CGEDD

► **AVIS DU CGEDD SUR LE BILAN LOTI DE L'AUTOROUTE A 20 (SECTION BRIVE MONTAUBAN)**

Avis n° 007284-01 – avril 2011  
Yves Morin, Alain Soucheleau, CGEDD

► **POUR EN SAVOIR PLUS**

Bureau des rapports et de la documentation  
E-mail : [catherine.ballatore@developpement-durable.gouv.fr](mailto:catherine.ballatore@developpement-durable.gouv.fr)

# Autorité environnementale : « des avis non contraignants mais à la force certaine »

**Chargée de rendre des avis sur les grands projets, l'Autorité environnementale a été créée en 2009\*. Deux ans après, 135 avis ont été rendus publics. Michel Badré, son président, fait sur le point sur le fonctionnement et le rôle de cette nouvelle instance.**

**Échos CGEDD: En quoi l'Autorité environnementale (Ae) se distingue-t-elle de la commission nationale du Débat public (CNDP), qui veille à la prise en compte des citoyens dans l'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national?**

**Michel Badré:** Dans le processus de décision d'un grand projet, la CNDP intervient très en amont, au stade du principe et des grandes orientations. Son rôle est d'organiser le débat public, en s'assurant que toutes les questions sont posées et que les enjeux réels sont dégagés. Elle ne donne pas d'avis sur le fond. En cas de décision de principe positive, le maître d'ouvrage effectue ensuite les études nécessaires au projet, ce qui peut durer plusieurs années, pour préparer le dossier complet d'enquête publique. Celui-ci intègre une évaluation environnementale, justifiant le projet au regard des enjeux environnementaux et prenant en compte ses impacts. Cette évaluation doit comporter un « résumé non technique », pour faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions. Notre rôle, à l'Ae, est d'expertiser la qualité de cette évaluation environnementale, dans un avis rendu public avant l'enquête, en toute indépendance par rapport au maître d'ouvrage et à l'autorité chargée d'autoriser le projet.

**Échos CGEDD: Comment fonctionne la prise de décision au sein de l'Ae? La collégialité est-elle une garantie d'indépendance, y compris lorsque les projets relèvent du MEDDTL?**

**M. B.:** Les projets d'avis sont pré-

parés par un ou deux rapporteurs, puis soumis à la critique écrite des membres de l'Ae. Une version amendée est alors examinée en séance collégiale, pour mettre au point la rédaction finale sur les points sensibles.

Nous veillons à éviter tout soupçon de parti pris, voire d'instrumentalisation pour ou contre un projet: il s'agit d'assurer vis-à-vis du public une séparation claire entre l'autorité qui décidera du projet, après les arbitrages nécessaires, et notre position de garant de la qualité environnementale, qui est tout autre. Trois éléments y contribuent:

- des règles déontologiques internes: déclarations d'intérêt remises par tous les membres, et non-participation aux délibérations en cas de possible conflit d'intérêts;
- la collégialité, avec un tiers de membres externes, et des débats contradictoires écrits puis oraux;
- surtout, la publication immédiate sur Internet de nos avis, sans aucun visa préalable externe.

**Échos CGEDD: Combien de temps l'Ae met-elle pour communiquer ses avis?**

**M. B.:** Nos 135 avis, arrêtés collégialement au cours de nos réunions bimensuelles, ont tous été publiés sur Internet dans la demi-journée suivant la délibération.

**Échos CGEDD: Quelle est la portée des avis de l'Ae? Quels dossiers ont été représentés à l'Ae?**

**M. B.:** Notre avis n'est pas contraignant, mais son caractère public et l'obligation de le joindre au dossier d'enquête publique lui donnent une force. Si nos recommandations sont



MEDDTL/DICOM/Gérad Crossay

fondées, le maître d'ouvrage a peu de raisons de ne pas les suivre.

Plusieurs grands maîtres d'ouvrage ont pris l'habitude d'établir après nos avis un tableau des suites réservées à nos recommandations. Dans la majorité des cas, ces recommandations ne remettent pas en cause de dispositions essentielles du projet: une telle procédure d'ajustement du dossier est alors tout à fait justifiée.

Il est arrivé cinq fois depuis deux ans que des remarques importantes dans notre avis, touchant à la conception du projet, conduisent le maître d'ouvrage à reprendre son dossier pour nous le soumettre à nouveau, modifié: un dossier de ZAC, un dossier de schéma régional d'aménagement, un projet routier, un projet portuaire et un projet de canal. Dans les trois premiers cas, le nouveau dossier nous a semblé sensiblement amélioré, ce que nous avons dit dans notre deuxième avis. Nous n'avons pas encore délibéré sur les deux derniers, mais le seul fait de reprendre le dossier est déjà un signe très positif.

\* L'Ae nationale est compétente sur tous les projets où la ministre est maître d'ouvrage ou décideur.