

L'équipe de consultants et d'experts associés

Sommaire

Du nouveau au pays des études d'impacts	1
Retours d'expérience...	2
Un Agenda 21 Entreprise	3
Intérêt d'une stratégie carbone dans la réorganisation des transports de marchandises	3
L'équipe MEDITERRE	4
Le mot du dirigeant	4
L'audit ESR	4

Du nouveau au pays des études d'impact - Gilles DOUCE

Un projet de décret portant réforme des études d'impact va être publié dans les prochains jours en application de l'article 230 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement national pour l'environnement.

Trois modifications importantes sont apportées par cette réforme des études d'impact :

le passage d'un principe général de soumission automatique des projets à étude d'impact au-dessus d'un montant de 1,9M€ (à l'exception de listes de projets exemptés en fonction de critères et de seuils) à une liste exhaustive de projets. Cette liste distingue les projets qui sont obligatoirement soumis à étude d'impact et ceux qui peuvent l'être, après une vérification préliminaire dite « examen au cas par cas » ;

Cette procédure d'« examen au cas par cas » porte sur la nécessité de réaliser ou non une étude d'impact en fonction de la nature du projet, de sa localisation ou de la sensibilité du milieu ; cette vérification est effectuée par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (ministre de l'écologie, formation d'autorité environnementale du



« dès lors qu'un projet est soumis à étude d'impact, un régime de police administrative est mis en place pour vérifier son bon déroulement »

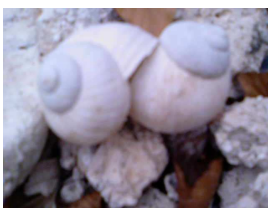
conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ou préfet de région selon les cas) ;

lorsque le projet a été soumis à l'obligation de réaliser une étude d'impact, la décision autorisant celui-ci mentionne les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la charge du pétitionnaire et

précise les modalités de leur suivi. Les mesures compensatoires ne seront plus « un vœu pieux » mais devront être réellement mises en œuvre.

- le contenu de l'étude d'impact est modifié sous divers points. Ainsi on voit apparaître la notion « d'effets cumulés » avec d'autres projets, celle de l'addition et de l'interaction des effets entre eux, des modalités de suivi des mesures d'accompagnement et du suivi de leur effets.... Pour les projets d'infrastructures de transport, il est demandé également une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ainsi qu'une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers agricoles et forestiers induits par le projet.

Le mot du Boucan



« L'escargot, un animal fascinant capable du meilleur... mais dont les choix ne doivent pas nuire au confort de sa coquille... »

MEDITERRE Conseil s'agrandit: L'équipe s'agrandit avec l'arrivée d'Audréna.

L'arrivée début Mai d'Audréna et début juin d'Audrey ont nécessité la location de 2 bureaux supplémentaires dans le centre d'affaires ATEAC Marseille au 165 avenue du Prado (cf. photo ci-contre) en attendant d'intégrer nos locaux définitifs en cours d'acquisition et d'aménagement au 352 Avenue du Prado.

Audréna AMRANI renforce l'équipe notamment dans les procédures d'appel d'offre et la réalisation de dossiers réglementaires.

Ayant suivi une formation à l'Institut de

Management Public et de Gouvernance Territoriale (IMPGT) avec un Master II Management Euro Méditerranéen spécialité Développement Durable, elle a travaillé pour la fondation Amboise Paré sur la Certification HQE (Haute Qualité Environnementale) pour la création du nouvel hôpital « Ambroise Paré - Paul Desbief », à la Joliette.

Audréna suit en parallèle une formation qui devrait lui permettre de pouvoir également intervenir activement au sein du pôle Développement Durable des Territoires.



Missions en cours et retours d'expérience ...

Deux nouvelles missions d'Assistance à Maitrise d'Ouvrage pour MEDIATERRE Conseil :

Un gazoduc pour la Corse...

GRT Gaz vient de confier à MEDIATERRE Conseil une mission d'AMO en matière d'étude d'impact d'un projet de gazoduc pour la desserte de la Corse.

La mission d'une durée d'environ 18 mois vise à suivre la réalisation de l'étude d'impact du projet CYRENEE confiée à EGIS pour le compte du Maître d'Ouvrage

dans un cadre réglementaire en pleine évolution (nouveau décret à paraître sur les études d'impact applicable en 2012).

La mission d'assistance confiée à MEDIATERRE Conseil est à intégrer dans l'évolution réglementaire en cours avec la publication prochaine de 2 nouveaux décrets concernant la réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements d'une part et la réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement

Le projet CYRENEE est un projet de gazoduc d'environ 340kms ayant pour but d'alimenter la Corse en gaz naturel à partir d'un raccordement sur le projet GALSI au Nord-Est de la Sardaigne. Ce projet est constitué de 4 parties :

- un tracé terrestre entre la station de compression (su Nord Est de la Sardaigne) et la côte Sarde,
- Une partie offshore entre la côte Sarde et un atterrissage

sur la façade maritime Sud –Est de la Corse

- Une canalisation terrestre entre l'atterrissage corse et la zone d'implantation d'une future centrale électrique dans la périphérie de Bastia (canalisation de 120 à 130km)
- Une canalisation terrestre entre l'atterrissage corse et la zone d'implantation de la future centrale électrique dans la périphérie d'Ajaccio (canalisation de 100 à 110km)

L'étude d'impact de ce projet constitue la pièce maitresse du dossier de demande d'autorisation ministérielle qui doit être déposé par GRTgaz en septembre 2012 pour une mise en service de l'ouvrage prévue fin 2015.

L'élargissement de l'autoroute au Nord de Vierzon...

COFIROUTE a confié à MEDIATERRE Conseil une mission d'Assistance à Maitrise d'Ouvrage en matière d'étude d'impact et d'enquête publique du projet d'élargissement à 2 x 3 voies de l'autoroute A71 entre les bifurcations A71/A85 et A71/A20.

L'étude d'impact et le dossier d'enquête publique sont définies par les articles R 214-32 et R 214-3, R 122-3 et R 122-4, R 414-19 (sites Natura 2000) et par le décret 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, et ses décrets modifi-

catifs (Code de l'Environnement).

L'étude d'impact devra être réalisée conformément à la réglementation des études d'impact sur l'environnement (textes et jurisprudence) et en particulier aux articles L122-3 et R122-3 du Code de l'Environnement.

Plusieurs points récents ou futurs (rappelés ci-après) nous semblent à signaler par rapport à l'évolution réglementaire concernant ces dossiers :

La mission consiste en une mission d'assistance depuis la formalisation des cahiers des charges des consultations jusqu'à l'instruction administrative, l'enquête publique et au delà jusqu'à l'obtention de l'arrêté. Outre la définition détaillée, la planification et le contrôle des dossiers réglementaires, MEDIATERRE assurera le suivi de la procédure administrative, la prestation consistant en une assistance technique du Maître d'ouvrage pendant l'enquête d'utilité publique

-1. Le rôle de l'autorité environnementale depuis le décret 2009-496 du 30 avril 2009 (article R.122-1-1 du code de l'environnement) et la façon d'associer ces services de la DREAL en parallèle du travail de constitution du dossier avant leur saisie officielle,

-2. L'évaluation NATURA 2000 rendue obligatoire pour tout projet soumis à étude d'impact depuis le 9 Avril 2010 et constituant une pièce à part entière du dossier d'enquête publique.

3. Les 2 décrets attendus portant respectivement réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements et réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

La réforme des études d'impact : le nouveau décret...

MEDIATERRE Conseil a développé une méthodologie permettant de répondre dès à présent aux attentes du nouveau décret que l'Autorité Environnementale (*) tend déjà à intégrer dans la formulation de ses avis sur les études d'impacts qui lui sont transmises.

Les principaux points de cette nouvelle approche rédactionnelle concernent :

- 1) Un nouveau paragraphe permettant de décrire le projet,
- 2) Une analyse des effets du projet à court, moyen et long terme

ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux.

- 3) L'analyse des effets cumulés u projet avec d'autres projets connus
- 4) La prise en compte du critère Santé comme critère de choix du projet parmi les autres partis envisagés
- 5) Les effets attendus des mesures d'accompagnement ainsi que la pré-

sentation des principales modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets.

L'Autorité Environnementale (*)

Depuis le décret 2009-496 du 30 avril 2009, toute étude d'impact doit être visée par l'autorité environnementale avant mise en enquête publique (article R.122-1-1 du code de l'environnement). L'autorité environnementale est de la compétence du préfet de région qui sollicite les services de la DREAL. Elle a deux mois pour donner son avis après réception de l'étude d'impact. Cet avis est rendu public par la préfecture (publié sur le site internet des préfectures de région). L'avis est réputé favorable s'il n'a pas été émis dans ce délai. Cet avis est joint au dossier d'enquête publique ou de procédure équivalente de consultation du public, à défaut il est rendu public par la mairie concernée par le projet.

L'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation et l'analyse des enjeux écologiques et risques potentiels liés aux aménagements fonciers agricoles et forestiers induits par le projet complètent cette démarche pour les infrastructures de transport.

Un AGENDA 21 pour les Entreprises

Les entreprises, au même titre que l'ensemble des constituants de nos sociétés, sont interrogés sur leur mode de fonctionnement face aux enjeux écologiques planétaires.

Ils sont appelés à prendre leur part dans la lutte contre le réchauffement climatique, la préservation des écosystèmes et des ressources naturelles (eau, air, sol, matières premières)

Un agenda 21 est l'un des outils de transcription dans la réalité du concept de développement durable. Cela exige l'implication de toutes les parties prenantes.

Démarche itérative (donc pérenne), un Agenda 21 doit constamment évoluer pour améliorer son efficacité d'où l'utilité d'une évaluation continue des actions mises en place à l'aide d'une batterie d'indicateurs (tableau de bord).



De l'intérêt stratégique à l'avantage concurrentiel d'une stratégie carbone dans la réorganisation des transports multimodaux de marchandises

Auteurs : Gilles DOUCE (MEDIATERRE) et Alexandre VALLÈS, (EDIFRET - filiale SNCF GEODIS)

Quel est l'intérêt général à s'engager dans ce type de démarche?

La réorganisation des transports et de la logistique revêt de nombreux enjeux notamment économiques, réglementaires, environnementaux, sociaux, territoriaux, stratégique,...

Substituer une partie du transport routier de marchan-

disées par un autre mode de transport permet d'obtenir des gains importants en termes de consommation d'énergie, de frais de personnels, d'entretien véhicules... Le développement de méthodes d'internalisation des coûts externes des transports au regard du Développement Durable commence à montrer l'intérêt de promouvoir des solutions de transport moins couteuses pour la collectivité et incite à mettre en place des tarifications adaptées.

De même, les autres modes de transport terrestres ou maritimes permettent de réduire les pollutions atmosphériques locales, les émissions de GES et de gaz contribuant aux pluies acides, les dépôts toxiques affectant la chaîne alimentaire et, selon les lieux, les nuisances sonores entraînant pour la collectivité des effets positifs en matière d'urbanisme, d'environnement et de santé.

Enfin, au niveau social/sociétal, pour les longues distances, le remplacement du transport routier par un autre mode de transport, améliore les conditions de travail et de sécurité des conducteurs (réduction des temps de conduite, réduction des risques d'accidents, suppression d'éloignements familiaux...) mais aussi la qualité de vie



Comment assurer le suivi et l'évaluation des dispositifs mis en place ?

Le suivi et l'évaluation des dispositifs passent par le développement des solutions informatiques d'échange et de suivi des flux de marchandises, élément fondamental du système ; celui-ci pouvant se connecter directement aux outils d'évaluation pour des requêtes en masse (analyse flux par flux).

La plateforme collaborative - Dialo2g, créée par Edifret - associe les acteurs d'une chaîne (produit, transport) pour un suivi fiable et sécurisé des impacts, la valorisation des bénéfices (par rapport à une situation de référence) et des actions de réduction mises en place.

Comment optimiser la mise en œuvre de cette politique ?

Différentes actions montrent leurs intérêts aux

acteurs du transport pour optimiser le dispositif à tous les niveaux (organisation, matériel, motorisations, conducteurs) :

- logistique partagée,
- optimisation des taux de remplissage (AR),
- mise en place des opérateurs ferroviaires de proximité,
- gestion des flux d'information en temps réel,
- valorisation de la multimodalité et réponses aux objectifs territoriaux,
- formations aux bonnes pratiques (achats, éco-conduite,...)

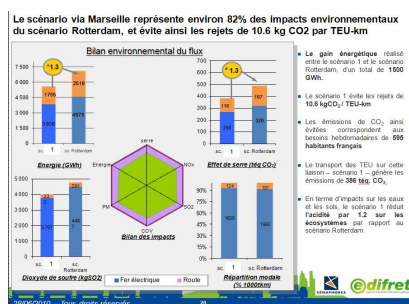
Pourquoi une stratégie carbone pour un Port ?

Celle-ci peut se décliner à plusieurs niveaux.

La mise au point d'une stratégie carbone innovante et évolutive intégrant la nouvelle donne sur l'intermodalité est un élément fort de l'image de tout intervenant dans la chaîne de transport : optimisation économique et environnementale dans un souci de développement durable

L'intérêt concurrentiel d'une stratégie volontariste en prévision des évolutions techniques et réglementaires attendues est un élément fort permettant de réorienter la politique de transports vers une nouvelle politique plus en phase avec les évolutions en cours.

La réponse aux enjeux territoriaux et le besoin d'une politique locale encourageant la multimodalité (à Vision des coûts externes du transport) et le caractère stratégique du Port à l'échelle hexagonale comme européenne, véritable interface de l'intermodalité (de l'overland à l'overseas).



Edifret est certifié et partenaire de :



L'équipe de consultants et d'experts associés



Gilles DOUCE, Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées, intervient depuis 25 ans dans le conseil et la stratégie en matière d'environnement. Sa compétence est assise sur son expérience tant professionnelle, que personnelle (commissaire-enquêteur...) et sur sa connaissance de la réglementation. Il dirige le cabinet MEDIATERRE Conseil dont il est le fondateur.



Hervé BARDINAL intervient depuis près de 20 ans sur les études réglementaires de grands projets d'aménagement et le conseil en environnement. Ses compétences dans le domaine écologique lui permettent également de piloter des diagnostics territoriaux et des expertises liés aux espaces naturels (inventaires, schémas départementaux, ...).



Sandra COSTE intervient depuis une quinzaine d'années dans le domaine de l'environnement et assiste les maîtres d'ouvrages dans leurs projets (expertise et réglementation). Biologiste de formation, elle intervient dans la protection et la gestion des milieux naturels (inventaires, conseil, expertises). Elle réalise également des diagnostics et apporte des conseils en matière de développement durable.



Laurent SGARD a développé des compétences sur les problématiques environnementales pour de nombreux acteurs publics ou privés. Il apporte notamment ses connaissances dans l'analyse du milieu naturel et des enjeux liés au domaine de l'eau.



Aurélien AMAR assiste les aménageurs, les constructeurs d'infrastructures et les communes dans la réalisation de dossiers réglementaires (études d'impacts, dossiers d'enquête publique...) et les entreprises dans des missions de conseil et d'études en matière d'environnement.



Henri TIMSIT, hydraulicien. Fondateur du cabinet IGETEC, il a développé depuis plus de 30 ans des compétences sur les problématiques hydrauliques et environnementales liées aux projets d'aménagements, d'infrastructures et d'équipements. Il a travaillé dans les différents bureaux d'études où il a exercé pour de nombreux acteurs publics (collectivités, services de l'État...)



Auréna AMRANI a acquis une partie de ses connaissances dans le domaine de l'Environnement à l'Institut de Management Public et de Gouvernance Territoriale (IMPCT—Master II Management Euro Méditerranéen spécialité Développement Durable). Elle assiste les consultants de l'équipe sur les dossiers réglementaires et participe activement aux procédures d'appels d'offres.

MEDIATERRE s'agrandit et prépare son futur déménagement Avenue du Prado.

En attendant d'intégrer nos locaux définitifs en cours d'acquisition et d'aménagement au 352 Avenue du Prado (déménagement prévu début Août), nous avons pris 2 bureaux supplémentaires dans le centre d'affaires ATEAC Marseille au 165 avenue du Prado (le bâtiment avec un palmier intégré dans la façade en verre...).

Les futurs locaux seront équipés d'une salle spécialement dédiée à la vidéo-conférence afin de limiter, autant que possible, le déplacement des collaborateurs et ainsi de contribuer à l'amélioration de la trace carbone de l'activité de MEDIATERRE Conseil.

Gilles DOUCE

Directeur MEDIATERRE Conseil

Contact : Gilles DOUCE Tél. 06 07 71 73 10
mediaterre.conseil@sfr.fr

Siège Social

11 Avenue de Tahure 13009 Marseille
mediaterre.conseil@sfr.fr



L'audit ESR : l'Evaluation des Services Rendus par les écosystèmes aux entreprises

L'objectif de cet audit est de permettre aux entreprises de mettre au point des stratégies répondant aux risques et opportunités qui découlent de leur dépendance et de leur impact vis-à-vis des écosystèmes grâce à un outil* identifiant les liens entre les évolutions des écosystèmes et leurs objectifs économiques.

Les entreprises ont un impact sur les écosystèmes et les services qu'ils rendent mais en sont également fortement dépendantes. La dégradation des écosystèmes peut donc présenter un certain nombre de risques pour la performance des entreprises, mais pas ailleurs peut aussi créer de nouvelles opportunités économiques.

« Le réchauffement planétaire fait aujourd'hui les gros titres, mais demain c'est la dégradation des écosystèmes qui fera la une des journaux » J. LASH, Pdt du World Resources Institute, B. STIGSON, Pdt du World Business Council for Sustainable Development et J.EHRMANN, Directeur du Meridian Institute.

Une méthode d'évaluation des services écosystémiques en 5 étapes :

- Choix du périmètre de réalisation de l'audit ESR,
- Identification des services écosystémiques prioritaires,
- Analyse de l'état et de l'évolution de ces services prioritaires,
- Identification et évaluation des risques et opportunités pour l'entreprise,

- Elaboration et priorisation des stratégies permettant de minimiser les risques et de maximiser les opportunités

Au-delà de cette approche, l'audit ESR permet à l'entreprise :

- d'établir le lien entre les résultats de l'entreprise et la santé des écosystèmes,
- d'encourager les « bonnes pratiques » et participer ainsi à une véritable politique de développement durable
- d'améliorer son image de responsabilité et de transparence.

En réalisant cet audit, nous pouvons vous aider à évaluer les risques et opportunités émergents, tout en vous permettant d'améliorer vos performances environnementales

* L'ESR ou « Corporate Ecosystem Services Review » est un outil méthodologique élaboré conjointement par le WRI (World Resources Institute), le WBCSD (World Business Council for Sustainable Development) et le Meridian Institute.