



**Titre :**

**Opération Grand Site "Falaises d'Etretat - Côte d'Albâtre" - Programme d'actions. Rapport à la commission supérieure des sites, perspectives et paysages du 23 mai 2019**

**Auteur(s) :**

CABRIT, Jean-Luc

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, 23 mai 2019.- 10 p.

**Résumé :**

Les falaises d'Etretat, sur la côte d'Albâtre, en Seine-Maritime, sont internationalement connues depuis les années 1840, en particulier grâce aux peintres impressionnistes. Elles ont été protégées par des mesures d'inscriptions et de classements dès les années 1920, mais elles sont depuis longtemps victimes de leur célébrité. Elles sont aujourd'hui menacées par les nuisances et les dégradations dues à une fréquentation de plus d'un million de visiteurs par an. Dès 1979, l'Etat et les communes ont mis en oeuvre une des premières opérations Grands Sites (OGS) de France, dans les environs d'Etretat, et ont réalisé des aménagements pour contenir la voiture et restaurer les bords de falaises dégradés par le piétinement. Relancée à partir de 2011 sur un territoire élargi, l'OGS, portée par les collectivités territoriales, aboutit aujourd'hui à une proposition de programme d'actions qui vise à préserver les paysages, gérer l'accueil du public et mettre en valeur les atouts du site. Le rapport propose de donner un avis favorable à ce programme qui prévoit de mettre en oeuvre notamment un schéma d'accueil et de circulation d'ensemble, de réhabiliter les espaces dégradés, d'aborder les questions d'érosion et de définir et coordonner les politiques touristiques.

**Thèmes(s) :**

ENVIRONNEMENT

**Domaine(s) :**

PAYSAGE

**Mot(s)-clé(s) :**



AVIS ; CLASSEMENT ; SITE ; SITE TOURISTIQUE ; DEGRADATION ;  
OPERATION GRAND SITE ; CSSPP

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France ; Seine-Maritime ; Étretat ; COTE-D'OPALE

**Numéro :**

012688-01

Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Projet de classement de Conques et des gorges du Dourdou. Rapport à la commission supérieure des sites, perspectives et paysages du 23 mai 2019**

**Auteur(s) :**

BOYER, Jean-Marc

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, 23 mai 2019.- 16 p.

**Résumé :**

Au nord du département de l'Aveyron, le village de Conques et ses environs ont été protégés à partir de 1942 par des arrêtés d'inscription à l'inventaire des sites. Abrisant l'abbaye Sainte-Foy, implantée à partir de 1041, étape sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle, classée monument historique sur la liste de 1840 et aujourd'hui inscrite sur la liste des Biens du Patrimoine mondial de l'Unesco, le site proposé au classement couvre un périmètre de 2 078 hectares englobant la totalité des gorges du Dourdou et le vallon de l'Ouche. Les éléments naturels et le bâti ancien ont été préservés de façon exceptionnelle et constituent aujourd'hui un paysage époustoufflant et rare. Le présent rapport propose un classement au titre des sites sur les critères pittoresque et historique pour ces paysages exceptionnels d'une grande richesse patrimoniale.

**Thèmes(s) :**

ENVIRONNEMENT

**Domaine(s) :**

PAYSAGE ; SITE

**Mot(s)-clé(s) :**

AVIS ; CLASSEMENT ; SITE ; ZONE A CARACTERE PITTORESQUE ; CSSPP ; SITE HISTORIQUE ; ABBAYE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France ; Aveyron ; Conques



**Numéro :**

009542-03

Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Médiation relative aux nuisances générées par les TGV auprès des riverains des lignes Bretagne-Pays-de-la-Loire et Sud-Europe-Atlantique**

**Auteur(s) :**

BAUDOIN, Emmanuelle ; LEBLANC, Sylvain ; MIR, Catherine

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, avril 2019.- 224 p.

**Résumé :**

Suite à la mise en service début juillet 2017 des deux lignes grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) et Sud Europe Atlantique (LGV SEA), réalisées par Eiffage Rail Express (ERE) par contrat de partenariat pour la première et par la société LISEA en concession pour la seconde, de nombreux riverains, relayés par les élus concernés, se sont plaints des nuisances phoniques liées au passage des trains grande vitesse (TGV). La mission de médiation du CGEDD a défini, en concertation avec les riverains et élus et en association avec les préfets, des critères objectifs permettant d'identifier les habitations les plus exposées aux nuisances sonores, de les recenser et de proposer des compléments de protection pouvant aller jusqu'à des acquisitions amiables. Elle a proposé des modalités de financement par l'État et les principales collectivités concernées ainsi qu'un calendrier de mise en oeuvre, et émet les recommandations sur l'évolution de la réglementation en matière de nuisance sonore applicable aux nouvelles infrastructures ferroviaires. Suite à la concertation, les critères faisant consensus, pour prioriser les habitations les plus exposées, sont les suivants: le niveau de pics de bruit; le nombre journalier de pics de bruit aujourd'hui et à horizon de 20 ans; les particularités de certains sites où l'outil de modélisation acoustique est imparfait et où de nouvelles mesures de bruit devront être diligentées; les personnes et publics vulnérables, après avis de l'agence régionale de santé (ARS) sur la nature et gravité de la situation; les vibrations; les situations de multi exposition. La mission a proposé de retenir ces critères et de les mettre en oeuvre sur les sections courantes des LGV où les trains circulent à grande vitesse en appliquant un principe d'antériorité et en excluant les résidences secondaires. Les lacunes dans les connaissances ne permettent pas aujourd'hui de fixer un seuil réglementaire pour les pics de bruit sur la base de l'évidence d'effets sur la santé, sauf pour la période nocturne et les effets sur le sommeil. Aussi, la mission recommande de poursuivre les études sur les effets des pics de bruit: il pourrait être demandé à l'Anses de piloter une étude sur les effets



sur la santé (gêne et perturbation du sommeil) observées sur les populations riveraines de lignes LGV, mais aussi de poursuivre les travaux sur l'identification d'un indicateur permettant de refléter les pics de bruit. Un outil de modélisation devrait ensuite être élaboré afin de prendre en compte ces seuils dans les futurs projets de LGV. Dans l'attente, la mission propose de prendre en compte dans le cahier des charges des futures LGV, en sus de la réglementation actuelle, d'une part les pics de bruit en y inscrivant un seuil à ne pas dépasser et d'autre part un seuil de gêne pour les nuisances vibratoires. En ce sens, les outils développés dans le cadre de cette mission de médiation pourraient être utilisés pour ces nouvelles infrastructures ferroviaires.

**Thèmes(s) :**

RESSOURCES - NUISANCES ; TRANSPORTS

**Domaine(s) :**

BRUIT ; INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ; TRANSPORT FERROVIAIRE

**Mot(s)-clé(s) :**

NUISANCE ; EFFET DES NUISANCES ; BRUIT ; ZONE DE BRUIT ; RIVERAIN ; LIGNE DE CHEMIN DE FER ; IMPACT ; SANTE ; ASPECT JURIDIQUE ; VIBRATION ; PREVENTION ; MESURE ; CONCERTATION ; LGV

**Descripteur(s) géographique(s) :**

Bretagne ; Pays-de-la-Loire ; Tours ; Bordeaux ; LIGNE-SUD-ATLANTIQUE ; LIGNE-TGV-ATLANTIQUE ; LIGNE-TGV-SUD-EUROPE-ATLANTIQUE ; LIGNE-TGV-BRETAGNE-PAYS-DE-LA-LOIRE

**Numéro :**

012345-01

Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Projet d'Opération Grand Site "Presqu'île de Giens et salins d'Hyères". Rapport à la commission supérieure des sites, perspectives et paysages du 28 mars 2019**

**Auteur(s) :**

BOYER, Jean-Marc

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, 28 mars 2019.- 19 p.

**Résumé :**

La presqu'île de Giens et la rade d'Hyères, dans le Var, ont été l'objet, depuis près d'un siècle, de plusieurs mesures de protection au titre des sites (huit sites classés et cinq sites inscrits) et font partie du Parc national de Port-Cros. Formé de paysages de type méditerranéen (falaises, calanques, zones humides d'anciens marais salins), le territoire présente une formation géologique presque unique au monde : le double tombolo de la presqu'île de Giens. Très fortement fréquentés par les touristes, Hyères et la presqu'île sont également soumises à une pression urbanistique importante et à des risques naturels : inondations, érosion du trait de côte et submersion marine. Les acteurs locaux (commune d'Hyères, métropole Toulon Provence Méditerranée, département du Var, Parc National) s'engagent aujourd'hui, au travers d'un projet d'Opération Grand Site, à entreprendre des actions visant à améliorer l'accueil touristique tout en préservant les sites. Le rapport propose de donner un avis favorable au programme d'actions présenté. Il suggère également de porter, dans les années à venir, une attention particulière à la maîtrise de l'utilisation du foncier public sous le prisme de la prise en compte des risques naturels.

**Thèmes(s) :**

ENVIRONNEMENT

**Domaine(s) :**

PAYSAGE ; SITE

**Mot(s)-clé(s) :**



AVIS ; CLASSEMENT ; SITE ; PROJET D'OPERATION ; SITE TOURISTIQUE ;  
CSSPP ; OPERATION GRAND SITE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France ; Var ; Hyères ; PRESQU'ILE-DE-GIENS

**Numéro :**

010807-02

Texte disponible en ligne





**Titre :**

**Demande de renouvellement du label Grand Site de France de la "Pointe du Raz en Cap Sizun". Rapport à la commission supérieure des sites, perspectives et paysages du 28 mars 2019**

**Auteur(s) :**

CABRIT, Jean-Luc

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, 28 mars 2019.- 12 p.

**Résumé :**

Territoire emblématique de la Bretagne, la Pointe du Raz, extrémité du Cap Sizun, connaît depuis longtemps une forte fréquentation touristique. Sa protection au titre des sites a débuté dès 1909 et aujourd'hui ce sont plus de 360 hectares qui sont classés. La très importante pression humaine sur le milieu naturel entraîne, dans les années 1980, le lancement d'une des premières Opérations Grand Site qui a abouti, en 2004, à l'attribution du Label Grand Site de France. Porté par les collectivités territoriales, les actions ont permis une vaste reconquête des espaces naturels dégradés, en réorganisant notamment les déplacements et le stationnement des visiteurs. Le rapport dresse un bilan relativement positif de la seconde période de label (2012-2018) malgré d'importantes difficultés de gouvernance qui ont été surmontées à la fin de la période. Il analyse les trois éléments constitutifs du projet pour la période 2019-2025 : une gouvernance recomposée articulant Communauté de communes, Département et Région ; un périmètre élargi permettant la mise en oeuvre d'un projet de territoire cohérent ; enfin un programme d'actions qui vise notamment à associer une population qui a pu se sentir exclue du projet de Grand Site. En conclusion, le rapport propose le renouvellement du label Grand Site de France, tout en recommandant d'approfondir la réflexion sur la qualité paysagère de l'espace naturel de la Pointe du Raz et du fond de la Baie des Trépassés, et de mettre en oeuvre rapidement le schéma d'accueil touristique impliquant l'ensemble du territoire du Grand Site.

**Thèmes(s) :**

ENVIRONNEMENT ; RESSOURCES - NUISANCES

**Domaine(s) :**



SITE ; PAYSAGE

**Mot(s)-clé(s) :**

AVIS ; CLASSEMENT ; SITE ; LABEL ; BILAN ; GOUVERNANCE ; SITE  
TOURISTIQUE ; CSSPP ; LABEL GRAND SITE DE FRANCE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France ; Bretagne ; Finistère ; POINTE-DU-RAZ ; CAP-SIZUN

**Numéro :**

012630-01

Texte disponible en ligne

**Titre :**

**Audit de la mise en oeuvre de la politique de prévention des risques naturels et technologiques dans la région Bretagne**

**Auteur(s) :**

CASTROT, Carole ; GRASZK, Edmond ; DORISON, Alain ; DEMOLIS, Christian

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD) ; CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE, DE L'ÉNERGIE ET DES TECHNOLOGIES (CGEIET) ; CONSEIL GENERAL DE L'ALIMENTATION, DE L'AGRICULTURE ET DES ESPACES RURAUX (CGAAER)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, février 2019.- 126 p.

**Résumé :**

L'audit s'appuie sur un nouveau guide méthodologique, testé pour la première fois. Les thèmes retenus par la lettre de mission structurent le rapport, à savoir: management et pilotage de la politique de la prévention des risques; information préventive, préparation à la gestion de crise, prévision des crues et référent départemental inondation (RDI); contrôle des entreprises classées installations classées pour l'environnement (ICPE), avec une attention spécifique aux ICPE agricoles; produits chimiques; risques naturels terrestres (et spécialement le risque d'érosion littorale, avec zoom sur le Morbihan) enfin, canalisations et réseaux. Le management et le pilotage global de ces thèmes sont marqués par une présence importante de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), qui se traduit par le nombre de réseaux que la DREAL anime, par les relations régulières entre la DREAL, les services départementaux et les préfets. La dotation sur le budget opérationnel de programme (BOP) 181 ayant été jugée insuffisante par la DREAL, celle-ci a opéré un transfert d'équivalents temps plein (ETP) affectés aux risques anthropiques, au profit des risques naturels. En matière de risques littoraux, le risque d'érosion en lui-même ne concerne que des enjeux faibles, mais il prend toute son importance lorsqu'il s'attaque à des ouvrages de protection, où le risque principal est celui de submersion des terrains protégés. Le programme de plans de prévention des risques de submersion prioritaires a été mené à bien. La question de la prise en charge des ouvrages transférés formellement aux intercommunalités dans le cadre de la compétence de la gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI), continue à poser de nombreuses questions et mériterait sans doute un regard spécifique au-delà de la seule région Bretagne. La prévision des crues a fait l'objet d'un important travail de remise à niveau après les événements de 2013-2014. Les bases techniques sont



aujourd'hui solides, les relations avec les principaux contributeurs fonctionnent bien dans l'ensemble, avec des actions de progrès constantes. Toutefois, l'organisation du service de prévision des crues en cas de crise, malgré l'appui d'agents en renfort, n'est pas optimale, et certaines compétences techniques restent fragiles. L'information préventive est une action portée essentiellement par les services départementaux, avec des dossiers départementaux des risques majeurs (DDRM) suivis, et un effort important sur les plans communaux de sauvegarde -PCS-. Le point faible reste les documents d'information communaux sur les risques majeurs -DICRIM-, dont le modèle est peu communicant et dont l'intérêt pratique semble faible. Le contrôle des ICPE est partagé entre les directions départementales de la cohésion sociale et de la protection de la population -DD(CS)PP- pour les établissements agro-alimentaires de la filière animale (notamment les élevages) et les unités départementales (UD) de la DREAL pour les autres installations; la DREAL assure efficacement la coordination des DD(CS)PP en la matière. D'une façon générale, le contrôle des ICPE est dans l'ensemble bien maîtrisé par les services. S'agissant de la DREAL, la mission a relevé un défaut de politique pénale conduisant à un recours insuffisant aux sanctions. Par ailleurs, les procédures de contrôle mériteraient d'être mieux formalisées par les DD(CS)PP. En matière de canalisations, la DREAL effectue un travail sérieux dans la limite de ses moyens et compte tenu d'un important passif à résorber. En conclusion, il ressort de l'examen de la matrice des risques que les risques résiduels demeurent globalement mineurs. La mise en oeuvre de la politique de prévention des risques naturels et technologiques (pour les domaines examinés par la mission) est plutôt bien maîtrisée, et ne présente pas de point de faiblesse jugé critique.

**Thèmes(s) :**

RESSOURCES - NUISANCES

**Domaine(s) :**

PREVENTION DES RISQUES

**Mot(s)-clé(s) :**

AUDIT ; MISE EN OEUVRE ; EVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ; POLITIQUE PUBLIQUE ; PLAN DE PREVENTION DES RISQUES NATURELS

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France ; Bretagne

**Numéro :**

010406-01

Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Projet de contrat-type applicable aux transports publics routiers de véhicules roulants effectués au moyen de porte-voitures**

**Auteur(s) :**

MALER, Philippe

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, janvier 2019.- 60 p.

**Résumé :**

Le groupe de travail composé de représentants des professionnels du transport et des utilisateurs de transport de véhicules roulants a refondu le contrat-type relatif au transport routier de véhicules roulants qui avait été approuvé par décret en 2001. Les modifications apportées sont de trois ordres. Elles portent en premier lieu sur le champ d'application du contrat. Afin de tenir compte de difficultés rencontrées à l'occasion de litiges commerciaux portés devant la justice, le contrat s'appliquera désormais exclusivement aux transports de véhicules chargés et déchargés par roulement à bord de véhicules porte-voitures. Le caractère nécessairement accessoire des opérations de convoyage par rapport au transport sur porte-voitures est également posé en principe. En second lieu, le contrat intègre des évolutions des rapports commerciaux spécifiques au secteur. Il prend ainsi en compte le développement des véhicules utilisant des énergies alternatives et des véhicules autonomes. Il modifie les données d'identification du véhicule dans les documents de transport et d'accompagnement du véhicule. Il étend au déchargement les obligations existant aujourd'hui à la charge du donneur d'ordre en matière d'adéquation du lieu de chargement à l'accessibilité du véhicule de transport et à la réalisation de l'opération dans des conditions normales de sécurité. En troisième lieu, le texte intègre les modifications apportées au contrat-type général qui constitue la matrice de tous les contrats de transport par la version de ce texte approuvée par le décret 2017-461 du 17 avril 2017.

**Thèmes(s) :**

TRANSPORTS

**Domaine(s) :**



TRANSPORT ROUTIER ; DROIT

**Mot(s)-clé(s) :**

TRANSPORT ROUTIER ; POIDS LOURD ; CONTRAT ; VEHICULE ;  
CONTRAT-TYPE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France

**Numéro :**

007775-04

Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Audit de la mise en oeuvre de la politique de prévention des risques naturels et technologiques dans la région Guadeloupe**

**Auteur(s) :**

BUISSON, Bernard ; CLEMENT, Catherine ; VUILLOT, Michel ; MARTY-MAHE, Francis

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD) ; CONSEIL GENERAL DE L'ALIMENTATION, DE L'AGRICULTURE ET DES ESPACES RURAUX (CGAAER)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, janvier 2019.- 109 p.

**Résumé :**

L'audit de la mise en oeuvre de la politique de prévention des risques en région Guadeloupe a été conduit du 28 mai au 1er juin 2018 sur la base du guide thématique d'audit du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) publié en juillet 2017. Conformément au cadre fixé par la lettre de mission, il a porté sur les domaines suivants: le management et le pilotage de la politique de prévention des risques; le contrôle des entreprises «installations classées pour la protection de l'environnement» (ICPE); les risques naturels et les situations d'habitat informel en zone de risque et dans la bande des 50 pas géométriques; la planification et la gestion des déchets; la qualité de l'air. La mission considère que l'organisation et l'action conduite par la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) confèrent une assurance raisonnable quant à l'atteinte des objectifs assignés pour la prévention des risques dans les domaines du management et du pilotage, du contrôle des ICPE, de la gestion des déchets et de la qualité de l'air. Elle considère que l'action de la DEAL doit être renforcée s'agissant de la stratégie de révision des plans de prévention des risques, de la mise en oeuvre de la directive cadre inondation et de la gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (Gemapi) et de l'engagement de démarches par projet pour les sujets complexes tels que la résorption de l'habitat dans les zones à risques. Concernant les risques naturels, l'action de la DEAL est reconnue, en particulier pour sa contribution à la mise en oeuvre du plan séisme Antilles et pour son appui à la concrétisation des stratégies de gestion du risque inondation. Une meilleure lisibilité des fonctions d'appui technique de bassin est toutefois nécessaire en particulier pour accompagner les collectivités dans la prise en charge de la compétence Gemapi. Le contrôle des entreprises ICPE fait l'objet d'une démarche récemment engagée au sein du pôle prévention des risques



technologiques de la DEAL, visant à renforcer la présence de terrain des inspecteurs et la réalisation effective des plans de contrôle. La concrétisation de cette démarche doit permettre une meilleure assurance d'atteinte des résultats attendus en réponse aux objectifs fixés. La mission considère que la DEAL conduit de manière appropriée son action dans les domaines de la planification et gestion des déchets et de la qualité de l'air. Ces domaines présentent des aspects très spécifiques, tels que la gestion des déchets de catastrophe après l'ouragan Irma ou la sollicitation du réseau de surveillance de la qualité de l'air pour la crise des algues Sargasse, qui doivent être pris en compte par les services d'administration centrale du ministère. À l'occasion de cet audit, la mission a noté le fort investissement de la DEAL pour la mise en place de l'unité territoriale Saint-Barthélemy - Saint-Martin, dont la création a été décidée après la crise de l'ouragan Irma.

**Thèmes(s) :**

ENVIRONNEMENT ; RESSOURCES - NUISANCES

**Domaine(s) :**

RISQUES ; PREVENTION DES RISQUES

**Mot(s)-clé(s) :**

AUDIT ; MISE EN OEUVRE ; POLITIQUE PUBLIQUE ; EVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ; PLAN DE PREVENTION DES RISQUES NATURELS ; RISQUES NATURELS ; ZONE A RISQUE ; HABITAT INDIGNE ; QUALITE DE L'AIR ; INONDATION ; INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE) ; GESTION DES MILIEUX AQUATIQUES ET PREVENTION DES INONDATIONS (GEMAPI)

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France ; Guadeloupe

**Numéro :**

010596-01

Texte disponible en ligne





**Titre :**

**Observatoire (l') de la qualité de l'air intérieur. Bilan et perspectives**

**Auteur(s) :**

LAVARDE, Patrick ; KRIEPS, Laura ; LESTEVEN, Pierre ; SIMONI, Marie-Louise

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD) ; INSPECTION GENERALE DES AFFAIRES SOCIALES (IGAS) ; INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION (IGA)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, janvier 2019.- 185 p., ann.

**Résumé :**

Créé le 10 juillet 2001 par convention entre les ministres en charge du logement, de la santé et de l'écologie associant les présidents de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et du Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB), l'Observatoire de la qualité de l'air intérieur (OQAI) n'a pas de personnalité morale. Le CSTB, établissement public industriel et commercial, en est l'opérateur depuis le début. L'OQAI a pour principal objectif de produire des données sur l'exposition des populations à la pollution de l'air intérieur. Il a réalisé des campagnes nationales de mesures de la qualité de l'air intérieur dans différents milieux, principalement dans des logements, des écoles, des bureaux et dans des bâtiments performants en énergie. Celles-ci lui ont permis de produire des données, reconnues sur le plan scientifique et dont l'utilité est indéniable, en particulier pour établir en aval des valeurs guides de qualité de l'air intérieur. L'Observatoire a grandement contribué à la prise de conscience de l'enjeu de la qualité de l'air intérieur en France. Malgré la pertinence et la qualité de ses travaux, il souffre de fragilités qui interrogent sa pérennité dans sa forme actuelle. L'OQAI ne constitue pas un réel observatoire qui serait en appui d'une politique publique: même s'il l'a précédée, l'Observatoire n'est pas assez connecté avec la politique nationale de la qualité de l'air intérieur, elle-même insuffisamment pilotée sur le plan stratégique. De plus, l'OQAI ne couvre pas tout le champ de la pollution de l'air intérieur, certains polluants et milieux, pourtant très importants, faisant l'objet de dispositifs réglementaires spécifiques et de systèmes d'observation particuliers animés par d'autres acteurs. Davantage de synergies devraient être développées, non seulement sur les environnements intérieurs, y compris professionnels, mais aussi avec les travaux menés sur l'air ambiant, ce qui serait pertinent dans une logique d'exposome. Au terme de son bilan, la mission est convaincue de l'intérêt de poursuivre et d'amplifier les travaux d'un observatoire de la qualité de l'air intérieur, pour au moins deux raisons. La première tient aux enjeux sanitaires importants et au



coût socio-économique que représente la pollution de l'air intérieur. La seconde raison est liée au développement, relativement récent, de dispositions réglementaires contraignantes qui légitiment le besoin de connaissances et leur consolidation. Sur cette base, le rapport confirme la nécessité de réinterroger le périmètre, les missions et l'organisation de l'OQAI, 17 ans après sa création, alors que sa convention arrive prochainement à échéance. La mission recommande de refonder l'Observatoire de la qualité de l'air intérieur sur la coordination technique d'un schéma national des données et la gestion de certains systèmes d'information (surveillance réglementaire, données issues de campagnes sur échantillonnages qu'il mène directement ou non). Le cas échéant, des missions complémentaires pourront lui être confiées et il pourra organiser voire réaliser des campagnes nationales de production de données. Cet observatoire pourrait être porté par un groupement d'intérêt scientifique constitué entre le CSTB et l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris), ouvert à des membres associés. Le financement de ses missions de coordination et de gestion du système national de données sur la qualité de l'air intérieur doit être pérenne et de nature exclusivement publique, alors que celui de la production de données serait plus diversifié et dépendrait des besoins. Dans ce schéma, l'Observatoire serait l'un des artisans essentiels d'une politique nationale de la qualité de l'air intérieur plus solidement arrimée à la politique de santé-environnement et en lien avec la politique relative à l'air ambiant. Il permettra d'assurer une meilleure maîtrise de la connaissance sur la qualité de l'air intérieur, produite de façon plus participative et efficiente. Il s'appuiera sur les différents acteurs de la qualité de l'air intérieur, mieux coordonnés, et dont les synergies seront recherchées autour d'un noyau dur constitué du CSTB et de l'Ineris.

**Thèmes(s) :**

RESSOURCES - NUISANCES ; HABITAT - LOGEMENT ; EQUIPEMENTS

**Domaine(s) :**

POLLUTION ; BATIMENT

**Mot(s)-clé(s) :**

OBSERVATOIRE ; QUALITE DE L'AIR ; AIR INTERIEUR ; BILAN ; POLLUTION ATMOSPHERIQUE ; EXERCICE DES COMPETENCES ; POLITIQUE PUBLIQUE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France

**Numéro :**

012430-01

Texte disponible en ligne



**Titre :**

## **Évaluation du troisième plan national Santé-Environnement**

**Auteur(s) :**

PIPIEN, Gilles ; VINDIMIAN, Eric

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, déc. 2018.- 82 p.

**Résumé :**

La mission d'évaluation porte sur l'évaluation du troisième plan santé environnement (PNSE 3) couvrant la période 2014-2019, plan de santé publique dans le cadre de la prévention des maladies non transmissibles (tabac, alcool, malnutrition, absence d'exercice physique). Le PNSE 3 comporte quatre types d'actions: certaines concernent une ou plusieurs sources désignées de risques, d'autres spécifiquement un « milieu », d'autres encore une pathologie ou un type de pathologies, et quelques-unes concernent une population particulière. La caractéristique principale consiste en une absence totale d'indicateurs sur les effets attendus en matière de niveau de santé, malgré la proposition par le Haut conseil de Santé publique (HCSP). La déclinaison territoriale dans des plans régionaux de santé environnement (PRSE) a beaucoup tardé, avec certains approuvés uniquement en 2018, et d'autres encore en projet, dans un contexte général de mobilisation très inégale des Conseils régionaux. Le pilotage national, assuré par deux directions générales (la direction générale de la santé / DGS et la direction générale de la prévention des risques / DGPR) bute sur un manque de moyens financiers et humains, malgré une dynamique interne de travail dans des groupes techniques très actifs. Si le 3e PNSE a permis de poursuivre des actions dont l'utilité est manifeste, la mesure de son impact en termes d'amélioration de la santé des Français n'est pas possible (état sanitaire de la population, ou a minima sur son exposition à différentes nuisances). Les recommandations de la mission visent à faire du 4e PNSE un plan lisible et efficace placé à la hauteur de l'enjeu considérable de santé publique que constitue la prévention des maladies liées à l'environnement, assurant la visibilité et la cohérence des plans sectoriels du champ santé-environnement (santé au travail, qualité de l'air, bruit, etc.), et un observatoire national de la santé environnement, doté d'un portail participatif de données, assurant la visibilité des enjeux sanitaires et de leurs impacts territorialisés. Il importe de donner un statut de « parlement de la santé environnement » au groupe santé environnement (GSE), avec une présidence tripartite et une composition de représentants de la société civile, nationale et



territoriale, des collectivités territoriales, des syndicats de salariés et des syndicats d'employeurs, des professionnels de la santé-environnement, de chercheurs. Il se verrait dès lors doté d'une réelle capacité d'interpellation, d'observation, d'auto-saisine, de conception et de suivi des PNSE et des plans sectoriels afférents. La mission préconise donc d'une part de relancer les PRSE, en les arrimant aux contrats de plan État / Région, et de faciliter l'émergence et la réalisation de programmes territoriaux de santé environnement, grâce à une clarification des compétences des établissements publics de coopération intercommunales (EPCI) sur ce champ et à une adaptation du code de l'urbanisme afin de mentionner explicitement la santé dans les sujets traités par les documents de planification et d'aménagement. Les suites données aux recommandations doivent faire l'objet d'une attention: la mission a pu constater que la quasi-totalité des recommandations de la mission équivalente de 2013 de « Contribution à l'évaluation du PNSE 2 » n'avait pas été suivie, demeurant toutes d'actualité, à commencer par la première suggérant de « poursuivre la politique santé environnement au travers d'un PNSE 3 stratégique, recentré et simplifié, s'ancrant fortement dans la réalité d'actions territoriales et s'appuyant sur une gouvernance dynamique ». Elle suggère donc, après présentation du présent rapport à la toute prochaine réunion du GSE, de prévoir de préciser au GSE les suites qui seront données, en particulier dans le cadre du PNSE 4, à ses recommandations.

**Thèmes(s) :**

ENVIRONNEMENT ; RESSOURCES - NUISANCES ; SANTE

**Domaine(s) :**

ECOLOGIE ; RISQUES ; PREVENTION DES RISQUES

**Mot(s)-clé(s) :**

EVALUATION ; EVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ; PLAN NATIONAL ; SANTE ; ENVIRONNEMENT ; IMPACT ; PNSE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France

**Numéro :**

011997-01

Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Transformation (la) du modèle économique des grands ports maritimes**

**Auteur(s) :**

CAUDE, Geoffroy ; FULDA, Bruno ; MARENDET, François ; COLRAT, Adolphe ; DECLUDT, Amaury ; CARTIER, Jordan ; GOMEZ, Florence ; GUDEFIN, Philippe

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD) ; INSPECTION GENERALE DES FINANCES (IGF)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, nov. 2018.- 86 p., ann.

**Résumé :**

« Portes d'entrée » maritimes de la France, bassins industriels et plateformes logistiques de premier ordre, les grands ports maritimes (GPM) créent une richesse et des emplois dépassant l'enceinte de la place portuaire et produisent une valeur ajoutée estimée de 13 Md€ associée à 130 000 emplois directs. Ils représentent la majeure partie de l'actif national stratégique que constitue le système portuaire maritime et fluvial français, tant aux niveaux économique, logistique et industriel que pour la souveraineté nationale. La réforme de 2008 a transféré la manutention verticale des ports vers le secteur privé, afin de recentrer les GPM vers un modèle de « port aménageur ». Les objectifs de cette réforme faite à un coût social et financier élevé, ont été en grande partie atteints: les GPM ont amélioré leurs parts de marché dans les conteneurs. Toutefois, des marges d'amélioration importantes subsistent : plus de 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent toujours par d'autres ports européens, principalement belges (Anvers) et néerlandais (Rotterdam). Les coûts de passage portuaire sont plus élevés que ceux des principaux ports concurrents quant aux services portuaires (remorquage, pilotage, manutention) concentrant de l'ordre de 90 % du coût de passage portuaire et les droits de port perçus par les GPM (10 % du coût de passage portuaire). La fluidité est perfectible, du fait d'une grande difficulté à desservir l'hinterland par les modes massifiés (fer, fleuve), ce qui explique la prédominance du transport routier et d'une coopération insuffisante des acteurs du système portuaire dans le déploiement des services numériques intégrés de logistique portuaire par rapport aux ports concurrents. L' image de fiabilité est encore incertaine, en raison de l'effet de rémanence des grèves qui ont accompagné la mise en oeuvre de la réforme de 2008 et, dans certains ports, des grèves de 2016 contre le projet de loi de réforme du droit du travail. Le modèle économique des GPM est handicapé par ces freins à la compétitivité, dans un contexte de vive concurrence européenne à laquelle s'ajoutent les concurrences ponctuelles avec les ports décentralisés. Ce modèle est confronté à



plusieurs transformations majeures: des activités ; économique ; énergétique; environnementale; numérique; fiscale. Les risques ainsi que les opportunités liés à ces transformations rendent indispensable la refondation du modèle économique actuel de « port aménageur ». L'établissement public portuaire français n'apparaît pas assez intégré avec les autres acteurs économiques et les collectivités territoriales. Il dispose de marges de progrès pour encore davantage se positionner comme acteur central de la compétitivité et de la promotion commerciale de la place portuaire dans son ensemble. La répartition des recettes des GPM, entre droits de ports et produits domaniaux, doit en outre être rééquilibrée en faveur de ces derniers. La mission préconise de se rapprocher du modèle de « port entrepreneur » des ports d'Anvers et de Rotterdam, dans lequel les autorités portuaires s'engagent en tant que maîtres d'ouvrage dans la production d'espaces à vocation logistique, industrielle ou urbaine (financement et prise en charge opérationnelle des projets), dont elles assurent ensuite la gestion et la commercialisation foncière. Un tel modèle vise à accroître la création de valeur ajoutée par la place portuaire, sous l'impulsion de l'autorité portuaire elle-même. L'État doit engager les GPM à refonder leur modèle économique sur cette base. La mission préconise quatre orientations structurantes: Construire une stratégie nationale portuaire partagée entre l'État, les Régions, les métropoles, les acteurs économiques et les partenaires sociaux; renforcer le rôle des ports comme pilotes et animateurs de leurs places portuaires, avec l'objectif d'accroître leur valeur ajoutée dans l'économie, de renforcer leur compétitivité, et d'orienter leur transformation écologique et numérique; favoriser la compétitivité portuaire, en particulier via une régulation adéquate des services portuaires; donner aux ports les moyens de conduire la transition de leur modèle économique. La mission préconise ainsi une refonte d'ensemble du système portuaire français, afin de renforcer ses impacts économiques.

**Thèmes(s) :**

TRANSPORTS ; INFRASTRUCTURES - OUVRAGES D'ART ; ECONOMIE

**Domaine(s) :**

ECONOMIE DES TRANSPORTS

**Mot(s)-clé(s) :**

PORT ; PORT MARITIME ; MODELE ; ADAPTATION ECONOMIQUE ; STRATEGIE ; COMPETITIVITE ; CONCURRENCE ; MODELE ECONOMIQUE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France

**Numéro :**

012059-01



Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Évolution de l'organisation de Météo-France dans les Alpes du Nord en regard de la gestion des risques d'avalanches**

**Auteur(s) :**

BACOT, Marie-Anne ; MARBOUTY, Dominique

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, nov. 2018.- 60 p.

**Résumé :**

L'annonce par Météo-France de la prochaine fermeture des stations météorologiques de Chamonix et Bourg-Saint Maurice, suite à un regroupement progressif des activités montagne et nivologie dans deux centres spécialisés (Grenoble pour les Alpes et Tarbes pour les Pyrénées) envisagé dans le cadre de la démarche AP 2022, a suscité des réactions de la part des autorités locales de Savoie et Haute-Savoie. La mission du CGEDD a examiné les services rendus par les stations de Chamonix et Bourg-Saint Maurice. Les parties en présence ne donnaient pas le même sens à la réorganisation prônée par Météo-France en vue d'une amélioration de la prévision des risques d'avalanche (PRA), et à la perte de qualité liée à l'éloignement du terrain dénoncée par les autorités locales. Pour Météo-France, il s'agit de la mission «réglementaire» de prévision à l'échelle des massifs, à laquelle l'établissement est tenu, mission confiée à la suite de la mission interministérielle Saunier mise sur pied après l'avalanche catastrophique de Val d'Isère en 1970. Les autorités locales ont besoin des prévisions météorologiques et nivologiques à fine échelle pour assurer la sécurité. Ces services reposent largement sur une expertise montagnarde locale, et pour Météo-France, ils entrent dans le champ des activités exercées dans le domaine concurrentiel. La réorganisation proposée par Météo-France s'inscrit dans la démarche générale de centralisation de la production, justifiée par les progrès de la modélisation et autorisant des gains de productivité. Elle doit effectivement permettre d'améliorer à terme la qualité des alertes nivo-météorologiques de massif, le coeur de métier de l'établissement, grâce à un lien développé entre la recherche et les opérations. Mais elle se traduira dans un premier temps par une dégradation des services rendus localement, pour lesquels il n'existe pas d'alternative crédible, en particulier privée. L'examen des solutions en place en Suisse et en Norvège montre que l'organisation de la production «réglementaire» pourra effectivement bénéficier d'une organisation centralisée, mais qu'elle doit être accompagnée d'un vigoureux effort d'accompagnement des réseaux





d'observation débouchant sur une professionnalisation des capacités locales pour répondre aux besoins locaux. La mission a examiné les solutions possibles pour répondre aux besoins exprimés par les autorités locales, en particulier sur la base de leur contribution financière. La réglementation de la concurrence complique sérieusement le problème, en l'absence de réel marché. La mission propose deux familles de solutions: dans la première, Météo-France, grâce au financement des collectivités concernées, réalise les prestations d'assistance nivo-météo de crise; dans la deuxième, à l'exemple des organisations suisses ou norvégiennes, Météo-France accompagne l'organisation de prévisions locales par les autorités locales en organisant et labellisant la formation des prévisionnistes, en mettant à disposition des données et des outils en animant les réseaux des observateurs et des prévisionnistes. Quelle que soit la solution retenue, la mission a souhaité appeler l'attention de l'établissement sur les conditions nécessaires à la réussite du projet AP 2022, qui se classent en 5 domaines: assurer la pérennité et la qualité du réseau d'observation nivo-météorologique construit en partenariat avec les stations de sport d'hiver, en maintenant des contacts réguliers et la formation, et en le complétant par de nouveaux types d'observation et par une plus grande attention aux besoins fonctionnels des observateurs; accompagner la mise en place de capacités de prévision locales des risques d'avalanches, en mettant en place la formation nécessaire et en la construisant à partir des observateurs nivo-météorologiques; garantir la disponibilité des développements logiciels nécessaires à la mise en place de plusieurs composantes du projet de réorganisation: collecte des observations, production centralisée efficace, partage d'information; conduire cette réorganisation en mode projet, traitant l'ensemble des composantes nécessaires, et ceci en lien étroit avec les autorités locales; poursuivre l'effort de recherche, en lien avec les nombreux partenaires grenoblois.

**Thèmes(s) :**

RESSOURCES - NUISANCES

**Domaine(s) :**

ORGANISATION ; CLIMAT ET METEOROLOGIE ; RISQUES

**Mot(s)-clé(s) :**

ORGANISATION DES SERVICES ; ETABLISSEMENT PUBLIC ; METEOROLOGIE ; AVALANCHE ; PREVISION ; NEIGE ; METEO FRANCE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France ; Alpes (massif) ; Savoie ; Haute-Savoie ; Suisse ; Norvège

**Numéro :**

012327-01



Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Évaluation de l'impact environnemental et économique de la Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) sur les émissions de polluants atmosphériques**

**Auteur(s) :**

GUIGNARD, Philippe ; HELBRONNER, Charles ; LAVERGNE, Richard ; BOUGON, Paul ; LIDSKY, Vincent ; GAZZANO, Jérôme ; THOMAZEAU, François ; BOELL, François-Xavier

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD) ; INSPECTION GENERALE DES FINANCES (IGF) ; CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE, DE L'ÉNERGIE ET DES TECHNOLOGIES (CGEIET)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, octobre 2018.- 64 p.

**Résumé :**

Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA), arrêté en mai 2017, a prévu le « lancement d'une mission d'inspection pour évaluer l'impact environnemental et économique de la taxe générale sur les activités polluantes actuelle puis proposer, si cela est justifié, la révision de ses taux et de son assiette afin de mieux prendre en compte les externalités liées aux émissions de polluants atmosphériques et de rendre la taxe plus incitative ». L'IGF, le CGEDD et le CGE ont constaté que la « TGAP Air », dont la finalité est de fait de contribuer au financement de la surveillance de la qualité de l'air, et qui taxe les émissions de polluants atmosphériques des industriels, ne constitue pas une incitation efficace pour leur réduction : son montant est trop faible pour peser sur les choix d'investissement des industriels ; la réglementation a été plus efficace pour réduire les émissions industrielles, lesquelles sont en forte baisse ; la TGAP Air ne prend pas en compte les niveaux locaux de pollution atmosphérique. En outre, la TGAP Air ne peut pas constituer l'instrument principal mis au service de la réduction de la pollution globale, l'industrie n'étant, à l'exception du dioxyde de soufre et de certains métaux, qu'un émetteur secondaire des polluants assujettis. La TGAP Air est donc une taxe fondée sur le principe pollueur-payeur, à faible rendement (59 M€), dont la suppression pourrait être envisagée, sauf à être transformée. La mission a étudié l'hypothèse d'une évolution de la TGAP Air en taxe comportementale, qui répercuterait sur les industriels les coûts des externalités négatives de la pollution atmosphérique et l'a écartée pour deux raisons principales : les méthodes permettant d'évaluer ces coûts aboutissent à des résultats trop dispersés pour fixer un taux de taxation ; une trop forte revalorisation des taux porterait excessivement atteinte à la



compétitivité des industries concernées, sans qu'aucune mesure d'atténuation n'apparaisse évidente. Les scénarios de transformation de la TGAP Air en un impôt plus incitatif, mais toujours fondé sur le principe pollueur-payeur, pourraient donc reposer sur : la fixation d'objectifs clairs sur le plan environnemental qui, pour la mission, devraient être recentrés sur la réduction des émissions d'un nombre restreint de polluants ; la simplification de l'assiette, concentrée sur les polluants les plus prioritaires ; le relèvement progressif des taux afin d'accroître le signal-prix de la TGAP Air, tout en laissant aux industriels le temps de programmer leurs investissements ; la taxation des émissions seulement au-delà d'un certain seuil ; la création d'une capacité de modulation au niveau local de la taxe. En outre, le produit de la TGAP Air étant susceptible de varier dans le temps de façon déconnectée des besoins des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA), lesquelles reçoivent par le mécanisme des dons libératoires une part importante et stable de leurs ressources (27 M€ en 2016), la mission propose de séparer, à terme, la question de leur financement de celles posées par la taxe proprement dite. Enfin, indépendamment de toutes les autres réformes, les obligations des redevables devraient être simplifiées, notamment par l'harmonisation des règles de la TGAP Air et de celles liées à la réglementation des installations classées.

**Thèmes(s) :**

RESSOURCES - NUISANCES ; ECONOMIE

**Domaine(s) :**

POLLUTION ; CALCUL ECONOMIQUE ; ETUDE D'IMPACT

**Mot(s)-clé(s) :**

EVALUATION ; IMPACT ; ENVIRONNEMENT ; TAXE ; CALCUL ECONOMIQUE ; ACTIVITE ECONOMIQUE ; EMISSION ATMOSPHERIQUE ; POLLUTION ATMOSPHERIQUE ; POLLUANT ATMOSPHERIQUE ; REDUCTION DES CRITERES ; TGAP

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France

**Numéro :**

012244-01

Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Conséquences de la séparation des activités de conseil et de vente de produits phytopharmaceutiques**

**Auteur(s) :**

STEVENS, Dominique ; CHOMIENNE, Jean-Pierre ; PINÇONNET, Didier

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD) CONSEIL GENERAL DE L'ALIMENTATION, DE L'AGRICULTURE ET DES ESPACES RURAUX (CGAAER)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, oct. 2018.- 43 p.

**Résumé :**

La loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous comporte des dispositions pour que notre agriculture engage une transition agroécologique, se traduisant par une diminution sensible du recours aux moyens agrochimiques de protection des cultures et des récoltes. En imposant aux entreprises distributrices de produits phytosanitaires la séparation capitaliste du conseil et de la vente, l'article 15 de cette loi introduit un changement majeur pour la fourniture du conseil à l'agriculteur. Bien qu'il existe des nuances entre les grandes productions végétales, le conseil actuellement délivré aux agriculteurs est majoritairement un conseil opérationnel, orienté vers une solution de protection phytosanitaire à mettre en place dans des délais rapides. Il est surtout l'oeuvre des coopératives et négociants, dont les conseillers sont le plus fréquemment en contact avec les agriculteurs. Pour ces acteurs, chez qui les activités de conseil et distribution sont généralement sous la même enseigne, la séparation capitaliste va entraîner une réorganisation par rapport à une culture d'entreprise, désormais établie depuis des décennies, et largement organisée autour d'une approche de filières développée depuis le champ. Quasi inexistante aujourd'hui, la mise en transparence des activités de la vente et du conseil sera immanquablement le corollaire de cette séparation avec des effets induits que la mission a recensés. Des conséquences sont prévisibles au sein des coopératives et négoce qui, à l'issue d'un choix stratégique entre conseil et vente, seront confrontés à d'épineuses questions de gestion de ressources humaines (reconversion ou suppression de postes) et d'adaptation de leur modèle par la remise en question des équilibres économiques entre approvisionnement et collecte. Plus largement, la transparence des coûts respectifs du conseil et des produits phytosanitaires placera les deux activités sur un vaste champ concurrentiel, occupé par les conseillers de tous horizons (privés, consulaires ...) et les forces de ventes de



toutes natures qui permettront à l'agriculteur de pouvoir désormais comparer les prix et la qualité des prestations proposées. De nouvelles formes de conseil sont appelées à se développer, notamment le conseil annuel stratégique qui, assuré par des prestataires indépendants de haut niveau, sera en mesure d'accompagner l'agriculteur sur le chemin de la transition agroécologique, objectif assumé de la loi. Au terme de ce diagnostic, la mission identifie deux cibles d'évolution et d'adaptation attendues: d'une part, l'entreprise de distribution et conseil et, d'autre part, l'agriculteur lui-même. C'est selon cette articulation que sont formulées les recommandations essentielles qui portent sur: la définition et les modalités de la séparation capitalistique, la transparence et l'identification des moyens humains et financiers dédiés à chacune des activités de conseil et de vente de produits phytosanitaires, le renforcement de la responsabilité des conseillers et des producteurs agricoles. Consciente que cette séparation de la vente et du conseil est un bouleversement majeur, la mission recommande de l'inscrire dans le temps de l'agriculture, pour que les organisations mettent en place les adaptations nécessaires, sans remettre en cause certains acquis de la situation actuelle.

**Thèmes(s) :**

ECONOMIE ; RESSOURCES - NUISANCES

**Domaine(s) :**

AGRICULTURE

**Mot(s)-clé(s) :**

AGRICULTURE ; IMPACT ; ACTIVITE DE CONSEIL ; VENTE ; FILIERE ECONOMIQUE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France

**Numéro :**

012409-01

Texte disponible en ligne



**Titre :**

**Propositions d'évolution des mesures d'accompagnement aux éleveurs confrontés à la prédation de l'ours et aux difficultés économiques du pastoralisme. Cas des Pyrénées centrales**

**Auteur(s) :**

STEFANINI-MEYRIGNAC, Odile ; AYPHASSORHO, Hugues ; RUIZ, José ; COLAS, François

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD) ; CONSEIL GENERAL DE L'ALIMENTATION, DE L'AGRICULTURE ET DES ESPACES RURAUX (CGAAER)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, sept. 2018.- 97 p.

**Résumé :**

La cohabitation entre l'activité pastorale en estive et la population d'ours brun est une réalité historique à l'échelle du massif pyrénéen, et un impératif à l'égard des engagements internationaux de la France pour une espèce dotée d'un statut de protection. Depuis les premières réintroductions d'ours, elle fait l'objet de tensions fortes, particulièrement en Ariège et où la vallée du Couserans, concentre à la fois l'essentiel de la population ursine des Pyrénées et la majorité des prédatons (70 à 80 %). Les années 2017 et 2018 en cours ont connu une nette recrudescence des attaques et mortalités (691 brebis mortes en 2017) alors que la population ursine pyrénéenne connaît une évolution positive, avec un effectif sur le massif de 43 individus fin 2017. La mission formule six recommandations principales, constituant les bases d'un futur plan d'actions. Le régime d'indemnisation des dommages liés à l'ours en Ariège est appliqué par l'administration d'une manière plutôt favorable aux éleveurs. La convergence engagée au plan local comme au plan national entre le barème appliqué pour l'ours et celui appliqué pour le loup (non présent en Ariège), est positive. Il conviendra en revanche de veiller à certains points spécifiques du barème ours. Le système des mesures de protection soutenu par l'État, pertinent et cohérent dans ses principes, est basé sur la mise en place du « triptyque » de protection : (i) gardiennage par des bergers, (ii) regroupement nocturne des troupeaux, (iii) chiens de protection. Toutefois, la mission recommande de mettre en place les conditions d'un renforcement de ces moyens de prévention des prédatons, par la réalisation d'un diagnostic pastoral individualisé pour chaque estive couplé à un diagnostic de vulnérabilité, et d'assurer la formation des bergers et des éleveurs à la gestion des troupeaux face à la prédation. Il importe aujourd'hui d'agir pour dissiper la défiance installée à l'égard de l'État chez nombre d'acteurs ariégeois, en



développant un positionnement explicitement « aidant » et transparent. Une évolution vers un auto-constat des dommages liés à l'ours à caractère déclaratif par les bergers serait une preuve de confiance à leur égard, et permettrait de mobiliser les compétences remarquables des agents de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS). La mission propose d'expérimenter des actions de « fixation » de l'ours en secteurs forestiers, par plantations et nourrissage, d'effarouchement et de répulsion, de suivi de la population; de relancer des initiatives pour une gouvernance ours et pastoralisme à l'échelle du massif pyrénéen comme à l'échelle des territoires. Les financements des mesures d'accompagnement sont déjà insuffisants sur certaines lignes. Un renforcement du dispositif de soutien financier des ministères de l'agriculture et de l'alimentation (MAA) - via le programme de développement rural du FEADER -, et de la transition écologique et solidaire (MTES) pour les dernières années de programmation (2019 et 2020), apparaît nécessaire, en lien avec le plan d'action Ours brun 2018-2028. La mise en oeuvre de ces propositions créerait les conditions favorables à une cohabitation apaisée entre l'activité pastorale et l'ours. Les mesures de protection proposées doivent permettre de limiter le niveau des prédatons par l'ours (même si aucune mesure ne conduira à une protection totale) et l'évolution du système d'indemnisation conduire à une juste compensation pour les éleveurs.

**Thèmes(s) :**

ENVIRONNEMENT ; RESSOURCES - NUISANCES

**Domaine(s) :**

AGRICULTURE ; FAUNE-FLORE

**Mot(s)-clé(s) :**

ELEVAGE ; PROTECTION ; RENTABILITE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France ; Pyrénées centrales (massif) ; Occitanie ; Ariège

**Numéro :**

012265-01

Texte disponible en ligne





**Titre :**

**Projet de contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants**

**Auteur(s) :**

MALER, Philippe

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, avril 2018.- 79 p.

**Résumé :**

Composé de professionnels du transport routier de marchandises et de juristes spécialisés et présidé par un membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), le groupe de travail chargé de la réécriture des contrats-type de transport a actualisé les dispositions du contrat-type applicable aux transports routiers de marchandises effectués par des sous-traitants. L'objectif poursuivi par le décret n°2003-1295 du 23 décembre 2003 portant approbation du contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises, était de mettre à disposition des parties négociant un contrat de sous-traitance des éléments objectifs d'appréciation leur permettant de prévenir les risques d'une éventuelle requalification judiciaire en contrat de travail. Le groupe de travail a pris acte des effets positifs du contrat-type sous-traitance depuis 2003. Il a en effet permis de clarifier les droits et obligations réciproques de l'opérateur de transport. Il a en conséquence axé ses travaux sur le renforcement de la précision de la portée exacte de certaines obligations des parties au contrat et la prise en compte de l'évolution des parties. Le volume des précisions et actualisations introduites a conduit le groupe de travail à réécrire le contrat-type ainsi que son annexe explicative. À l'inverse le groupe de travail a - hormis la suppression d'une clause - décidé de maintenir la rédaction actuelle de la matrice du contrat de sous-traitance annexée au contrat-type. Toutes les organisations professionnelles ayant participé à leur élaboration ont exprimé leur accord sur les textes issus des travaux.

**Thèmes(s) :**

TRANSPORTS ; CADRE JURIDIQUE

**Domaine(s) :**



ACTE JURIDIQUE-LEGISLATION ; TRANSPORT ROUTIER ; TRANSPORT DE MARCHANDISES

**Mot(s)-clé(s) :**

MARCHANDISE ; CONTRAT ; DOCUMENT JURIDIQUE ; SOUS-TRAITANT ; CONTRAT DE TRANSPORT ; ASPECT JURIDIQUE ; PROCEDURE ; ENTREPRISE DE TRANSPORT ROUTIER ; RESPONSABILITE ; ADAPTATION ECONOMIQUE ; TRANSACTION ; DROIT DU TRAVAIL ; CONTRAT-TYPE

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France

**Numéro :**

007775-03

Texte disponible en ligne

**Titre :**

**Impact environnemental et économique des activités d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales marines**

**Auteur(s) :**

AVEZARD, Cécile ; LAVARDE, Patrick ; PICHON, Antoine ; LEGAIT, Benoît ; WALLARD, Isabelle

**Organisme(s) auteur(s) :**

CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (CGEDD) ; CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE, DE L'ÉNERGIE ET DES TECHNOLOGIES (CGEIET)

**Source bibliographique :**

Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, déc. 2017.- 70 p.

**Résumé :**

L'article 99 de la loi pour la reconquête de la biodiversité du 8 août 2016 a demandé au gouvernement « la production d'un rapport visant à évaluer l'impact environnemental et économique sur le littoral et l'écosystème marin des activités d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales marines ». Le rapport présente donc un état des lieux de la production de granulats en France, de ses marchés de destination et des enjeux économiques de cette filière, ainsi que l'état des connaissances sur les impacts et incidences environnementales de cette activité. Les granulats marins sont principalement utilisés pour la réalisation d'ouvrages en béton, et de façon marginale comme matériau épandu ou mélangé au sol, soit pour l'amendement des sols acides (sables calcaires ou coquilliers), soit pour alléger les terres argileuses (sables siliceux). Avec 6,5 millions de tonnes de production en 2015, dont plus de 90 % sont utilisés pour la construction, les granulats marins représentent à peine plus de 2 % de la production totale de granulats en France. La filière représente aujourd'hui 655 emplois directs, et l'on estime le total des emplois directs et indirects à environ 6 500. Les ressources sur les façades françaises de la Manche et de l'Atlantique sont estimées à environ 540 000 millions de m<sup>3</sup>, ce qui est considérable au regard du volume annuel effectivement prélevé, de 3 à 4 millions de m<sup>3</sup>. Ce gisement est cependant mal connu et il serait utile de préciser l'épaisseur et la granulométrie des zones d'extraction potentielles sur chaque façade maritime. On dénombre 23 exploitations de granulats marins en France, dont 22 en métropole, sur les seules façades de la Manche et de l'Atlantique, et une en Outre-mer, en Guadeloupe. Alors que le volume annuel d'extraction autorisé est de 13,34 millions de m<sup>3</sup>, le volume effectivement prélevé annuellement est de l'ordre de 3 à 4 fois inférieur. En 2015, la France a importé environ 10 % de ses besoins en granulats marins, en provenance de la Grande-Bretagne, de la Belgique ou des Pays-Bas. À



ce jour, trois futurs sites potentiels sont identifiés, faisant l'objet de permis exclusifs de recherches ou de demande de concession. Il est proposé de mettre à l'étude la révision des procédures d'instruction très complexes, pour réduire fortement les délais actuellement observés (10 ans) inacceptables et très supérieurs à ce qui est observé dans les pays voisins, mais pour une durée d'exploitation beaucoup plus longue. Concernant les besoins futurs, ils doivent être estimés à l'échelle de chaque façade maritime. Il sera nécessaire d'avoir davantage recours à l'exploitation des gisements marins de granulats pour satisfaire la demande en matériaux de construction pour des besoins du développement du littoral ou de territoires situés le long des axes fluviaux, en connexion directe avec les ports maritimes, et pour ré-ensabler les plages. La planification de cette activité doit s'inscrire au croisement de la définition puis de la mise en place des schémas régionaux des carrières et des documents stratégiques de façade. Les documents d'orientation pour une gestion durable des granulats marins (DOGGM) peuvent être la clé de voûte de cette planification. Les pressions et les impacts de l'activité d'extraction sur le milieu sont multiples et dépendantes des conditions locales. L'activité d'extraction interagit également avec les autres activités en mer, et avec la pêche. Les deux activités n'étant pas incompatibles, il convient autant que possible de permettre leur coexistence. Pour limiter les impacts sur l'environnement, des mesures d'évitement et de réduction peuvent être prises comme recommander de généraliser les bonnes pratiques observées sur les sites de Dieppe et de la baie de Seine, en suscitant la création d'un groupement d'intérêt scientifique par façade maritime, afin de coordonner des études préalables, des expérimentations et le suivi des opérations d'extraction de granulats. Le développement de ce type de groupements permettrait de développer les connaissances sur le milieu naturel nécessaires à l'ensemble des activités anthropiques s'exerçant en mer, mais aussi à constituer un socle de référence commun et partagé entre tous les acteurs intervenant sur l'espace maritime et donc à faciliter la concertation et la conciliation des usages.

**Thèmes(s) :**

RESSOURCES - NUISANCES ; ECONOMIE

**Domaine(s) :**

ACTIVITE ECONOMIQUE ; ETUDE D'IMPACT ; LITTORAL ; MER

**Mot(s)-clé(s) :**

GRANULAT ; EXPLOITATION ; IMPACT ; LITTORAL ; FILIERE ECONOMIQUE ; MARCHE ; GRANULAT MARIN

**Descripteur(s) géographique(s) :**

France

**Numéro :**



011447-01

Texte disponible en ligne