



Actualités / Politique paysagère : inspirations européennes / **Dossier** / Le développement de Saint-Pierre-et-Miquelon / **Perspective** / Associations de protection de la nature : amnésie ou transmission / **Regard sur...** / Le bilan des missions régionales d'autorité environnementale, par Philippe Ledenic.

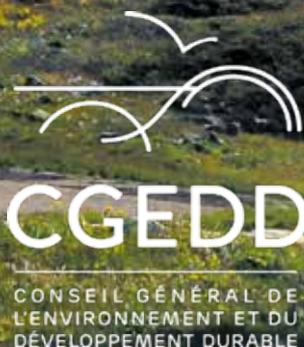
ÉCHOS CGEDD



www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

P. 5 Dossier

Saint-Pierre-et-Miquelon Un archipel en transition





© DR

BERNARD BUISSON,
Coordonnateur de la MIGT Outre-mer

À Saint-Pierre-et-Miquelon, accompagner la transition

SOMMAIRE

3 Actualités

Politique paysagère : quand l'inspiration vient d'Europe

5 Dossier

Saint-Pierre-et-Miquelon, territoire en transition

10 Perspective

Mémoire des associations environnementales : une journée d'études

11 Les rapports

Présentation des principaux rapports du CGEDD

12 Regard sur

Le bilan de l'activité des MRAe, par Philippe Ledenvic, président de l'Autorité environnementale

Saint-Pierre-et-Miquelon, archipel français situé au sud de l'île canadienne de Terre-Neuve et à l'embouchure du Saint Laurent, est composé de deux îles principales. La plus grande, Miquelon-Langlade, peu peuplée, abrite une faune et une flore remarquables. L'île Saint-Pierre, plus petite, plus animée, et où se concentre la plus grande partie des 6000 habitants de l'archipel, accueille services de l'État et commerces.

Nos ministères y sont représentés par une direction « multiministérielle », la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM), relevant des ministres chargés de l'environnement, de l'énergie, du développement durable, de la mer et de l'agriculture, de l'alimentation et de la pêche. Ce statut particulier en fait un service à part, ni direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL), ni direction départementale des territoires (DDT). Depuis le moratoire sur la pêche au début des années 1990, Saint-Pierre-et-Miquelon cherche un nouveau souffle et de nouveaux axes de développement économique. Ce développement passe par une modernisation des infrastructures, aériennes d'abord, pour en faciliter l'accès, avec l'espoir de liaisons directes avec la métropole. Portuaires ensuite, pour permettre de développer l'accueil des navires de croisière, de nouvelles activités de pêche et de transformation, les liaisons maritimes internes à l'archipel et vers le Canada. C'est dans ce cadre que le CGEDD conduit différentes missions de conseil et d'expertise, et remplit sa mission de faire émerger des pistes de solutions, mais aussi, par son appui et son conseil, de combler le relatif isolement technique des équipes dû à leur éloignement de la métropole.

« Saint-Pierre-et-Miquelon est à la recherche de nouveaux axes de développement économique. »

Le conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) est chargé de conseiller le gouvernement et d'inspecter les services dans les domaines de l'environnement, des transports, du bâtiment et des travaux publics, de la mer, de l'aménagement et du développement durable des territoires, du logement, de l'urbanisme, de la politique de la ville et du changement climatique.

CGEDD : qui sommes-nous ?

Le conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) est chargé de conseiller le gouvernement et d'inspecter les services dans les domaines de l'environnement, des transports, du bâtiment et des travaux publics, de la mer, de l'aménagement et du développement durable des territoires, du logement, de l'urbanisme, de la politique de la ville et du changement climatique.





Vignoble du Priorat (Espagne).

© J.L. Cabrit

POLITIQUE PAYSAGÈRE

Quand l'inspiration vient d'Europe

Les paysages français connaissent des altérations nombreuses et progressives, particulièrement en zone rurale et périurbaine. Dans ce contexte, le CGEDD a analysé les politiques paysagères de huit pays européens. Certaines pratiques pourraient être transposées en France.

Se plaçant dans le cadre de la Convention européenne du paysage ratifiée par la France en 2006, le rapport du CGEDD commence par évoquer les tendances significatives observées au fil des investigations. Huit pays européens ont été observés : l'Irlande, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie et l'Espagne.

S'agissant des approches conceptuelles, les pays et régions étudiés convergent dans l'introduction de la définition européenne du paysage dans leurs textes juridiques (Suisse, Italie, Espagne, Irlande, Royaume-Uni), mais aussi dans un effort de développement de la

connaissance de leurs paysages (Royaume-Uni, Belgique, Espagne). Tous s'attachent à l'amélioration du niveau de formation des professionnels du domaine (Belgique, Suisse, Royaume-Uni).

LA DÉFINITION DE STRATÉGIES NATIONALES DU PAYSAGE DANS DE NOMBREUX PAYS

En matière de pratiques, le rapport note avec intérêt la définition de stratégies nationales du paysage à dimension interministérielle. L'Irlande, les Pays-Bas et la Suisse, notamment, ont élaboré ce type de stratégie et les ont mises en débat. Dans la plupart des pays étudiés, la démarche paysagère est perçue comme un facteur d'harmonisation des politiques pu-

bliques sur les territoires, et non comme une politique de plus : c'est le cas en Suisse ou en Italie, avec l'action conduite en matière d'agriculture, ou au Royaume-Uni pour la santé publique. Enfin, on relève l'émergence d'initiatives issues des acteurs de terrain, notamment en Wallonie, dans les communautés espagnoles ou encore en Irlande.

Notre pays vient d'intégrer dans la loi la définition européenne du paysage et d'importants progrès ont été réalisés en matière de connaissance des paysages et de formation des paysagistes. Mais la France reste en retrait pour la participation des populations aux politiques paysagères et pour la formation au paysage des autres professionnels de l'aménagement. La sensibilisation et l'éducation au paysage font l'objet d'initiatives foisonnantes mais insuffisamment coordonnées. Enfin, la connaissance des paysages débouche rarement sur la formulation d'objectifs de qualité applicables à des projets opérationnels, et, en dehors des espaces protégés, la dimension paysagère des différentes politiques est peu formalisée.

HUIT RECOMMANDATIONS

Ces constats conduisent le CGEDD à formuler huit recommandations conçues comme un tout cohé- ➤➤



Maisons en bande, à Cork (Irlande).

© J.L. Cabrit

► rent. La première consiste à élaborer une stratégie nationale interministérielle du paysage. L'objectif est de décloisonner les approches dans une vision d'ensemble et de conférer à la mise en œuvre locale de la transition écologique une dimension relative au cadre de vie.

Les sept autres recommandations contribuent à la mise en œuvre de la stratégie ainsi proposée et permettent de lancer la dynamique.

Elles portent sur la nécessaire déclinaison à l'échelle des nouvelles régions de la Convention européenne du paysage et sur la consolidation des organisations de professionnels du paysage. Elles préconisent la mise en œuvre d'un bilan des actions



Parc agricole au sud de Milan (Italie).

© J.L. Cabrit

conduites en matière d'éducation et de sensibilisation au paysage auprès des populations, des scolaires et des professionnels. Ce bilan devrait permettre de renforcer la participation du public dans les politiques paysagères, ce que souhaite également la mission. Elles proposent enfin de nouvelles exigences dans des domaines précis : élaborer un plan d'actions agriculture et paysage ; faire évoluer la trame verte et bleue d'une approche essentiellement naturaliste et quantitative vers une vision territoriale d'espaces ouverts multifonctionnels ; prendre en compte systématiquement la qualité perceptive du cadre de vie dans la planification urbaine.

Devant le fort désir de participation citoyenne aux actions locales sur les

territoires et l'exigence accrue d'un cadre de vie de qualité, la France pourrait ainsi, estiment les rapporteurs, poursuivre, amplifier et surtout mieux coordonner ses actions en faveur d'une reconquête qualitative du paysage dont chacun, en parcourant les villes comme les campagnes, perçoit la nécessité.

**Jean-Luc Cabrit,
Marie-Christine Soulié
et Jean-Pierre Thibault**

LES PAYSAGES DANS LA LOI

Après la loi relative à la protection de la nature de 1976 et la loi sur la protection et la mise en valeur des paysages de 1993, la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a été promulguée le 8 août 2016. Cette loi inscrit dans le droit français une vision dynamique et renouvelée de la biodiversité et a pour ambition de protéger et de valoriser notre patrimoine naturel, pour faire de la France le pays de l'excellence environnementale et des croissances verte et bleue.

► POUR EN SAVOIR PLUS

Légifrance – Loi n° 2016-1087 pour la reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages : <https://bit.ly/2DCASvZ>

► A LIRE

« Démarches paysagères en Europe. Éléments de parangonnage pour les politiques publiques françaises », Jean-Luc Cabrit (coordonnateur), Marie-Christine Soulié, Jean-Pierre Thibault. <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/demarches-paysageres-en-europe-elements-de-a2544.html>

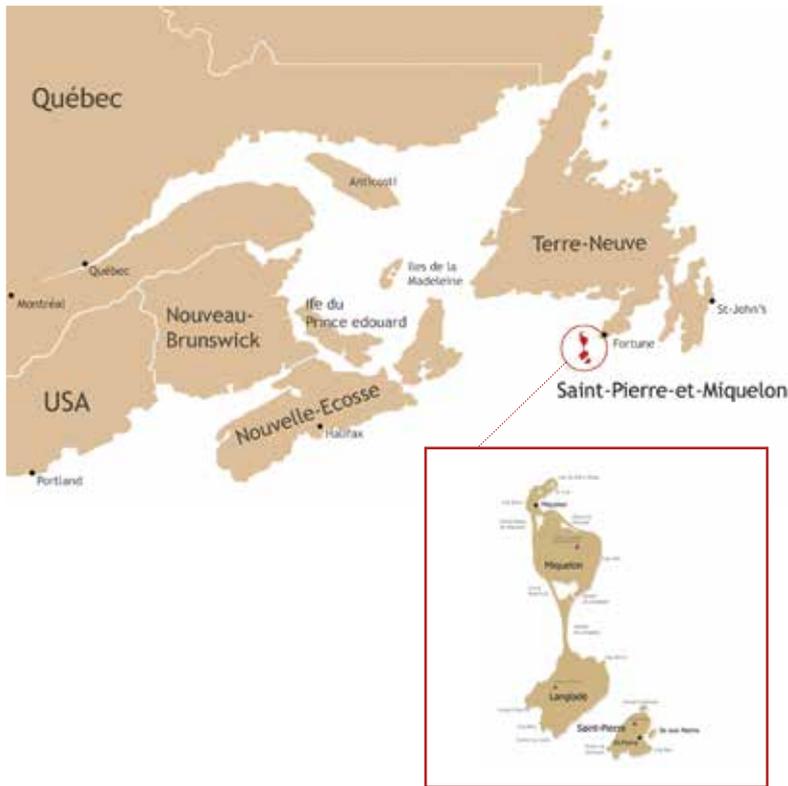
Saint-Pierre-et-Miquelon : Un territoire en transition



Abris de pêcheurs dans le port de Saint-Pierre-et-Miquelon.

© Erika Michèle - iStock

C'est sur l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon que la ministre des outre-mer Annick Girardin a lancé, en octobre 2017, les Assises des outre-mer. Ce morceau de France ultramarine où vivent 6 000 habitants fait face à des difficultés économiques et sociales, en grande partie liées à ses caractéristiques naturelles et à son isolement géographique. Le développement d'une économie locale et intégrée régionalement est, pour Saint-Pierre-et-Miquelon, un enjeu crucial pour les années à venir. À travers différentes missions de conseil et d'expertise, le CGEDD entend accompagner les acteurs locaux dans la valorisation des atouts de l'archipel.



Malgré une biodiversité et des paysages remarquables, l'activité touristique peine à se développer.

6034
C'est le nombre d'habitants de Saint-Pierre et Miquelon en 2014 (source Insee), contre 6316 en 1999

Situé à l'entrée du golfe du Saint-Laurent, à près de 20 km de Terre-Neuve, l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon comprend plusieurs îles et îlots, dont deux sont habités : Saint-Pierre (5500 habitants) et Miquelon-Langlade (600 habitants). La loi organique du 21 février 2007 portant dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'outre-mer a défini un statut propre à Saint-Pierre-et-Miquelon. Les lois de la République s'y appliquent, sauf dans certains domaines : la fiscalité, le régime douanier, l'urbanisme et le logement.

L'archipel comprend deux communes, Saint-Pierre-et-Miquelon-Langlade, ainsi qu'un conseil territorial. Ce dernier, avec 19 membres élus, détient, à quelques exceptions près, les mêmes compétences qu'un conseil régional et un conseil départemental. L'archipel est représenté au niveau national par un député et un sénateur. La représentation de l'État est assurée par le préfet, délégué du gouvernement. Saint-Pierre-et-Miquelon a le statut de pays et de territoire d'outre-mer (PTOM), il ne fait pas partie de l'Union européenne, bien que rattaché constitutionnellement à un pays membre qui demeure responsable pour les affaires dites régaliennes. Il n'applique qu'une partie du droit communautaire, sur le fondement d'un traité associatif. Ainsi, certaines normes techniques communautaires ne sont pas obligatoirement applicables, ce qui facilite les échanges commerciaux, notamment avec le Canada.

À titre d'exemple, et contrairement au code de l'environnement, le code de l'urbanisme ne s'y applique pas (lire le cas du contrôle technique des véhicules dans l'encadré p. 7).

LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

L'économie de l'archipel est dominée par le secteur tertiaire : les services publics (55 % des emplois), le BTP et le com-

merce. L'agriculture y est quasi inexistante. Il existe pourtant sur l'archipel, et en particulier à Miquelon, des espaces auparavant à vocation agricole aujourd'hui inexploités. Cette sous-exploitation des terres s'explique d'autant moins qu'il existe une demande réelle de produits locaux.

Malgré une biodiversité et des paysages remarquables, l'activité touristique (tourisme vert) peine à se développer alors qu'elle représente un véritable atout, notamment avec le développement du tourisme de croisière. L'activité pêche, qui s'est effondrée au début des années 1990 avec le moratoire sur la pêche à la morue, peine à redémarrer. De nouveaux projets aquacoles (transformation du concombre de mer, traitement de la coquille Saint-Jacques) et le rachat de la SNPM (Société nouvelle des pêches de Miquelon) par un armateur breton laissent entrevoir un renouveau possible de cette activité qui reste fragile. Mais la qualité de vie à Saint-Pierre-et-Miquelon est largement méconnue : enseignement de qualité, faible taux de délinquance, important tissu associatif, environnement naturel exceptionnel.

LE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

Saint-Pierre-et-Miquelon possèdent une richesse naturelle remarquable et d'une grande rareté. Constitués des habitats naturels d'une flore et d'une faune spécifiques, les milieux apparaissent très vulnérables en raison de leur fragilité et de la pression anthropique. L'érosion du littoral est également une préoccupation. Il convient d'insister sur les enjeux considérables et, par nature transversaux, représentés par les questions environnementales. La gestion de la ressource en eau, l'assainissement, la maîtrise de la filière des déchets et la consommation énergétique sont des sujets préoccupants et prioritaires.

Ainsi, les seules ressources exploitables pour l'alimentation en eau potable sont les réserves d'eau douce que constituent les étangs, dont les barrages et les canali-



©DR



©DR

Le fret maritime est une activité vitale pour l'archipel.

sations doivent être restaurés. Les systèmes d'assainissement (collecte et traitement) sont confiés aux communes, mais l'assainissement non collectif avec rejet en mer après traitement chimique reste très présent. Aucune réelle structure d'élimination des déchets n'existe. Ceux-ci sont collectés puis déposés sur site pour y être brûlés. Le tri sélectif commence à se mettre en place, les déchets « propres » étant ensuite évacués vers le Canada pour y être traités.

INFRASTRUCTURES ET TRANSPORTS

La répartition de la densité de population et l'existence d'une double insularité amènent à prendre en considération trois échelles de territoire :

- l'île de Saint-Pierre, en tant que porte d'entrée et de sortie des marchandises et des passagers ;
- le village de Miquelon, desservi, sauf pour les carburants, à partir de Saint-Pierre ;
- le reste du territoire de Miquelon-Langlade, accessible par la route à partir de Miquelon.

La DTAM de Saint-Pierre-et-Miquelon

La direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM) de Saint-Pierre-et-Miquelon est un acteur majeur de tous les dossiers sensibles : développement des activités portuaires, desserte aérienne, développement de la filière pêche, veille sanitaire. Il s'agit d'une direction interministérielle de l'État placée sous l'autorité du préfet. Contrairement aux DDT, elle ne relève pas des services du Premier ministre, mais conjointement des ministres chargés de l'environnement, de l'agriculture et de la mer. Elle assure des missions dévolues à la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL), à la direction de l'alimentation, l'agriculture et de la forêt (DAAF) et à la direction de la mer (DM), présentes dans les autres départements et collectivités d'outre-mer. C'est un service polyvalent avec un large panel de missions, du fait même de son isolement. C'est également l'un des principaux employeurs de l'archipel.

Au nombre des missions particulières exercées, on peut citer : la gestion et l'exploitation du réseau routier, la gestion et le développement du dernier port d'intérêt national, le contrôle technique des véhicules, le développement de la coopération régionale avec les provinces canadiennes. La DTAM est mise à disposition de la collectivité territoriale aux termes d'une convention datant de 1989 et assure à ce titre la gestion de l'aérodrome de Miquelon et la gestion des routes, avec une mission de viabilité hivernale essentielle à l'archipel.

Deux niveaux de transport, complémentaires, en découlent : la desserte extraterritoriale et la desserte intraterritoriale. Le transport de passagers s'effectue à valeur sensiblement égale entre l'air et la mer. À titre d'exemple, Miquelon est desservie par bateau le mardi et le vendredi, à raison d'une rotation matin et soir, et, le dimanche, le soir uniquement. Si le temps le permet. Le reste de la semaine, le trajet peut se faire par avion, mais le nombre de place est limité à huit. L'ensemble des navires transitent par le port de Saint-Pierre, classé d'intérêt national. Activité vitale pour l'archipel, le fret maritime est dépendant de l'extérieur pour son ravitaillement, qui s'effectue une fois par semaine par bateau depuis le Canada. La collectivité doit impérativement engager des projets pour rendre le territoire attractif, faire venir les entrepreneurs ou rendre ses produits compétitifs, développer le tourisme et créer des emplois. Le premier sujet est son désenclavement, à la fois aérien et maritime. Le CGEDD a été sollicité pour apporter son expertise dans les réflexions conduites, à travers un certain nombre de missions. Le CGEDD intervient également dans ses activités traditionnelles d'inspection de service et d'inspection de régularité, conduites par la mission d'inspection générale territoriale (MIGT) Outre-mer.

Bernard Buisson

Le développement de l'activité portuaire



Accueil d'un bateau de croisière dans le port en eau profonde.

© A. Pichon

20

C'est le nombre d'escales de navires de croisière qui ont été programmées en 2017 à Saint-Pierre-et-Miquelon, contre 8 en 2016

La mission de 2016 a permis de dégager quatre thèmes de réflexion sur le développement de l'économie maritime à Saint-Pierre-et-Miquelon : développer l'accueil des navires de croisière, développer les activités de pêche et de transformation, permettre l'accueil des ferries de la collectivité territoriale (CT) et développer le nautisme et la maintenance des bateaux de plaisance.

RÉPONDRE AUX ATTENTES DES CROISIÉRISTES

L'annonce du choix du développement de l'accueil des navires de croisière a conduit les acteurs concernés à dynamiser cette orientation. Pour la saison 2017, vingt escales de navires de croisière ont ainsi été programmées contre huit en 2016. Saint-Pierre-et-Miquelon offre aux croisiéristes canadiens et nord-américains assurant la desserte Montréal-New York une possibilité économiquement intéressante d'escale internationale emportant des droits de « détaxation ». Il reste cependant beaucoup à faire en matière d'infrastructures et d'accueil pour être en mesure de répondre aux attentes des croisiéristes.

Cette mission se poursuit avec trois des quatre thèmes retenus par le conseil portuaire. En fil directeur, une gouvernance renouée des instances portuaires, compte tenu du statut actuel d'unique « port d'intérêt national » qui ne donne pas aujourd'hui entière satisfaction. Le besoin d'une structuration des équipements portuaires semble à présent bien partagé par les acteurs. Le sujet d'actualité est l'accompagnement du choix des quais d'accueil des ferries achetés par la collectivité pour effectuer la navette des passagers entre Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi qu'une liaison vers le port de Fortune, situé à Terre-Neuve (Canada). La médiation du CGEDD est utile pour programmer une répartition harmonieuse des activités ainsi que pour le traitement des conflits d'usages.

Antoine Pichon
CGEDD/MIGT Rennes

À LIRE

Rapports récents : n° 010872-01, « Mission d'accompagnement du développement de l'économie maritime à Saint-Pierre-et-Miquelon » (en cours); et n° 00701-04, « Appui au préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon sur les problématiques portuaires » (2016).

Un contrôle technique des véhicules atypique

Le contrôle technique des véhicules est appliqué à Saint-Pierre-et-Miquelon dans des conditions dérogatoires au droit national. Il s'agit d'un contrôle visuel effectué à l'occasion de la cession de véhicules particuliers de plus de neuf ans ou de l'importation, essentiellement du Canada, de véhicules d'occasion. Ce contrôle est exercé par des agents de la direction des territoires, de l'alimentation

et de la mer (DTAM), agréés individuellement par le préfet. Une mission du CGEDD, en 2012, avait proposé de maintenir, au nom du principe de réalité, cette compétence à la DTAM, d'étendre ce contrôle à toutes les catégories de véhicules et de retenir les mêmes périodicités de contrôle qu'en métropole. Elle avait aussi suggéré d'alléger les points de contrôle, en raison des caractéristiques de la voirie insulaire et du parc de véhicules, composés majori-

tairement de véhicules d'origine non communautaire.

À ce jour, les adaptations réglementaires nécessaires à l'application des recommandations du CGEDD n'ont toujours pas été prises. Les réflexions en cours au sein des Assises des outre-mer devraient permettre de faire aboutir ces propositions.

Philippe Bonnal
CGEDD/MIGT Outre-Mer



La desserte aéroportuaire

ATR 42 sur le tarmac de l'aéroport de Saint-Pierre-et-Miquelon.

© Catherine Clément

La compagnie Air Saint-Pierre assure le désenclavement de l'archipel à destination de villes canadiennes : St-John's, Halifax et Montréal. L'étroitesse du marché et la faible utilisation de l'ATR 42 contribuent à un déficit d'exploitation chronique couvert par une subvention de l'État. Les performances opérationnelles d'Air Saint-Pierre sont saluées. En revanche, les liaisons avec Paris sont considérées comme trop compliquées (pas de vol direct), trop longues (treize heures au minimum) et trop chères. Les tarifs des lignes de désenclavement vers le Canada sont également jugés trop élevés.

Les autorités canadiennes exigent de plus un visa pour transiter par un aéroport de leur territoire. Le scénario d'un vol direct depuis Paris a été dès lors étudié en détail. Techniquement possible avec un avion moyen-courrier, le vol direct dépend économiquement de la fréquence des liaisons effectuées, et bien sûr des coûts.

La nouvelle convention de délégation de service public 2018-2022 signée en décembre 2017 prévoit le lancement de vols directs, à titre expérimental, entre Paris et l'aéroport de Saint-Pierre, sur la base de huit vols pendant l'été 2018. L'organisation proposée est celle dans

laquelle la compagnie Air Saint-Pierre reste au cœur du dispositif opérationnel et commercial. Mais ne disposant pas du matériel volant nécessaire, Air Saint-Pierre a signé un accord de partenariat avec ASL Airlines France, qui assurera les liaisons avec la métropole.

Jacques Le Guillou
CGEDD/section Mobilités
et transports (MT)

➤ À LIRE

Étude de la desserte aérienne de Saint-Pierre-et-Miquelon.
<http://vu.fr/vXv>

PATRIMOINE

Associations de protection de la nature : amnésie ou transmission ?



Les Archives nationales, à Paris.

© Lembi Buchanan-Istock

Le 6 avril dernier, une journée d'études était organisée, à l'occasion des 50 ans de France Nature Environnement, par les Archives nationales, FNE, l'Association pour la protection de la nature et de l'environnement (AHPNE) et le comité d'Histoire ministériel pour inciter les associations de terrain à déposer leurs archives.

Cette initiative résultait à la fois du dépôt aux Archives nationales, en 2016, des archives privées de Jean-Pierre Raffin, universitaire engagé dans la protection de la nature et président d'honneur de FNE, et de campagnes locales organisées par l'AHPNE pour appuyer les associations de terrain dans la même démarche. Ces archives sont en effet le reflet d'un demi-siècle de militantisme associatif et politique, qu'il convient de conserver.

UN PATRIMOINE DOCUMENTAIRE PRÉCIEUX

La sauvegarde de la diversité des sources archivistiques vise à documenter l'histoire de la protection de la nature et de l'environnement, en rappelant tous les points de vue exprimés. Si la collecte et la conservation des archives des administrations sont encadrées par la loi, il n'en est pas de même pour les archives des acteurs privés tels que les associations, qui apportent des éclairages complémentaires aux sources officielles des autorités publiques.

Croisées avec les exposés des professionnels des Archives nationales, les interventions de chercheurs et de grands témoins ont montré la valeur de ce patrimoine

documentaire historique, menacé si les acteurs eux-mêmes ne prennent pas leur responsabilité en la matière. Par exemple, les archives de la fédération régionale Rhône-Alpes des associations de protection de la nature (Frapna) ont permis de retrouver l'origine de pollutions industrielles anciennes, dont l'impact chronique a expliqué des dommages récents. Comme l'a souligné un chercheur, « *si l'objet des associations est le présent et l'avenir, le passé aussi est précieux* ».

RENOUER LE FIL...

Autre cas cité, l'absence d'archives publiques sur la réintroduction du castor dans le bassin de la Loire : « *C'est une perte pour un chercheur comme moi, chargé d'étudier ce sujet. Je n'ai trouvé qu'un paragraphe dans les archives publiques. Heureusement, j'ai pu renouer le fil grâce à un responsable de Loir-et-Cher Nature, qui avait conservé un dossier complet sur le sujet.* »

L'inventaire, le classement et la conservation des archives privées doivent être confiés aux professionnels des archives, car le tri peut être mal réalisé, en jetant ce qu'on croyait sans intérêt et en conservant des éléments conservés ailleurs... « *Même les listes d'adhérents sont utiles : elles permettent de dresser la sociologie des membres des associations.* »

Le but est maintenant d'amplifier la mise en place de nouvelles actions associant les Archives départementales et les associations présentes sur les territoires. Les actes de cette journée feront l'objet d'un hors-série de la revue *Pour mémoire*.

Lorette Peuvot
Chargée de mission Événements-Édition

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

► REVUE DES POLITIQUES DU MINISTÈRE AU REGARD DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (AGENDA 2030)

Rapport n° 010982-01 – Janvier 2018
Auteurs : Marie-Hélène AUBERT, Geneviève BESSE, Philippe BELLEC, CGEDD

En septembre 2015, l'Assemblée générale des Nations Unies adoptait une résolution définissant le cadre de l'Agenda 2030, composé de 17 objectifs de développement durable (ODD). La France s'est investie activement dans l'élaboration de cet Agenda. Dans la « Revue des politiques publiques au regard des ODD », rapport effectué par CGEDD, le pays figure dans le peloton de tête en matière de stratégies et de plans d'action sur les aspects sectoriels du développement durable. Toutefois la dimension humaine et sociale est peu présente. La mobilisation des territoires constitue une clé déterminante pour la prise en compte des ODD au plus près des populations, ainsi que l'implication des parties prenantes dans l'élaboration des politiques les concernant. Le rapport propose dix pistes d'action (stratégie, gouvernance, politiques territoriales et méthodologie). Une impulsion politique pour une prise en compte structurelle des ODD est indispensable, en s'appuyant sur le bilan de la stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable (SNTEDD) 2015-2020. Un rapport annuel devrait être fait au Parlement, étayé par un tableau de bord lisible et évolutif réalisé à l'échelon national et territorial.

► FIN DES CONTRATS D'AMODIATION DANS LES MARINAS DES PORTS DE PLAISANCE

Rapport n° 010376-01 – Février 2018
Auteurs : Jean-Marcel PIETRI, François MARENDET, CGEDD ;

Jean-Marc HAMON, IGAM

L'aménagement de nouvelles structures portuaires destinées à l'accueil des navires de plaisance a conduit l'État, dans le cadre de la recherche de financements, à concéder la construction et l'exploitation des ports en autorisant le concessionnaire à amodier, moyennant le versement par avance d'une redevance forfaitaire. Lors de la décentralisation de 1982, la compétence portuaire a été transférée de l'État à la commune, avec continuité des contrats de concession et des sous-traités d'amodiement. Dans la plupart des ports, les contrats arrivant à échéance, la perte potentielle de ce droit de jouissance, associé à la propriété d'une résidence, génère des inquiétudes quant à la valeur du bien et à une possible réduction de l'agrément. La situation juridique des quais et de la zone « bord à quai » reste incertaine dans certains ports. Le rapport recommande de s'assurer de la réalisation des transferts de propriété ou de l'inscription régulière des servitudes. Au vu des modifications apportées au code général de la propriété des personnes publiques, l'édiction d'une mesure de portée générale applicable aux marinas se révèle inopportune. La durée des autorisations délivrées en application du code des transports pourrait être portée de un à cinq ans.

► LA STRATÉGIE NATIONALE SUR LES PERTURBATEURS ENDOCRINIENS (SNPE). ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE ET PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION

Rapport n° 011609-01 – Février 2018
Auteurs : Patrick Lavarde, CGEDD ; Fabienne Bartoli, Pierre Lesteven, IGAS ; Viviane Moquay, François Vedeau, CGAAER

Au vu de la problématique des perturbateurs endocriniens, le

rapport dresse le bilan de la mise en œuvre des actions des quatre axes de la stratégie nationale sur les perturbateurs endocriniens (SNPE) d'avril 2014. Au terme de ce bilan, la SNPE était une stratégie pertinente ayant permis de faire émerger la question des perturbateurs endocriniens, avec des résultats positifs restant à amplifier. Sa mise en œuvre a souffert de l'absence d'un plan d'actions associé, du manque de cohérence entre les objectifs affichés et l'évolution des moyens, ainsi que d'une insuffisante mobilisation interministérielle sur ce sujet inscrit dans l'axe 1 de la stratégie nationale de santé. Le rapport propose que soit relancée une nouvelle stratégie, insérée dans la planification en matière de santé et d'environnement : un dispositif de pilotage volontariste, une révision des axes déclinés en mesures opérationnelles, des orientations à long terme de la politique gouvernementale, en faisant des perturbateurs endocriniens un enjeu prioritaire de santé et d'environnement. La mise en œuvre du plan correspondant doit s'inscrire en cohérence avec la programmation d'ensemble en matière de santé et d'environnement – plan national santé environnement (PNSE 4) – et le contexte européen. Le rapport propose de structurer la stratégie en cinq axes : renforcer la recherche ; renforcer la surveillance sanitaire et environnementale ; caractériser les dangers ; gérer les risques ; former, sensibiliser et informer. Réunir les conditions de réussite de cette stratégie consiste à mobiliser les territoires, à renforcer la coordination et à disposer d'indicateurs pour l'évaluation.

► RETOUR D'EXPÉRIENCE DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES POUR LA SÉCURITÉ D'APPROVISIONNEMENT

EN ÉLECTRICITÉ ET EN GAZ DURANT L'HIVER 2016-2017. ÉVOLUTION DU CRITÈRE DE DÉFAILLANCE DU SYSTÈME ÉLECTRIQUE ET DU CRITÈRE DE SÉCURITÉ D'APPROVISIONNEMENT EN GAZ NATUREL

Rapport n° 011108-01 – Mars 2018
Auteurs : Philippe FOLLENFANT, CGEDD ; Mireille CAMPANA, Richard LAVERGNE, CGE

En vue de réfléchir à la révision en 2018 de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), le rapport présente un retour d'expérience sur les difficultés rencontrées pour la sécurité d'approvisionnement en électricité et en gaz durant l'hiver 2016-2017. Concernant l'électricité, le rapport recommande de définir dans le code de l'énergie les notions de défaillance et de délestage, afin d'identifier le levier de coupure, selon que celui-ci est contractualisé ou non avec les consommateurs. Pour le gaz, dans le sud-est de la France durant l'hiver 2016-2017, les enjeux de sécurité d'approvisionnement en gaz et en électricité étaient liés du fait du rôle croissant que jouent les centrales électriques à cycle combiné gaz. Le rapport propose de compter ces dernières, actuellement exclues, dans les obligations liées à la sécurité d'approvisionnement en gaz. Au regard de l'équilibre avantages-inconvénients évalué pour l'ensemble des intervenants de la chaîne gazière et les consommateurs (ménages et entreprises), le rapport recommande, aux conditions actuelles d'approvisionnement, le maintien du critère de sécurité « à la pointe 2 %* ».

* Soit pour une pointe de froid susceptible de se produire deux fois par siècle.

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

Philippe Ledenic

Président de l'Autorité environnementale

« Une contribution déterminante à la démocratie environnementale »

Aux côtés de l'Autorité environnementale (Ae), les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) expriment des avis indépendants. Philippe Ledenic, président de l'Ae, précise le rôle moteur de ces instances dans la mise en œuvre de la transition écologique.



3300

C'est le nombre de décisions rendues par les MRAe depuis leur création, en 2016, nombre auquel s'ajoutent 1300 avis délivrés

Quel bilan tirez-vous de l'activité des MRAe après dix-huit mois d'expérience ?

Créées en 2016, les MRAe ont rendu plus de 3300 décisions et plus de 1300 avis. En prenant des décisions (soumettant ou non des plans-programmes à évaluation environnementale) et en émettant des avis publics de façon indépendante des autorités qui les approuvent, elles apportent une contribution déterminante à la démocratie environnementale. Elles permettent au public, aux collectivités et, de façon plus large, à toutes les parties prenantes d'être pleinement éclairés sur les enjeux environnementaux de leurs projets et sur la façon dont l'environnement est pris en compte. Sur la base de cette courte activité, l'Ae et les MRAe ont tiré profit, dans deux synthèses annuelles*, d'un premier retour d'expérience. En particulier, quatre groupes de travail, qui se sont réunis en 2017, ont permis, d'une part, de proposer un cadre de référence et des méthodes d'analyse concernant la consommation d'espace dans les documents d'urbanisme et les plans climat-air-énergie territoriaux, et, d'autre part, devraient conduire, en 2018, à pro-

poser un format homogène pour leurs décisions et pour les préambules de leurs avis. Cette synthèse permet également de comprendre les différences de modalités de délibération selon les régions : l'Ae et 14 MRAe rendent un avis collégial pour la quasi-totalité des dossiers ; dans 5 autres régions, c'est le cas pour 30 % à 60 % des avis. Quatre MRAe ont un taux d'absence d'avis sur le nombre de dossiers reçus supérieur à 40 % (deux autres sont proches de 30 %).

Quel est le mode de fonctionnement des MRAe en région ?

Quelques MRAe (Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine) ont fait le choix d'instaurer des modalités de délégation en leur sein, après consultation de tout ou partie de leurs membres. Objectif : continuer à rendre des avis sur la totalité des dossiers en proportionnant la collégialité à leurs enjeux. D'autres régions admettent de façon collégiale de ne pas rendre d'avis sur un nombre significatif de dossiers présentant des enjeux moindres, mais délibèrent systématiquement de façon collégiale sur les avis rendus pour lesquels un travail

important d'analyse et de rédaction est consenti (Centre-Val-de-Loire, Île-de-France, Paca). Au vu des résultats de 2016 et 2017, la situation apparaît tendue, particulièrement dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne et Occitanie, qui combinent ces deux pratiques.

Qu'implique le décret du Conseil d'État du 6 décembre 2017 ?

En fin d'année 2017, à la suite d'une décision du Conseil d'État du 6 décembre 2017, les MRAe se sont fortement mobilisées pour rendre des avis sur les projets préparés par les Dreal et auparavant validés par les préfets de région. Ce que cette décision ne permet plus. Ils assurent ainsi la continuité de la mission d'autorité environnementale pour les projets. Cela conduit à une forte augmentation de leur volume d'activité. Cela conduit également le ministre chargé de l'environnement à confier l'instruction des dossiers les plus sensibles à l'Ae, pour leur garantir une sécurité juridique maximale.

* Synthèse annuelle 2017 : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/bilan-2017-de-l-autorite-environnementale-et-des-a2579.html>