

Actualités / L'évaluation économique et la décision publique en débats / L'Autorité de la qualité de service dans les transports au rapport / **Dossier** / Vers un suivi approfondi des recommandations de l'Autorité environnementale / **Perspective** / Musée et jardins Albert-Kahn : une expertise du CGEDD / **Témoignage** / Claude Azam, directeur du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT).



ÉCHOS CGEDD

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr



P.5 Dossier

L'Autorité
environnementale
explore les suites données
à ses avis





PHILIPPE LEDENVIC

Président de l'Autorité environnementale (Ae).

« Vers une modernisation du droit de l'environnement »

SOMMAIRE

3 Actualités

L'évaluation économique et la décision publique en débats/ L'autorité de la qualité de service dans les transports au rapport

5 Dossier

Vers un suivi approfondi des recommandations de l'Autorité environnementale

10 Perspective

Musée et jardins Albert-Kahn : expertise du CGEDD

11 Les rapports publiés du CGEDD

Présentation de quelques rapports du CGEDD

12 Témoignage

Claude Azam, directeur du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre

Début avril, l'Autorité environnementale a présenté à la presse, puis aux principaux maîtres d'ouvrage de grandes infrastructures, son rapport annuel 2014. Comme l'année précédente, ce rapport, préparé et délibéré collégialement par l'ensemble de ses membres, a compilé et synthétisé les principaux enseignements des avis qu'elle a rendus en 2014.

L'activité de l'Ae en 2014 a été fortement marquée par les réflexions des groupes de travail de modernisation du droit de l'environnement, notamment celui traitant des perspectives d'évolution des études d'impact et de leur évaluation. En débat, notamment, la notion de « projet », dont la définition diffère entre le droit français, qui s'appuie principalement sur une définition « par procédure », et le droit européen, qui considère à l'inverse un projet comme un ensemble de travaux présentant une unité fonctionnelle, éventuellement portés par plusieurs maîtres d'ouvrage et soumis à de nombreuses procédures en parallèle.

Le rapport a plus particulièrement développé quelques aspects : les impacts des projets sur la santé, le bien-fondé des mesures de compensation, les engagements du maître d'ouvrage en matière de suivi des mesures qu'il prévoit, et l'évaluation environnementale des plans et programmes. L'Ae a également initié des échanges avec ses homologues des pays voisins, ce qui lui permet d'identifier des bonnes pratiques et d'envisager des perspectives futures de collaboration.

L'Ae a enfin cherché à mieux appréhender les suites données à ses avis, notamment dans une démarche d'amélioration continue. Grâce à un stagiaire, elle a commencé par tester une méthodologie sur quelques avis, ces suites pouvant être de natures extrêmement variées, parfois insoupçonnables. C'est l'objet d'un des développements de ce numéro.

CGEDD : qui sommes-nous ?

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) est chargé de conseiller le Gouvernement dans les domaines de l'environnement, des transports, du bâtiment, etc. Dans ce cadre, il mène les missions d'expertise, d'audit, d'étude, d'évaluation, d'appui et de coopération internationale que lui confie le Gouvernement.
Retrouvez-nous sur : www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr.

COLLOQUES DU CGEDD

L'évaluation économique et la décision publique en débats

Le CGEDD a organisé, en collaboration avec France Stratégie et le Commissariat général à l'investissement (CGI), quatre colloques sur l'évaluation économique et la décision publique. Retour sur ces événements.

Le 16 septembre 2014, un premier colloque portait sur l'évaluation socio-économique des infrastructures de transport et s'inscrivait dans la suite de la nouvelle instruction gouvernementale sur l'évaluation socio-économique¹. En ouvrant la séance, Patrice Parisé, vice-président du CGEDD, a rappelé que l'évaluation répond à une exigence démocratique, et qu'il est essentiel que les décisions relatives aux grands projets soient prises en toute transparence, sur la base d'analyses les plus objectives possibles de leurs effets, positifs et négatifs. Le MEDDE, qui est à la fois un grand maître d'ouvrage – directement ou par l'intermédiaire de ses établissements publics – et le garant des procédures de concertation et d'information du public, est bien dans son rôle lorsqu'il s'investit dans l'enrichissement et l'amélioration des méthodes d'évaluation des projets.

Régulation économique et infrastructures de réseaux

Le 30 janvier dernier, le Conseil économique du développement



© Bernard Suard / MEDDE-MLETR

durable (CEDD) a organisé un deuxième colloque sur « la régulation économique et les infrastructures de réseaux » en l'honneur de Jean Tirole. Le Prix Nobel d'économie 2014 a accepté de tenir le rôle de « discutant » et de faire part de ses réflexions. Une première table ronde, présidée par Roger Guesnerie, organisée en partenariat avec l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC), était dédiée à la recherche actuelle et aux jeunes chercheurs. Les travaux du CEDD qu'anime Dominique Bureau sur les infrastructures de réseaux ont servi de support à la deuxième table ronde. Jean Tirole a rappelé qu'il avait choisi le corps des Ponts pour sa tradition d'excellence économique, et a remercié le ministère, qui « *par [son] soutien tout au long de [sa] carrière, lui a donné le moyen d'accomplir [sa] passion de la recherche* ».



© Bernard Suard / MEDDE-MLETR



Patrice Parisé,
vice-président du CGEDD.

© Bernard Suard / MEDE-MLETR



© Bernard Suard / MEDE-MLETR

COP21 en perspective

Le troisième colloque s'est tenu le 2 avril 2015. Ses thèmes étaient d'une part la prise en compte des externalités environnementales et de la biodiversité dans le calcul économique et, de l'autre, le prix du carbone dans la perspective de la COP21. Il a permis un large échange entre théoriciens, praticiens et associations.

L'apport des bilans ex post à l'évaluation

Le quatrième colloque a eu lieu

le 24 juin. Il a fait le point sur la procédure des bilans LOTI, et est revenu sur la prise en compte par les maîtres d'ouvrage et les services de l'instruction du 16 juin 2014. Lors d'une table ronde, le secrétaire général du ministère et des directeurs généraux ont débattu des besoins de « *culture économique* » du ministère et des services extérieurs.

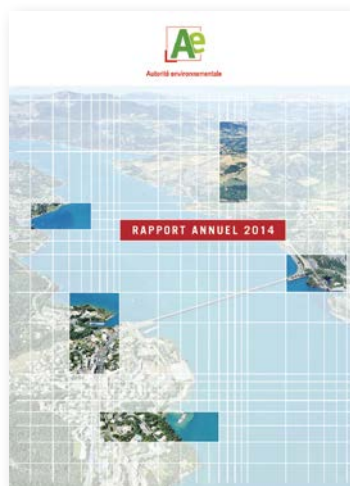
Jean-Paul Ourliac

1. Instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport.

Publication des rapports annuels 2014



L'AQST, en raison de sa vocation intermodale, est placée au sein du CGEDD. Son directeur est nommé sur proposition du vice-président du CGEDD par le ministre chargé des transports.



Le CGEDD exerce, par une formation spécialisée, la fonction d'autorité environnementale, dans le cas où la réglementation lui donne cette compétence. Son président est nommé par le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur proposition du vice-président du CGEDD.

Pour recevoir les rapports annuels de l'Ae ou de l'AQST, écrire à contactcgedd@developpement-durable.gouv.fr
Pour consulter les données statistiques de l'AQST : <http://www.qualitetransports.gouv.fr/>

Vers un suivi approfondi des recommandations de l'Autorité environnementale

Pose d'un appareil d'aiguillage de voie et de panneaux de raccord avec les éclisses.



Au sein du Conseil général de l'environnement et du développement durable, l'Autorité environnementale est saisie des études d'impact de la plupart des grands projets d'infrastructures : transport, énergie, ports... Ses avis portent sur la façon dont ces projets prennent en compte l'environnement et sur la qualité de l'évaluation de leurs impacts environnementaux présentée lors de l'enquête publique préalable à leur autorisation. Six ans après sa création, l'Autorité environnementale met en place un suivi technique afin de mesurer la portée de ses conseils et de ses recommandations auprès des maîtres d'ouvrage.



© Canalisation DN 600 Arcangues-Coudres

Après six ans d'activité et plus de 500 avis rendus, l'Autorité environnementale (Ae) s'engage dans une démarche de suivi des suites données à ses recommandations. Comment les maîtres d'ouvrage se servent-ils de ses travaux? Quel est le taux de préconisations effectivement suivies une fois le projet finalisé? À ce jour, il est difficile de répondre à ces questions. D'une part, parce que l'avis de l'Ae est rendu à un stade très précoce du projet, juste avant l'enquête publique (cf. schéma), c'est-à-dire souvent plusieurs années avant la livraison du projet. Le dossier évoluant dans le temps, il est difficile de mettre en relation les remarques de l'avis avec celles de la commission d'enquête ou des arrêtés d'autorisation. D'autre part, les recommandations de l'Ae n'étant pas contraignantes, il n'existe pas de suivi organisé de celles-ci dans la vie des projets. Si l'Ae souhaite à présent mieux cerner les suites

données à ses avis, c'est d'abord pour faire évoluer ses propres pratiques. « *En sachant quelle part de nos préconisations sont adoptées et comment elles le sont, nous obtiendrons des enseignements utiles à l'élaboration de nos futurs avis* », explique Philippe Ledenic, président de l'Ae.

Mémoires en réponse

Cette démarche d'amélioration a déjà été initiée grâce à la lecture des « mémoires en réponse » que rédige la majorité des maîtres d'ouvrage. Joint au dossier d'enquête publique aux côtés de l'avis initial, ils permettent au responsable du projet de répondre aux prescriptions de l'Ae. Depuis 2012, l'Autorité demande à en être systématiquement destinataire pour un meilleur suivi. Toutefois, rien n'assure que les mesures promises dans le « mémoire en réponse » seront mises en œuvre. « *Il arrive que le maître d'ouvrage prévoit et applique* » > suite page 8



© CGEDD/Ae

Schéma de vie
d'un projet
>

Préparation de
l'étude d'impact

Avis
de l'Autorité
environnementale

Mémoire
en réponse du
maître d'ouvrage
(non obligatoire)

Enquête
publique

Rapport du
commissaire
enquêteur

Arrêté
d'autorisation



Défrichement du cadre projet de l'artère de l'Adour.



Réhabilitation du barrage de Pont-et-Massène.



© MEDDE/MILET

« NOUS AVONS LE RECU NÉCESSAIRE POUR ÉVALUER L'IMPACT DE NOS AVIS »

Philippe Ledenic,
président de l'Autorité
environnementale (Ae)

POURQUOI AVOIR LANCÉ CETTE DÉMARCHE DE SUIVI TECHNIQUE DES AVIS DE L'AE ?

Pour améliorer notre façon de travailler et la qualité de nos recommandations. Nous disposons désormais du recul nécessaire, l'Ae ayant rendu ses premiers avis en 2009. De plus, les organisations non gouvernementales environnementales et les journalistes nous interrogent de plus en plus souvent sur ces suites. Ils veulent savoir si les engagements pris par les maîtres d'ouvrage conformément aux avis de l'Ae sont bien tenus. Pour y répondre, nous avons besoin d'y voir plus clair. C'est pourquoi nous avons choisi de confier une étude sur le sujet au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

COMMENT L'AE TIRERA-T-ELLE DES CONSÉQUENCES DE L'ÉTUDE DES SUITES DONNÉES À SES AVIS ?

Tout dépendra des résultats de l'étude du Cerema. Nous en saurons plus sur ce que deviennent nos recommandations dans les différentes phases de la vie des projets, depuis le mémoire en réponse jusqu'aux bilans de suivis environnementaux. Nous comprendrons peut-être pourquoi une préconisation semble efficace et bien intégrée, alors qu'une autre sera mal appliquée voire « oubliée » en route... Nous pourrions enfin nous faire une meilleure idée des répercussions de nos avis sur la société, la législation, etc.

L'Ae : UN GARANT ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

Créée en 2009, l'Ae est une autorité compétente sur plusieurs types de plans, programmes et projets : sur de grandes infrastructures de transport (tracé d'autoroute, construction d'une ligne de TGV), d'énergie (installation d'une ligne à haute tension) ou des ports, ainsi que sur des projets locaux qui dépendent du ministère en charge de l'Écologie et qui sont soumis à étude d'impact.

L'Ae se compose de 15 membres : 10 issus du Conseil général de l'environnement et du développement durable, et 5 personnalités qualifiées externes, choisies pour leur compétence en environnement. Elle dispose aussi d'une équipe permanente de 7 personnes. L'autorité émet tous ses avis par délibération collégiale, à partir de projets préparés par ses membres ou par son équipe permanente non délibérante.

Travaux
et exploitation

Contrôle
de l'autorité
décisionnelle

Bilans de suivis
environnementaux

Forêt de Fontainebleau, vue aérienne : circulation de camions sur un giratoire aux abords de la forêt.



© L. Mignaux/MEDDE-MLETR



© Andra

« ÉCLAIRER LE PUBLIC ET PARTICIPER À LA TRANSPARENCE DES DÉBATS »

Patrice Torres,
directeur des centres de stockage de l'Aube de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (Andra).

DANS QUEL CADRE AVEZ-VOUS RENCONTRÉ L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE EN 2014 ?

Nous avons reçu un avis de l'Autorité environnementale en 2014 pour la construction d'un nouveau bâtiment de traitement de déchets radioactifs sur un site existant. L'avis de l'Ae comprenait peu de commentaires, souvent des demandes de précisions ou de compléments sur la forme. Par exemple, le fait de mieux valoriser telle disposition au sein du dossier. Nous y avons répondu dans un « mémoire en réponse » joint au dossier d'enquête publique. L'avis de l'Ae y figurant également, ne pas y répondre aurait pu conduire les lecteurs à s'interroger. De plus, bon nombre d'acteurs s'intéressant

au sujet lisent principalement l'avis des experts de l'Ae et le mémoire en réponse pour se forger une opinion sur l'impact environnemental du projet.

L'AVIS DE L'AE A-T-IL FACILITÉ L'ACCEPTATION DU PROJET PAR LES RIVERAINS ?

Dans notre cas, l'avis de l'Ae a réellement facilité sa perception par le public : associations, riverains, chambre d'agriculture, chefs d'entreprise, élus locaux... Il s'agit d'un outil qui contribue à la transparence du dossier, même s'il ne fait pas nécessairement l'unanimité. En effet, lorsqu'il reflète la qualité du dossier, comme dans notre cas, les opposants au projet n'hésitent pas à remettre en question l'indépendance de cette autorité.

UNE ÉTUDE CONFIEE AU CEREMA

La première tâche des spécialistes du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) consiste à identifier les données à collecter et les outils à employer pour le faire.

« Nous travaillons sur quelques projets représentatifs et pour lesquels nous avons suffisamment de recul. Nous cherchons les modifications entraînées par les recommandations de l'Ae durant l'évolution de ces projets et jusqu'à leur finalisation », décrit Charlotte Le Bris, chargée de mission au Cerema et coordinatrice de l'étude, dont les premiers résultats sont attendus à la fin de l'année. « Des compléments d'information seront recueillis par téléphone auprès des responsables des projets, car les recommandations de l'Ae peuvent également avoir des conséquences "invisibles", par exemple influencer sur leur raisonnement. »

> une mesure compensatoire, mais qu'à l'occasion d'un déplacement sur le terrain nous nous apercevions qu'elle est inefficace, relate Philippe Ledenvic. Ce fut récemment le cas d'un passage pour la grande faune installé au-dessus d'une ligne de chemin de fer, qui n'était pas situé à proximité de zones boisées. » Pour mesurer l'impact de ses avis, l'Ae organise également des « retours d'expérience », en réunissant des maîtres d'ouvrage une fois les commissions d'enquête publique clôturées. Des rendez-vous appréciés par les porteurs de projets.

Organiser la démarche

Cette année, l'Ae souhaite structurer le suivi de ses travaux. Elle dispose déjà d'une base de données compilant ses avis émis depuis 2009, qui peut faire l'objet de requêtes simples. Par ailleurs, durant l'été 2014, l'Ae a enquêté sur les suites données à cinq avis. Elles ont permis d'établir le cahier des charges d'une étude commandée au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) fin 2014 (lire ci-dessus).

Autre voie à explorer pour l'Ae : la façon dont les acteurs des projets, autres que les maîtres d'ouvrage, se sont servis des avis. En effet, les travaux des experts de l'Ae servent également au public (riverains du projet, associations...), pour qu'il exerce son droit de participation à la décision, ou encore aux autorités chargées de les approuver, aux autorités ministérielles, etc.

Avec l'aide du Cerema, l'Ae va par ailleurs définir une méthode d'échantillonnage des dossiers, l'analyse systématique de tous les projets étant irréalisable. Cette méthode sera ensuite testée sur quelques cas avant d'être généralisée.

Lucie Pehlivanian



© Collection Port du Havre

Pascal Galichon, directeur de l'environnement et de la planification du Grand port maritime du Havre (GPMH).

« AVIS APRÈS AVIS, NOS PROJETS GAGNENT EN QUALITÉ »

SUR QUELS PROJETS AVEZ-VOUS REÇU UN AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE EN 2014 ?

Sur trois dossiers de types différents : un examen au cas par cas, l'évaluation de notre projet stratégique et un projet d'aménagement soumis à étude d'impact. Ce dernier, plus classique que les précédents, portait sur l'installation du second parc logistique du pont de Normandie. Il recommandait par exemple de joindre en annexe au dossier soumis à l'enquête publique le schéma de développement du port et de la nature que nous évoquions à plusieurs reprises dans le document. Ce schéma donne une vision globale de l'état initial des emprises portuaires et des impacts

des différents projets d'aménagement du GPMH. Nous ne l'avons pas joint dans son intégralité car il est épais et technique, mais avons mis son résumé non technique à la disposition du public.

CES RECOMMANDATIONS VOUS SERVIRONT-ELLES DANS L'ÉLABORATION DE PROCHAINES ÉTUDES D'IMPACT ?

Oui, d'une façon générale, ces remarques nous aident à améliorer la qualité de nos études d'impact et donc de nos projets. Un point de l'avis émis sur le second parc logistique du pont de Normandie remarquait que nous effectuions des études très fines, des inventaires faune et flore par exemple, sur le site d'implantation du projet. Il nous demandait de faire de même à l'endroit où seront mises en place les mesures compensatoires. Par chance, nous avons déjà effectué ces études à ces endroits. Nous les avons donc rendues publiques et intégrerons cette exigence à nos prochains projets.



© Port du Havre

Zone industrialo-portuaire du Havre avec, au premier plan, le site du projet de parc logistique du pont de Normandie.

Les avis de l'Autorité environnementale en chiffres :

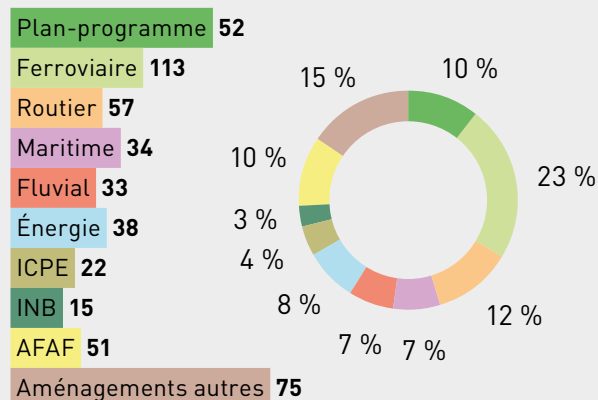
131

avis délibérés en 2013.

110

avis délibérés en 2014 (+ 6 constats de report de dossiers et 2 constats de retrait).

Répartition thématique des avis de l'Ae émis depuis sa création (en % et en nombre) :



(Source : rapport annuel 2014 de l'Autorité environnementale).

► POUR EN SAVOIR PLUS

Tous les avis rendus par l'Autorité environnementale sont consultables sur le site du Conseil général de l'environnement et du développement durable : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-deliberes-de-l-autorite-environnementale-a331.html>

MISSION D'INSPECTION GÉNÉRALE

Musée et jardins Albert-Kahn : une expertise du CGEDD

Le musée Albert-Kahn¹ de Boulogne-Billancourt fait l'objet d'un projet de construction et de rénovation mené par le département des Hauts-de-Seine. Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, a saisi le CGEDD d'une mission d'expertise de ce projet. Un travail qui s'est conclu par un exercice de médiation entre les différents acteurs.

Alertée par des associations au début de cette année, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a saisi le CGEDD afin que le projet de construction² d'une extension et d'une rénovation du musée Albert-Kahn³ de Boulogne-Billancourt fasse l'objet d'une mission d'expertise. Objectifs : étudier l'impact de la construction sur les jardins, apprécier la valeur du site et étudier les outils de protection à mettre en œuvre.

Protéger l'œuvre d'un homme

La mission a été conduite avec Simon Piéchaud, de l'Inspection générale de l'architecture et du patrimoine. Les rapporteurs ont rapidement convenu de l'intérêt de ce site et de son classement, au titre des monuments historiques. Il s'agissait de protéger l'œuvre d'un homme encore davantage que celle d'un beau jardin. Tout aussi promptement, il est apparu que les points du projet qui avaient inquiété les asso-

ciations résultaient de maladroites d'expression, ayant entraîné des incompréhensions avec le maître d'ouvrage.

Opération de médiation

D'une mission d'expertise, voire de contrôle, ce travail s'est transformé en opération de médiation entre les différents acteurs du projet. Ces derniers ont accepté les améliorations proposées⁴ par la mission : camouflage végétal pour éviter la rupture d'échelle entre le nouveau musée et l'un des pavillons japonais, suppression des platelages en bois du palmarium, redimensionnement des ouvertures de la grange vosgienne, traitement des passerelles entre les bâtiments.

Jean-Marc Boyer

1. www.albert-kahn.hauts-de-seine.net
2. Auteurs : Kengo Kuma, architecte, et Michel Desvigne, paysagiste.
3. www.albert-kahn.hauts-de-seine.net
4. www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/expertise-du-musee-et-des-jardins-albert-kahn-a1922.html
5. Le village japonais, le jardin anglais, le jardin français, la roseraie, le verger, la forêt bleue, la forêt dorée, la prairie, le marais, la forêt vosgienne et le palmarium.
6. www.developpement-durable.gouv.fr/Sites-.html



Les jardins Albert-Kahn, à Boulogne-Billancourt.

© J.-M. Boyer

Note : depuis 1980, la politique des sites, perspectives et paysages relève du ministère chargé de l'environnement, et plus précisément de sa direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN)⁶. Celle-ci s'appuie sur l'expertise des membres du collège paysage, espaces protégés et patrimoine du CGEDD.

L'histoire d'un philanthrope

Banquier et humaniste, Albert Kahn (1860-1940) pensait que de l'entente entre les peuples naîtrait d'une meilleure connaissance entre eux. Le « Cercle autour du Monde », qu'il créa en 1906 dans son domaine de Boulogne, réunissait Henri Bergson, Rudyard Kipling et bien d'autres. Au fur et à mesure d'acquisitions foncières lui permettant d'agrandir son domaine, Albert Kahn crée des jardins dont il confiera la réalisation à quelques jardiniers célèbres, Eugène Deny (1837-1926) puis Henri (1841-1902) et Achille Duchêne (1866-1947) ou Wasuke Hata (1865-1928) pour les jardins japonais. Onze jardins « de scènes » seront ainsi créés⁵ sur 4 hectares. Le département de la Seine acquiert le domaine en 1936 et, à la création du département des Hauts-de-Seine en 1968, celui-ci en devint propriétaire.

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

► L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE, ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Rapport n°009548-06 – nov. 2014

Bernard PERRET, Jean-Philippe DURANTHON, Thierry LAVOUX, Sylvie ALEXANDRE, Jean-Paul LE DIVENAH, Pascal DOUARD, Pierre NARRING, Christian LEVY, Jean-Pierre THIBAUT, Philippe GUIGNARD, CGEDD

L'économie circulaire constitue l'un des moyens d'atteindre le découplage entre la croissance et la consommation des ressources non renouvelables, et de garantir aux entreprises un accès durable aux ressources. Il faut agir le plus en amont du cycle de vie des produits en privilégiant l'utilisation de matières renouvelables, l'allongement de la durée de vie des biens, leurs usages mutualisés, leur réemploi et leur réutilisation, et le recyclage des matériaux. Le rapport examine la politique de prévention et de gestion des déchets, les politiques d'achat public et de normalisation, les dimensions territoriales de l'économie circulaire. La mission propose des orientations à caractère prospectif : promouvoir une vision partagée des enjeux de l'économie circulaire, veiller à la prise en compte de ses objectifs et démarches dans les politiques publiques, participer à l'élaboration de la politique européenne en la matière, s'appuyer sur la mobilisation des acteurs et investir dans la connaissance.

► PRÉPARATION DES DESSERTES DE LA LGV EST EUROPÉENNE

Rapport n°007202-02 – sept. 2014

Benoît WEYMULLER, CGEDD

La desserte TGV Est 2016 s'inscrit dans un contexte économique difficile où l'équation est de pouvoir « faire plus avec moins ». L'optimisation du parc de rames est un enjeu majeur. L'objectif de l'Axe TGV Est demeure de proposer le meilleur du service au plus grand nombre de clients longue distance, en utilisant plus efficacement le parc de rames et en optimisant les correspondances TGV-TER. La LGV Est Européenne permet l'ouverture de la France sur l'international, en renforçant dès 2016 la valeur

du hub de Strasbourg, la création de liaisons TGV Strasbourg/Luxembourg, Alsace/Lorraine/Champagne-Ardenne/Bruxelles ou encore l'augmentation des dessertes de Paris vers l'Allemagne. L'enjeu de l'offre proposée sera de continuer à porter des objectifs ambitieux en termes de qualité de service et de robustesse du plan de transport. Les évolutions de la desserte prévisionnelle sont proposées dans un tableau par la mission.

► ÉVALUATION DE LA POLITIQUE DE VENTE DE LOGEMENTS SOCIAUX À LEURS OCCUPANTS ET À D'AUTRES PERSONNES PHYSIQUES

Rapport n°009083-01 – sept. 2014

Marianne LEBLANC-LAUGIER, Pascaline TARDIVON, CGEDD

La mission estime que la mise en vente de logements sociaux doit s'apprécier en fonction des territoires, compétences et capacités financières des organismes, et que la diversité des situations locales ne permet pas de la considérer comme un levier unique du financement du logement social. Elle souligne le nombre croissant de logements mis en location après leur vente, ce qui implique un encadrement des pratiques et leur contrôle. Elle rappelle que les bailleurs sociaux doivent maintenir leur vigilance pour que les copropriétés issues de la vente restent bien gérées. La mission recommande de publier une nouvelle circulaire, de renforcer le suivi des ventes et des conditions de mise en œuvre de cette politique, de prendre en compte l'impact de la vente sur l'offre existante et sur la satisfaction des besoins, d'améliorer l'accès aux prêts et de stabiliser certains dispositifs comme le PTZ pour donner de la visibilité aux ménages et aux organismes vendeurs.

► LÉGISLATIONS ET RÉGLEMENTATIONS ÉTRANGÈRES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LES NUISANCES LUMINEUSES

Rapport n°009196-01 – juill. 2014

Dominique DAVID, Yvan AUJOLLET, CGEDD

Le rapport présente les problématiques sous-jacentes aux notions de pollutions et nuisances lumineuses, les moyens pour limiter la pollution lumineuse et le gaspillage énergétique, les normes et guides de bonnes pratiques en matière d'éclairage public. Il analyse les approches d'une quinzaine de pays. Peu d'États ont adopté des lois répondant aux préoccupations relatives aux pollutions/nuisances lumineuses et/ou au gaspillage énergétique. Les textes existants ont des portées diverses, contiennent des prescriptions techniques et/ou renvoient à des normes, guides ou lignes directrices, définis au plan national ou international. Peu d'informations permettent de dresser un bilan quantitatif de l'impact sur l'environnement ou en termes d'économie d'énergie des mesures prises. Parmi les bonnes pratiques figure la préparation d'un guide national pour aider les acteurs français à s'approprier la politique nationale définie de manière très générale par la loi.

► COORDINATION DE LA LABELLISATION DES PAPI/PSR ET DE LA DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES

Rapport n° 008933-02 – janv. 2015

Christian PITIE, Marie-Christine SOULIE, CGEDD

La mission propose les évolutions législatives et réglementaires concernant la coordination entre labellisation des programmes d'action de prévention contre les inondations (PAPI) / des plans de submersion rapide (PSR) et autorisations environnementales. Le processus de labellisation des réponses à l'appel à projets PSR doit être mené à son terme sans modification, mais la mise en œuvre des plans d'action pourra bénéficier des simplifications du droit de l'environnement. Les certificats de projet et autorisations uniques pour les installations, ouvrages, travaux et aménagements peuvent apporter des améliorations aux processus d'autorisation administrative des nouveaux projets. La mission recommande de couvrir l'emprise des dispositifs de protection par des plans de gestion tenus à jour et

validés par l'État en continu et de donner toute leur place aux nouvelles autorités GEMAPI dans les dispositifs de planification. La refonte des textes relatifs à la sécurité au travers du nouveau « décret digues » est un autre enjeu important.

► LE FUTUR SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE : UN SCHÉMA RÉGIONAL INTÉGRATEUR ?

Rapport n° 008800-01 – déc. 2014

Sylvie ALEXANDRE, Jean-Pierre THIBAUT, Philippe SCHMIT, CGEDD

La région serait le territoire le plus pertinent pour assurer la déclinaison et la mise en cohérence des politiques basées sur le développement plus durable. La mission a dressé un état des schémas régionaux existants, analysé les formes de hiérarchie des normes et d'approbation des documents. Le projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, qui prévoit un nouveau schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire est l'occasion de mieux intégrer des politiques ayant vocation à s'articuler dans le cadre régional. Pour l'élaboration et la mise en œuvre des schémas, la mission préconise une approche en trois temps. Concaténer dès 2016 les schémas existants, puis intégrer le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et le schéma régional des carrières (SRC) et enfin, traiter d'ici 2018 les éventuelles incohérences. Elle fait les recommandations suivantes : prévoir une procédure de co-élaboration État-région ; ajouter au bloc commun du futur schéma les SRCE et les SRC ; élargir le cadre de concertation des modalités d'élaboration aux parties prenantes sur le modèle du SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie).

► POUR EN SAVOIR PLUS
Bureau des rapports
et de la documentation
Courriel : thomas.vratnik@developpement-durable.gouv.fr

Claude Azam,

directeur du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre.

« Prévenir les accidents en analysant ceux survenus »



© DR

Échos CGEDD : Quel est concrètement le rôle du BEA-TT ?

Claude Azam : Couvrant tous les modes de transports terrestres, y compris les remontées mécaniques et navigation fluviale, le BEA-TT a une mission très claire : prévenir les accidents, en analysant en toute indépendance les circonstances et les causes des événements les plus graves et en établissant les recommandations de sécurité susceptibles d'en éviter le renouvellement. Sa vocation est uniquement centrée sur le retour d'expérience. Il ne lui revient en aucun cas de rechercher des responsabilités.

Échos CGEDD : Comment conduisez-vous vos enquêtes ?

C. A. : Rappelons tout d'abord que le directeur du BEA-TT est seul compétent pour ouvrir une enquête technique sur un accident de transport terrestre et que les enquêteurs qu'il désigne ont toute latitude pour conduire leurs investigations comme ils l'entendent. La loi nous donne, à cet égard de larges pré-

Créé en 2004 à l'image de ses homologues œuvrant dans l'aérien et le maritime, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) est un service à compétence nationale, indépendant des opérateurs, des régulateurs et des autorités de contrôle, qui est placé auprès du vice-président du CGEDD. Claude Azam, son directeur, nous présente ses missions et son fonctionnement.

gatives. Nous avons accès au dossier d'instruction judiciaire et aux pièces et documents placés sous scellés. Nous pouvons requérir auprès des entreprises et des organismes de contrôle tout élément utile, sans qu'il puisse nous être opposé le secret professionnel ou le secret médical, procéder à des auditions, faire effectuer toute expertise, étude ou essai appropriés. En contrepartie, nous avons une obligation absolue : rendre publics nos rapports d'enquête. C'est le fondement de notre légitimité et le gage de notre transparence.

Pour faire simple, une enquête comprend principalement trois volets. Dans un premier temps, à partir des auditions, des constats effectués sur les lieux, des expertises des véhicules et des enregistrements tachymétriques ou vidéo, nous reconstituons l'enchaînement précis des événements qui ont conduit à l'accident. Ensuite, nous recherchons, dans une approche systémique, tous les facteurs techniques, organisationnels, humains et réglementaires qui ont pu y contribuer. Une attention toute particulière est alors portée au management et au contrôle de la sécurité, au rapport à la règle ainsi qu'à la conscience du risque encouru. Enfin, nous établissons nos recommandations de sécurité.

Échos CGEDD :

Quelles sont les portées de vos recommandations ?

C. A. : Adressées à la sphère publique ou privée, elles peuvent porter sur la conception, la maintenance ou l'exploitation des infrastructures ou des véhicules mais également sur le contrôle de la sécurité ou la réglementation. Leurs destinataires ont trois mois, après leur notification, pour faire connaître les suites qu'ils leur donneront.

Échos CGEDD :

Quelles sont les enquêtes qui vous ont le plus particulièrement marquées ?

C. A. : Elles sont toutes riches d'enseignements. Certaines sont très techniques comme celle que nous venons de finaliser sur la dérive d'un wagon de marchandises près de Modane. D'autres sont plus centrées sur les facteurs organisationnels et humains. Il en a été tout particulièrement ainsi de l'enquête sur la chute d'un skieur d'un télésiège du domaine skiable de Gourette. En tout état de cause, elles doivent toutes être réalisées avec minutie et rigueur. Nous le devons aux victimes et aux usagers.

► POUR EN SAVOIR PLUS : www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr