



**MINISTÈRES  
TRANSITION ÉCOLOGIQUE  
COHÉSION DES TERRITOIRES  
MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **CONCOURS PROFESSIONNEL DE TECHNICIENS SUPÉRIEURS EN CHEF DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**2021-MTE-TSCDD-59-EEI**

**Session 2021**

**Épreuve n°1**

**SPÉCIALITÉ : Entretien et exploitation des infrastructures**

**Durée : 2 heures – coefficient 3**

**Ce dossier comprend 24 pages y compris celle-ci**

# Instructions à lire attentivement avant de commencer l'épreuve :

- Vous devez remplir en totalité le bandeau situé en haut de chacune de vos feuilles de composition A3, y compris le numéro d'inscription communiqué dans votre convocation ; à défaut, votre composition ne sera pas corrigée.
- En dehors des bandeaux, aucun signe distinctif ni signature ne doit apparaître sur vos copies, sous peine d'exclusion du concours.
- Il ne faut rien inscrire sur le sujet.
- Vous devez utiliser exclusivement des stylos-bille de couleur foncée noire ou bleue (les stylos à plume et crayons à papier sont proscrits).
- Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé.
- Aucun document, ni matériel électronique n'est autorisé.
- Les feuilles de composition A3 doivent toutes être numérotées, sous la forme :  
Numéro de la page/Nombre total de pages.
- Le document contenant les sujets ne doit pas être rendu.

Cette épreuve consiste à répondre à quatre questions à partir d'un dossier comportant des documents relatifs aux politiques publiques portées par les ministères chargés de la Transition écologique et du logement.

Ce dossier comprend 6 documents.

<b>Document 1</b>	<b>Delle-Lure : les déchets s'accumulent aux bords de la RN 19</b> – article de France bleu.fr – 8 avril 2019	<b>pages 5 à 8</b>
<b>Document 2</b>	<b>La gestion différenciée des dépendances vertes - Phase 1 : état des lieux et mise en évidence de perspectives relatives à la gestion différenciée des dépendances vertes des infrastructures de transport</b> – rapport du CEREMA – Août 2018 [EXTRAIT n° 1]	<b>pages 9 à 11</b>
<b>Document 3</b>	<b>La gestion différenciée des dépendances vertes - Phase 1 : état des lieux et mise en évidence de perspectives relatives à la gestion différenciée des dépendances vertes des infrastructures de transport</b> – rapport du CEREMA – Août 2018 [EXTRAIT n° 2]	<b>pages 12 à 14</b>
<b>Document 4</b>	<b>Campagne de sensibilisation « Stop aux déchets, la route n'est pas une poubelle ! »</b> – dossier de presse – DIR Centre-Est – 2018	<b>pages 15 à 18</b>
<b>Document 5</b>	<b>La séquence « éviter, réduire et compenser » un dispositif consolidé</b> – THEMA – Commissariat général au développement durable – mars 2017	<b>pages 19 à 22</b>
<b>Document 6</b>	<b>La dir-Ouest récompensée pour son engagement environnemental</b> – communiqué de presse – dir Ouest – le 11 décembre 2017	<b>pages 23 à 24</b>

# SUJET

► **Question 1 : Après avoir défini les dépendances vertes du réseau routier, vous préciserez quels sont les objectifs et les enjeux liés à leur entretien.**

(5 lignes maximum)

(1 point)

► **Question 2 : Après avoir précisé dans quel cadre s'inscrit la séquence « éviter, réduire et compenser », vous détaillerez ses objectifs et ses grands principes dans le cadre de l'entretien et de l'exploitation des routes.**

(5 à 10 lignes maximum)

(3 points)

► **Question 3 : Quelle est la problématique liée aux déchets issus de l'entretien des dépendances vertes ? Quelle solution est envisageable pour améliorer leur valorisation ? Vous détaillerez notamment les modalités de mise en œuvre et les conditions de réussite.**

(10 à 15 lignes maximum)

(5 points)

► **Question 4 : Afin de définir une stratégie visant à réduire les déchets des abords routiers, un groupe de travail a été créé à la direction départementale des routes (DIR). Vous explicitez les pistes d'actions que pourrait proposer le groupe de travail.**

(15 à 20 lignes maximum)

(7 points)

► **Orthographe, grammaire, clarté, organisation des idées : 4 points bonus ou malus**

# Delle-Lure : les déchets s'accumulent aux bords de la RN 19

[Nicolas Wilhelm](#) Lundi 8 avril 2019 à 17:39



Des déchets divers et variés jonchent le sol le long de la RN 19 du côté d'Argiésans. © Radio France - Nicolas Wilhelm

La Dir Est, Direction Interdépartementale des Routes de l'Est, lance chaque année en avril une campagne de sensibilisation **à destination des usagers pour les inciter à plus de civisme**. Un ramassage des déchets était organisé ce lundi aux abords de la RN 19 entre Delle et Lure. Ce sont près de 20 agents qui sont mobilisés chaque année pour ces tâches ingrates.

## Polystyrène, lingettes, canettes et ...poupée gonflable

A hauteur d'Argiésans sur la RN 19, **les agents ont rempli des dizaines de sacs**. A l'aide d'une pince, Xavier a ramassé les déchets sauvages

balancés par dessus la glissière de sécurité. Il a trouvé de tout.

*"Polystyrène, plastiques, canettes, mouchoirs, lingettes, on trouve de tout. On a même retrouvé une fois une poupée gonflable. Ce sont des camions qui perdent des choses en roulant ou des gens qui jettent par la fenêtre"* explique l'agent un brin fataliste. **Les agents prennent aussi des risques au cours de ces ramassages.** *"On nous a déjà jeté des bouteilles dessus alors qu'on ramassait du papier. Il y a aussi des gens qui klaxonnent comme pour nous dire, vous ne servez à rien !"* poursuit Xavier, gilet réfléchissant sur le dos.

## **30 tonnes de déchets sur l'aire des bois de Vaux à Couthenans**

Aux abords de la RN 19, il ne faut même pas dix mètres pour remplir un sac poubelles de 130 litres. Les plus gros déchets, **bidets, vieux téléviseurs, sont chargés directement dans le camion** de la Dir Est. Les équipes de la Dir Est interviennent chaque année au mois d'avril pour ramasser les déchets sauvages sur les 50 kilomètres de la RN 19 qui séparent Delle de Lure.



Spectacle de désolation aux bords de la RN 19 © Radio France - Nicolas Wilhelm

*" On a environ une demi tonne de déchets par kilomètre. Sur l'aire des bois de Vaux à Couthenans, on avait l'an dernier 30 tonnes de déchets à cause des déchets des usagers de la route et ceux des citoyens qui emmènent leurs sacs pour les mettre dans ces poubelles là" indique Sébastien Senecot, le chef de centre d'Héricourt.*

## **50 tonnes de déchets entre Delle et Lure**

50 tonnes de déchets sont ainsi récoltés chaque année et **ce travail prend beaucoup de temps**. La Dir Est doit assurer l'entretien, les réparations et les interventions sur les routes nationales des quatre départements francs-comtois et dans toute la région Grand Est. On est donc **très loin des missions habituelles**. *" Pendant que nos agents sont mobilisés pour ramasser des papiers, on ne les a pas pour boucher des*

*trous, pour élaguer des arbres qui cachent des panneaux. Après l'hiver, on a pourtant besoin d'eux pour réparer les routes par exemple" rappelle Jean Michel Fontaine, chef d'équipe.*

## **Les déchets partent à l'incinération**

Les déchets retrouvés au bord de route sont ensuite incinérés. Certains ont été utilisés pour fabriquer un personnage placé au bord de la RN 19 au niveau d'Héricourt. Il porte un **panneau orange sur lequel on peut lire ce rappel alarmant " 1 demi tonne de déchets au kilomètre"** (voir ci dessous)



# 1 - Définition des notions de « dépendances vertes » et de « gestion différenciée »

## 1.1 - Les caractéristiques des dépendances vertes

Les dépendances des infrastructures routières correspondent à l'« ensemble du domaine public de l'infrastructure (accotements, talus, fossés) à l'exception de l'emprise affectée au déplacement (chaussée, plate-forme ferrée, chenal de navigation) » [1].

Une dépendance regroupe les accotements, les fossés, les noues, les merlons, les buttes, les talus, les terres-pleins centraux, les ronds-points, les échangeurs, les diffuseurs et les îlots directionnels, ainsi que les circulations douces, les chemins latéraux d'accès ou de desserte agricole, les délaissés de voiries, les aires de repos, les points d'arrêt, les aires de stockage ou de service et les bassins de rétention ou de stockage des eaux de voirie.

Les dépendances sont appelées « *dépendances vertes* » lorsqu'elles sont pourvues de végétation.

Les dépendances vertes accompagnent le réseau routier, qui représente en France environ 1 million de km, décomposé comme suit :

Routes et autoroutes	2010	2014
Autoroutes	11 392	11 560
dont autoroutes concédées	8 548	8 951
Nationales	9 754	9 645
Réseau routier départemental	377 769	378 973
Réseau routier communal	651 202	673 290
<b>TOTAL</b>	<b>1 050 117</b>	<b>1 073 468</b>

Tableau 1 : Réseau routier en France (km) [2]

**L'emprise des dépendances vertes varie selon la nature des infrastructures de transport (autoroute, routes nationales, routes départementales, routes communales et chemins), de la région traversée (zone urbaine, zone rurale, zone de montagne, etc.), de la période de construction de l'ouvrage, du foncier alloué à l'infrastructure et de sa fréquentation.**

À titre d'exemple, l'agence régionale de l'environnement de Haute-Normandie indique que les dépendances vertes accompagnant les autoroutes peuvent représenter de 10 à 15 m autour des voies [3]. La largeur des dépendances vertes pourra à l'inverse être très réduite pour des réseaux secondaires ou des routes sinueuses de montagne. Ainsi, si l'on considère une emprise moyenne d'environ 4 m, alors les surfaces allouées aux dépendances vertes sur le territoire national représentent environ 8 500 km<sup>2</sup>. À titre de comparaison, cette valeur correspond à environ 1.5 % de la superficie totale de la France ou encore à 67 % de la région Nord-Pas-de-Calais.

## 1.2 - Les fonctions des dépendances vertes

### 1.2.1 - Les enjeux et les services rendus par les dépendances vertes

Les dépendances vertes assurent de **multiples fonctions**, qui peuvent être regroupées au sein des quatre grandes familles d'enjeux présentées dans l'illustration suivante :

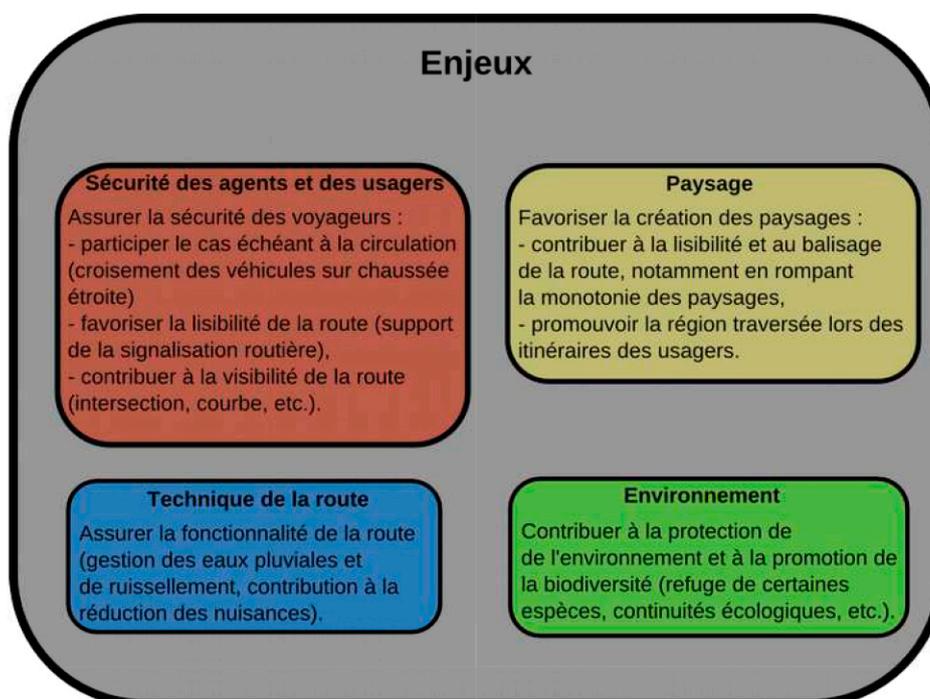


Illustration 1 : Enjeux et services rendus par les dépendances vertes.  
(Source : Cerema Nord-Picardie)

Dans l'illustration 1 ci-dessus, quelques exemples d'enjeux sont cités pour chaque grande famille. Ces exemples ne constituent pas une liste exhaustive. Par ailleurs, certains enjeux peuvent s'inscrire dans plusieurs de ces grandes familles. À titre d'exemple, la lisibilité et le balisage de la route participe à la valorisation paysagère et à la sécurité des usagers. C'est également le cas de la contribution des dépendances à la réduction de certaines nuisances (sonores, pollution visuelle, neige et congères, propagation du vent, etc.) qui favorise une meilleure intégration de l'infrastructure dans son environnement, participe au maintien de sa fonctionnalité et impacte le paysage environnant.

La diversité des enjeux et des services rendus par les dépendances vertes est directement liée à la variété de ces espaces, qui peuvent se situer aux abords des routes ou dans les délaissés des infrastructures routières.

### 1.2.2 - La spatialisation de ces enjeux au sein des dépendances vertes

Les gestionnaires distinguent au sein des dépendances vertes **plusieurs zones** schématisées par la figure 2 ci-dessous. **Ces espaces sont délimités selon les fonctions qu'ils doivent assumer en priorité**, ce qui influe sur leur mode de gestion. Cette distinction s'opère principalement en fonction des distances à l'infrastructure de transport, des ouvrages techniques associés ou des limites d'emprise.

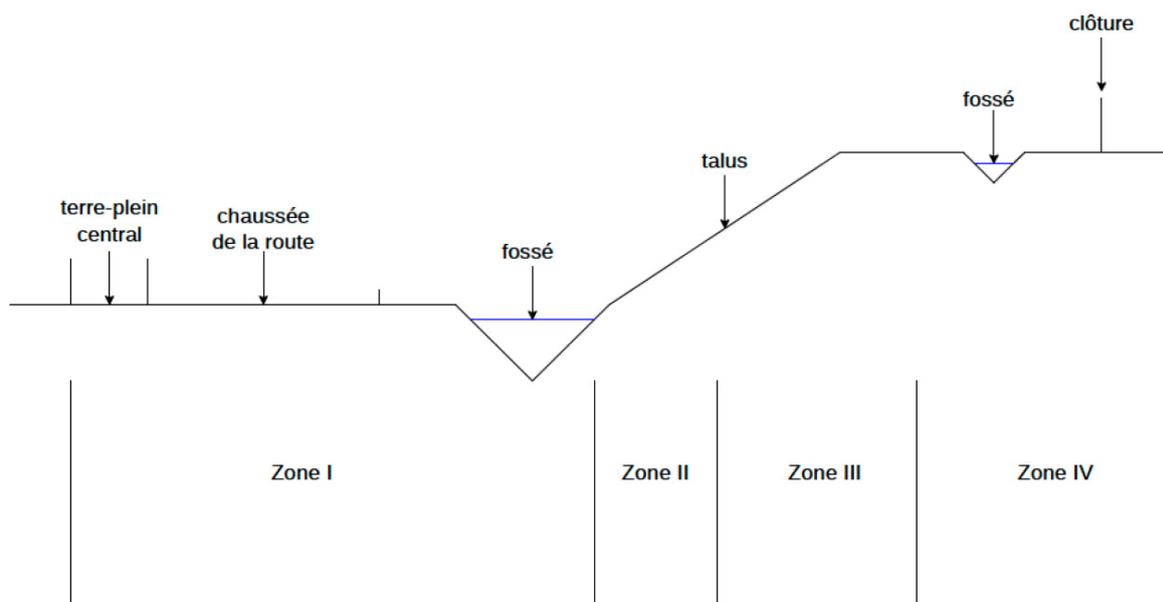


Illustration 2 : Coupe schématique d'une dépendance verte d'une infrastructure routière.  
(Source : Cerema Nord-Picardie)

La **zone I** des dépendances vertes se distingue par sa proximité à l'infrastructure de transport. Elle assure principalement un rôle lié à la **sécurité des usagers de la route**. Elle doit permettre la bonne lisibilité de la route, notamment au travers de la signalisation, ainsi que l'arrêt d'urgence des véhicules, le déplacement et le refuge des usagers arrêtés.

La **zone II** des dépendances vertes supporte les fonctions techniques assurant la **fonctionnalité de la route**. Elle peut, par conséquent, recueillir des ouvrages hydrauliques, comme les fossés permettant la gestion des eaux pluviales, et participe à la stabilité des talus. Cette zone contribue activement à la bonne visibilité de la route, des fossés ou des caniveaux présents.

La **zone III** des dépendances vertes présente moins d'enjeux relatifs à la sécurité des usagers ou à la technique de la route. Elle peut en revanche contribuer à la **promotion de la biodiversité et des paysages**. Ainsi, elle peut être le refuge d'une faune et d'une flore spécifique et participer à la mise en valeur de l'itinéraire. Elle participe également indirectement à la sécurité des usagers en réduisant les risques de monotonie au volant.

Enfin, la **zone IV** des dépendances vertes peut faire l'objet d'enjeux relatifs à la **porosité de l'infrastructure par rapport à son environnement**. Dans le cas où le gestionnaire doit réduire les risques de collisions notamment liés au franchissement de l'infrastructure par la faune, alors cette zone fait l'objet d'un entretien particulier pour éviter l'endommagement de la clôture. Dans le cas contraire, la gestion peut se faire au cas par cas selon les riverains de cette dépendance verte (zone agricole, zone habitée, etc.). Lorsque peu d'enjeux sont présents sur cette zone, alors une gestion plus extensive, proche de celle prévue pour la zone III, peut être proposée.

### 1.2.3 - La définition de la gestion différenciée des dépendances vertes

Les dépendances vertes répondent, au travers de leurs différentes zones (*cf.* illustration 2), à divers enjeux. Les gestionnaires de ces dépendances vertes, pour répondre aux enjeux précédemment listés, doivent tenir compte des spécificités de l'infrastructure (carrefour, virage, pont, etc.), dans une logique d'itinéraire.

Cette **gestion adaptée aux caractéristiques (topographique, géographique, écologique, climatique, etc.)**, au **potentiel d'évolution et aux fonctions des dépendances vertes est appelée « gestion différenciée »**. La partie suivante propose une succincte présentation de l'histoire de la gestion différenciée en France et de ses enjeux.

### 3.1.3 - Gestion des déchets

Deux types de déchets peuvent être rencontrés sur les dépendances vertes :

- les déchets abandonnés au bord de la route ;
- les déchets verts issus de l'entretien des dépendances.

Une note d'information relative à la gestion des déchets d'exploitation de la route est aujourd'hui en cours de rédaction au sein du Cerema. Elle renseigne sur la réglementation en vigueur et informe sur les modalités permettant d'améliorer ou d'optimiser leur gestion. Le présent rapport rappelle ci-après les principaux enjeux associés à la gestion des déchets produits sur les dépendances vertes.

Dans la mesure du possible, les déchets abandonnés au bord de la route devront être collectés et gérés avant d'engager l'entretien d'une dépendance verte. Ceci ne semble possible que lorsque la végétation n'est pas encore trop haute et trop dense sur la dépendance verte. Cette modalité permet au gestionnaire d'organiser la valorisation des déchets verts issus de l'entretien des dépendances et, le cas échéant, le tri en vue du recyclage et de la valorisation des déchets abandonnés en bord de route. À l'inverse, l'absence de gestion préalable des déchets abandonnés conduit nécessairement les gestionnaires à éliminer par stockage ou incinération ces déchets [11].

#### *La gestion des déchets abandonnés au bord de la route*

L'entretien des dépendances vertes est rendu compliqué en particulier par la présence de déchets abandonnés au bord de la route. Ces derniers peuvent représenter des quantités non négligeables, de l'ordre de 500 kg/km d'autoroute et par an. Ils sont composés de flux hétérogènes :

- de diverses natures : emballages, équipements électriques et électroniques, ameublement, ordures ménagères résiduelles, etc. ;
- et de différents matériaux : plastique, verre, métal (acier, aluminium), papier-carton.

Le gestionnaire de la route peut être considéré comme **détenteur de ces déchets**, conformément à l'article L. 541-2 du code de l'environnement. À ce titre, il doit en assurer la gestion jusqu'à leur élimination ou leur valorisation finale, même lorsque le déchet est transféré à des fins de traitement à un tiers. Cette gestion doit répondre à la **hiérarchie des modes de gestion** prévue par le code de l'environnement dans son article L. 541-1-1 :

- la préparation en vue de la réutilisation ;
- le recyclage ;
- toute autre valorisation, notamment la valorisation énergétique ;
- l'élimination.

Le référentiel national des coûts du service public de prévention et de gestion des déchets ménagers et assimilés en 2014 [12] publié par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) en mars 2017 permet de donner un ordre de grandeur des coûts complets moyens induits par la gestion des déchets, en fonction de leur nature :

- les ordures ménagères résiduelles : 240 €/t collectée ;
- les recyclables secs hors verre (papier-carton, plastique, acier, aluminium) : 440 €/t collectée ;
- le verre : 85 €/t collectée ;
- les déchets des déchetteries : 130 €/t collectée.

Ces coûts, donnés à titre indicatif, concernent le service public de gestion des déchets. Ils pourront donc être significativement différents pour les gestionnaires d'infrastructures de transport, qui sont notamment confrontés à des coûts de collecte plus importants.

À titre d'exemple, pour la direction interdépartementale des routes (DIR) du Nord, la gestion des déchets abandonnés représente un budget annuel de 650 000 €, soit 11 % du budget d'entretien des routes. Pour la DIR Est, le coût consacré à la collecte et au traitement des déchets en 2010 est de 850 000 €, soit environ 10 % du budget consacré à l'exploitation du réseau routier. Ce montant ne comprend pas l'entretien des aires de repos.

L'information des citoyens pourrait s'avérer nécessaire pour sensibiliser et réduire la quantité de déchets abandonnés au bord de la route. Une action concertée des gestionnaires et des collectivités concernées pourrait à ce titre être recommandée, afin d'assurer une harmonisation entre les différentes communications locales. À titre d'exemple, la DIR Est a proposé plusieurs actions (radio, panneaux à messages variables, affiches) pour limiter le geste d'abandon au bord des routes<sup>5</sup>. Ainsi, chaque jour, du 1<sup>er</sup> au 7 avril 2012, aux heures de pointes, les panneaux à messages variables du réseau de la DIR Est ont affiché le message suivant : « *Non aux routes dépotoirs* ».

En outre, il apparaît également intéressant de suivre la quantité et la qualité des déchets abandonnés au bord de la route. Ces données, complétées par celles relatives aux coûts de gestion, pourront sensibiliser l'ensemble des parties prenantes sur les conséquences de ces incivilités.

Enfin, une réflexion plus globale pourrait être menée sur les filières de gestion à préférer pour ces déchets, afin d'**optimiser les quantités valorisées** et d'en **maîtriser les coûts**. Outre les divers exutoires possibles (tri-mécano-biologique, compostage, méthanisation, recyclage, valorisation énergétique, etc.), la question de la nécessité d'une étape de tri intermédiaire pourrait être posée. Celle-ci permettrait de séparer les déchets en fonction de leur nature et d'organiser ensuite une opération de recyclage et de valorisation de certains déchets. Les déchets ainsi valorisés présenteraient alors une valeur marchande venant en déduction des coûts supportés par les gestionnaires.

#### *La gestion des déchets verts issus de l'entretien des dépendances*

D'après le Cerema [10], « *l'exportation des déchets de fauchage pourrait avoir un effet important sur les communautés végétales des bords de route : les bords de route constituent un lieu d'emménagement de nutriments notamment azotés, aussi l'exportation de ces déchets organiques issus de la fauche peut participer au rééquilibrage de la balance azotée des sols. Par ailleurs, les sols des bords de route sont pollués par les sels et des métaux lourds qui ne sont pas sans conséquences sur la biodiversité.* »

L'entretien des dépendances vertes génère en effet des déchets verts de différentes natures, ligneux ou non, fonction de la végétation présente sur ces espaces. Selon les gestionnaires, ces résidus de fauche peuvent faire l'objet d'une exportation et d'une gestion adaptée. Elle permet la valorisation de ces déchets mais présente un coût supplémentaire à la charge du gestionnaire. Dans le cas où la gestion des déchets abandonnés au bord de la route a pu préalablement être réalisée par le gestionnaire, les déchets issus du fauchage ou de l'élagage des arbres peuvent faire l'objet d'une valorisation organique dans une installation de compostage ou de méthanisation.

Une **installation de compostage** permet de réaliser un traitement aérobie de déchets fermentescibles. Afin que ce procédé se déroule de manière optimale, les déchets doivent présenter des conditions d'humidité, d'aération, de température et un rapport carbone sur azote intéressant. Ce traitement produit du compost, qui peut être utilisé comme amendement à la terre. Ce compost peut faire l'objet de labellisation (OK compost, etc.) et de normes (exemple : NFU 44051) justifiant de ses qualités en tant qu'engrais organique. Le traitement dans une installation de compostage présente un coût variable selon les collectivités territoriales et les exutoires existants. Il peut être estimé en moyenne à une valeur comprise entre 30 et 80 €/t.

Une **installation de méthanisation** repose sur un traitement anaérobie des déchets fermentescibles. Ce procédé produit du digestat, amendement organique partiellement stabilisé, et du biogaz, mélange gazeux saturé en eau à la sortie du digesteur [13]. Le digestat peut retourner

---

<sup>5</sup> <http://www.enroute.est.developpement-durable.gouv.fr/non-aux-routes-depotoirs-r144.html>

au sol, après une phase de maturation par compostage, ou être utilisé au comblement d'anciennes décharges ou à la réhabilitation de sites pollués. Le biogaz peut être valorisé par combustion et produire de l'électricité et de la chaleur, ou contribuer à la production d'un carburant. Le traitement dans une installation de méthanisation présente des coûts similaires à ceux d'une installation de compostage.

Certaines **initiatives locales** permettent de réaliser cette gestion à des coûts faibles. À titre d'exemple, en 2012, la communauté de communes du Val d'Ille [14] a donné gratuitement l'intégralité des résidus de fauche à des agriculteurs disposant d'une unité de méthanisation.

La gestion des déchets verts issus de l'entretien des dépendances s'inscrit dans une politique globale de développement durable et contribue à l'utilisation raisonnée de ressources.

### 3.1.4 - Promotion de la biodiversité

La gestion différenciée génère des externalités positives en matière de promotion de la biodiversité au sein des dépendances vertes. **L'adaptation des pratiques (fauchage, techniques alternatives aux produits phytosanitaires, gestion des déchets) aux spécificités des dépendances vertes favorise en effet le développement de la biodiversité sur ces espaces.**

La flore rencontrée sur les dépendances vertes varie selon les milieux rencontrés : prairies sèches (Canche caryophyllée, Oeillet velu, etc.), pelouses sèches (Petite centaurée, Trèfle des champs, Lotier corniculé, etc.), prairies mésophiles (Camomille sauvage, Carotte sauvage, Centaurée des bois, etc.), lisières de milieux forestiers (Digitale pourpre, Chèvrefeuille des bois, etc.), milieux à dominante humide (Labélie brûlante, Bourdaine, Ajonc nain, etc.), milieux anthropisés (Sénéçon commun, Liseron des champs, etc.), etc. Elle peut être quotidienne, mais également d'intérêt comme des espèces d'orchidées. La faune rencontrée sur les dépendances vertes est tout aussi variée et fonction des milieux rencontrés (mammifères : Campagnol agreste, Hérisson d'Europe, Écureuil roux, etc. ; amphibiens : Salamandre tachetée, Grenouille verte, Triton palmé, etc. ; reptiles : Lézard vert, Orvet fragile, etc. ; insectes : Aurore, Carabe doré, Libellule déprimée, Agrion élégant, Grand capricorne, etc.).

Toutefois, afin d'encourager encore davantage la prise en compte de la biodiversité au sein des dépendances vertes, **une évaluation et un suivi de la faune et de la flore** peuvent s'avérer utiles sur ces espaces. Avant la mise en œuvre de pratiques relatives à la gestion différenciée, il est alors nécessaire de faire **un état des lieux de la biodiversité présente** sur ces espaces. Celui-ci permettra de réaliser une comparaison entre l'état initial de la biodiversité et son évolution suite à l'application d'une gestion différenciée.

La réalisation de cet état des lieux et du suivi peut être externalisée par les gestionnaires auprès d'entités référentes dans le domaine de la biodiversité (exemple : conservatoire national botanique, association de protection de l'environnement, écologue experts, etc.). Ces observations permettront d'affiner les pratiques de gestion en fonction des spécificités des dépendances vertes et pourront également contribuer à informer les agents et les usagers sur l'apport de cette gestion différenciée. **Elles offrent ainsi la possibilité importante de justifier concrètement de l'opportunité et de la pertinence de la politique de gestion différenciée.**

**DIR**  
CENTRE-EST

2018

*Dossier de Presse*  
**Campagne de sensibilisation**  
*"Stop aux déchets, la route n'est pas une poubelle !"*



**DIR**  
CENTRE-EST

Direction interdépartementale des Routes Centre-Est

Ministère de la Transition écologique et solidaire

La Direction interdépartementale des routes (DIR) Centre-Est est un service déconcentré du Ministère de la Transition écologique et solidaire. Elle exploite, entretient, sécurise et aménage un réseau d'environ 1200 km de routes nationales, réparties sur 13 départements en Rhône-Alpes, Bourgogne et Auvergne, avec un objectif : offrir aux automobilistes des déplacements sécurisés et un service de qualité.

Contact Presse :  
Béatrice COCQUEL,  
Chargée de communication  
Tél. 04 69 16 62 14



La (DIR CE) Direction interdépartementale des routes Centre-Est appelle les usagers à faire preuve de civilité. Nous rappelons que les déchets ménagers doivent être jetés dans les poubelles. Les objets volumineux quant à eux n'ont pas leur place sur la route mais dans une déchetterie.



Le Volume de déchet est en hausse constante sur le réseau routier national. En 2017, environ **1 250 tonnes de déchets divers ont été ramassés sur les 1 200 km** de réseau géré par la DIR Centre-Est, soit l'équivalent de la production annuelle d'une ville de 5 000 habitants.



Ils constituent également un danger sur la route pour les usagers notamment quand ils sont jetés sur la chaussée au mépris de toute considération de sécurité.



La grande majorité de ces déchets sont des **ordures ménagères** ramassées sur les aires et accotements par les agents lors des patrouilles ou à l'occasion de campagnes de ramassage au bord des routes. Mais les agents de la DIR ramassent aussi régulièrement des déchets insolites ou dangereux (extincteurs, matelas, électroménager, ...).



## Une communication déployée sur tout notre réseau

Durant l'été et sur nos aires de repos et aires de services, des dépliants seront distribués aux usagers et des affiches qui déclinent le slogan "**Stop aux déchets la route n'est pas une poubelle !**" seront placardées. Le slogan sera également visible sur nos véhicules.

### ● Message sur nos véhicules



### ● Dépliants



### ● Message sur nos panneaux



### ● Affiches



#### Accès aux visuels

<http://www.enroute.centre-est.developpement-durable.gouv.fr/la-route-n-est-pas-une-poubelle-a1505.html>

Conception, réalisation et photographies :  
DIR Centre-Est/Pôle communication.  
Illustrations : Cled'12 / DIR Centre-Est



## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT



# T H É M A

Essentiel

## La séquence « éviter, réduire et compenser », un dispositif consolidé

MARS 2017

La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Elle s'applique aux projets et aux plans et programmes soumis à évaluation environnementale ainsi qu'aux projets soumis à diverses procédures au titre du code de l'environnement (autorisation environnementale, dérogation à la protection des espèces, évaluation des incidences Natura 2000, etc.).

Introduite en droit français par la loi relative à la protection de la nature de 1976, la séquence ERC bénéficie d'un socle législatif solide tant au niveau français qu'au niveau européen. Elle vient d'être consolidée et précisée en août 2016 par deux textes. La loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages codifie dans le code de l'environnement des principes forts, tels que la nécessaire effectivité des mesures ERC, et des modalités de suivi plus précises, par exemple la géolocalisation pour les mesures compensatoires. L'ordonnance sur l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes porte une approche plus globale de leurs impacts sur l'environnement. Par ailleurs, la séquence ERC fait l'objet de groupes de travail nationaux qui impliquent les parties prenantes.

68 000 hectares de sols naturels ou agricoles s'artificialisent chaque année. Il s'agit de la première cause de la dégradation des milieux naturels et plus particulièrement de la biodiversité. La séquence ERC est au cœur du processus d'évaluation environnementale et s'applique à l'ensemble des thématiques environnementales (sols, eau, air, climat, nuisances, biodiversité, etc.).

L'intégration de l'environnement le plus tôt possible dans la conception d'un projet, plan, programme est nécessaire pour une bonne application de la séquence ERC et ainsi pour permettre le moindre impact possible.

### LES GRANDS PRINCIPES DE LA SÉQUENCE ERC

Les impacts d'un projet, plan ou programme sur l'environnement entraînent une dégradation de la qualité environnementale (cf. schéma 1). La meilleure façon de préserver les milieux naturels est de s'attacher, en premier lieu, à **éviter** ces impacts. Pour cela, les mesures envisagées peuvent concerner des **choix fondamentaux** liés au projet (éviter géographique ou technique). Il peut s'agir, par exemple, de modifier le tracé d'une route pour éviter un site Natura 2000. Dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être **pleinement évités** à un coût raisonnable, il convient de **réduire** la dégradation restante par des solutions techniques de minimisation :

- spécifiques à la phase de chantier (comme l'adaptation de la période de réalisation des travaux pour réduire les nuisances sonores) ;
- spécifiques à l'ouvrage lui-même (comme la mise en place de protections anti-bruit).

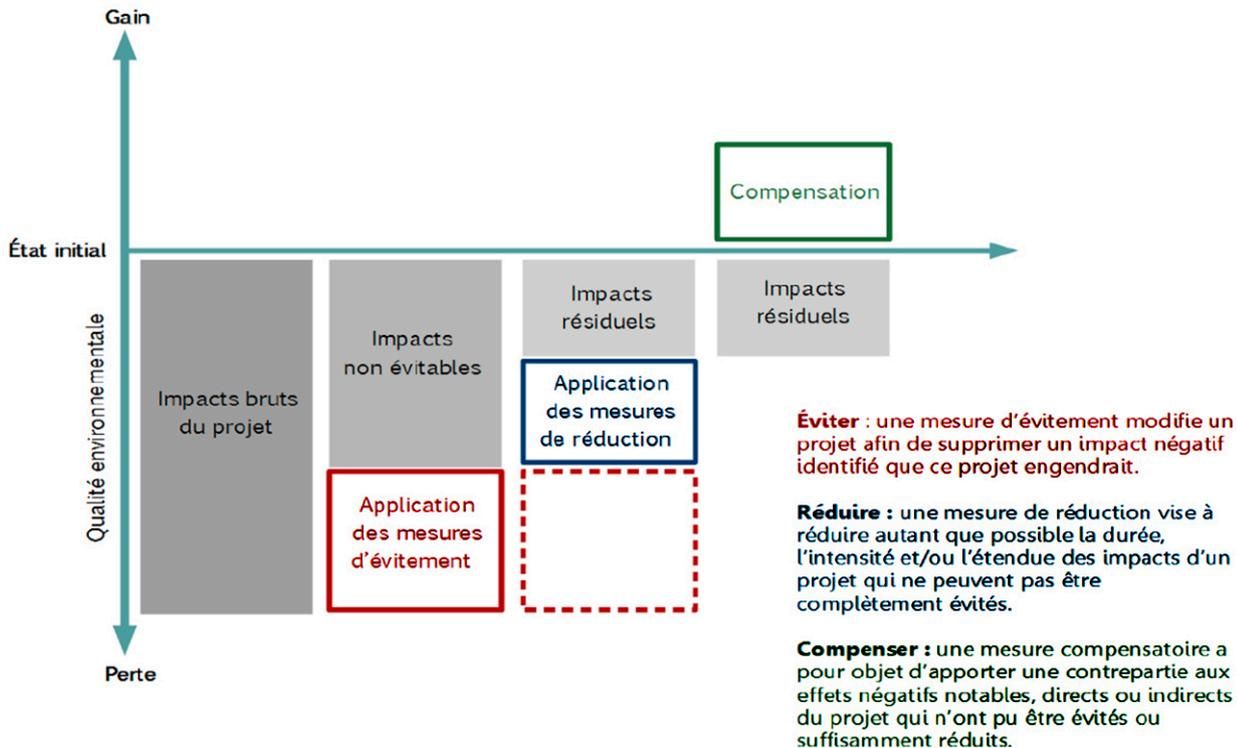
En dernier recours, des **mesures compensatoires** doivent être engagées pour apporter une contrepartie positive si des impacts négatifs persistent, visant à conserver globalement la qualité environnementale des milieux. En effet, ces mesures ont pour objectif l'**absence de perte nette**, voire un **gain écologique** (mêmes composantes : espèces, habitats, fonctionnalités...) : l'impact positif sur la biodiversité des mesures doit être **au moins équivalent** à la perte causée par le projet, plan ou programme. Pour cela, elles doivent être **pérennes, faisables** (d'un point de vue technique et économique), **efficaces** et

Paysage du marais Poitevin



Crédit photo : TERRA/Yann Werdeffroy

Schéma 1 - Le bilan écologique de la séquence ERC



facilement mesurables. Pour que l'équivalence soit stricte, le gain doit être produit à proximité du site impacté. C'est pourquoi la définition de mesures compensatoires satisfaisantes est indissociable de l'identification et de la caractérisation préalables des impacts résiduels du projet et de l'état initial du site d'impact et du site de compensation. Les mesures compensatoires font appel à des actions de réhabilitation, de restauration et/ou de création de milieux. Elles doivent être complétées par des mesures de gestion conservatoire (ex. : pâturage extensif, entretien de haies, etc.) afin d'assurer le maintien de la qualité environnementale des milieux. Elles doivent être additionnelles aux politiques publiques existantes et aux autres actions inscrites dans le territoire, auxquelles elles ne peuvent pas se substituer, et être conçues pour durer aussi longtemps que l'impact.

### UN SOCLE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE SOLIDE, RENFORCÉ PAR LA LOI BIODIVERSITÉ

Le socle législatif et réglementaire régissant la séquence ERC et plus généralement l'évaluation environnementale, s'est progressivement constitué depuis la loi du 10 juillet 1976, notamment sous l'influence du droit de l'Union européenne et international (cf. schéma 2). Au niveau européen, la notion d'évaluation environnementale a été consacrée par la directive n°85/337/CEE de 1985,

codifiée par la directive n°2011/92/UE. Cette dernière a été modifiée récemment par la directive n° 2014/52/UE. À l'international, la Convention sur la Diversité Biologique de 1992 mentionne également les mesures d'évitement et de réduction en vue de supprimer d'éventuelles nuisances portées par un projet à la diversité biologique.

En France, la loi du 3 août 2009 et la loi du 12 juillet 2010 complètent la réglementation de la séquence ERC en renforçant notamment les procédures de contrôle des mesures ERC (L. 122-3-1 du code de l'environnement). Enfin, la loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 8 août 2016 et la réforme de l'évaluation environnementale du 3 août 2016 viennent préciser et consolider le dispositif.

### Les principaux apports de la loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages d'août 2016

Les articles 2 et 69 codifient des éléments de la doctrine nationale ERC dans le code de l'environnement et enrichissent les principes de la séquence ERC :

- une définition de la séquence ERC qui hiérarchise les trois phases (L. 110-1) ;

- l'objectif d'**absence de perte nette** voire de gain de biodiversité (L. 110-1) ;
- l'obligation de **résultat** des mesures de compensation (L. 163-1) ;
- l'**effectivité** des mesures pendant toute la durée des impacts (L. 163-1) ;
- la **proximité fonctionnelle** des mesures vis-à-vis du site endommagé (L. 163-1) ;
- la **géolocalisation** des mesures compensatoires (L. 163-5) ;
- la **non-autorisation du projet en l'état** si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante (L. 164-3).

### Des sites naturels de compensation

De plus, le texte de loi identifie les trois modalités techniques de mise en œuvre de la compensation : le maître d'ouvrage peut réaliser lui-même les mesures, faire appel à une tierce partie (un opérateur de compensation) ou encore recourir à l'acquisition d'unités de compensation écologiquement équivalentes d'un site naturel de compensation agréé par l'État. En effet, la loi crée les « **sites naturels de compensation** » sur le modèle du mécanisme d'offre de compensation, expérimenté depuis 2008. Cette troisième modalité s'appuie sur la réalisation **anticipée** des mesures compensatoires. Le décret n°2017-265 du 28 février 2017 fixe les modalités d'agrément par l'État des sites naturels de compensation.

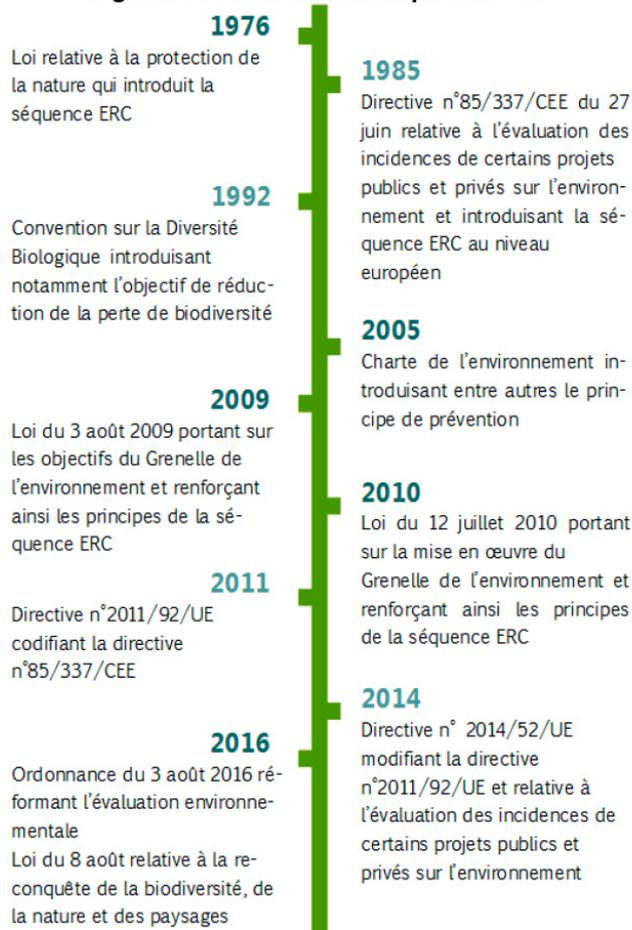
### Un suivi renforcé

Enfin, la loi permet à l'autorité administrative de prendre des mesures pour assurer un meilleur suivi (demande de garanties financières au maître d'ouvrage et possibilité d'ordonner des prescriptions complémentaires lors de mesures compensatoires inopérantes), mais également de procéder à des sanctions, en cas d'épuisement des autres procédures, en faisant exécuter d'office des mesures compensatoires (via un opérateur de compensation ou un site naturel de compensation agréé).

### Les principaux apports de l'ordonnance d'août 2016 sur l'évaluation environnementale

L'ordonnance du 3 août 2016 rappelle que **l'évaluation environnementale est un processus** comprenant notamment un rapport du maître d'ouvrage sur les incidences du projet sur l'environnement et précisant les mesures ERC. **La notion de projet** qui est au cœur de cette réforme est conforme au droit de l'Union européenne. Elle permet d'englober toutes les phases d'un projet (conception, réalisation, fonctionnement, etc.), afin d'apprécier l'ensemble de ses impacts sur l'environnement. Cette prise en compte de l'environnement le plus tôt possible vise à ce que ce dernier soit le moins impactant possible.

### Schéma 2 - Chronologie des principales évolutions réglementaires liées à la séquence ERC



### UN PILOTAGE NATIONAL ASSOCIANT LES PARTIES PRENANTES

#### La doctrine nationale et les lignes directrices nationales

Le ministère en charge de l'environnement a lancé dès 2010 une réflexion partenariale avec ses directions et services déconcentrés ainsi que les représentants de plusieurs établissements publics, de collectivités locales, du secteur privé et de la société civile pour coordonner les travaux ministériels autour de la mise en œuvre de la séquence ERC. Le **comité de pilotage national** (COPIL) a notamment produit deux documents méthodologiques de référence : la **doctrine nationale** relative à la séquence ERC publiée en mai 2012, ainsi que les **lignes directrices nationales** sur la séquence ERC parues en octobre 2013. Les lignes directrices déclinent sur un plan opérationnel toutes les étapes d'un projet, les principes de la doctrine nationale et les objectifs à atteindre pour concevoir un projet de moindre impact.

## Les éléments apportés par le rapport Dubois

Dans le cadre de la feuille de route de la modernisation du droit de l'environnement de 2013, le ministère en charge de l'environnement a confié à Romain Dubois (SNCF Réseau) la présidence d'un **groupe de travail** animé par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), chargé de formuler, à droit constant, des propositions relatives à l'amélioration de la mise en œuvre de la séquence ERC. La synthèse de ces travaux a été présentée en 2015. Elle est résolument orientée vers des **améliorations concrètes à la mise en œuvre de la séquence**. Le rapport identifie six groupes de propositions (cf. schéma 3). Chacune de ces propositions se décline en actions concrètes, dont beaucoup ont commencé à être mises en œuvre par le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) en liaison étroite avec ses partenaires. On peut notamment citer la création, puis le déploiement d'une action de **formation nationale ERC** à l'attention des services de l'État, la mise en place d'une **charte d'engagement volontaire des bureaux d'études** dans le domaine de l'évaluation environnementale, ainsi que le lancement de plusieurs études pour compléter la méthodologie.

### Schéma 3 - Les six groupes de propositions du rapport Dubois

1. Assurer le partage de la connaissance pour tous pour aller vers un « Centre de ressources ERC »
2. Intensifier et déployer la formation de tous les acteurs de la séquence ERC et favoriser des études d'impact de qualité
3. Pour un même projet, mutualiser et articuler les mesures ERC propres aux différentes réglementations
4. Rendre plus lisible la chronologie de la démarche ERC et l'articulation entre toutes les phases d'un projet
5. Développer des éléments méthodologiques sur la compensation
6. Mutualiser et articuler les mesures compensatoires de différents projets

### Pour aller plus loin ...

- Sur la séquence, la doctrine nationale et les lignes directrices nationales ERC : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/eviter-reduire-et-compenser-impacts-sur-l'environnement>
- Sur l'évaluation environnementale et la charte d'engagement des bureaux d'études : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/politiques/evaluation-environnementale-et-etudes-d'impact>

Directrice de la publication : Laurence Monnoyer-Smith, Commissaire général au développement durable

Rédactrice en chef : Laurence Demeulenaere

Auteurs : Alice Müller, Tiphaine Legendre, Valéry Lemaître, Ophélie Darses

Dépôt légal : mars 2017

ISSN : 2552-2272

# commissariat général au développement durable

Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable

Sous-direction de l'intégration des démarches de développement durable dans les politiques publiques (IDPP)

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Courriel : [ldddpp.Seei.Cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ldddpp.Seei.Cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

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

2021-MTE-TSCDD-59-EEI

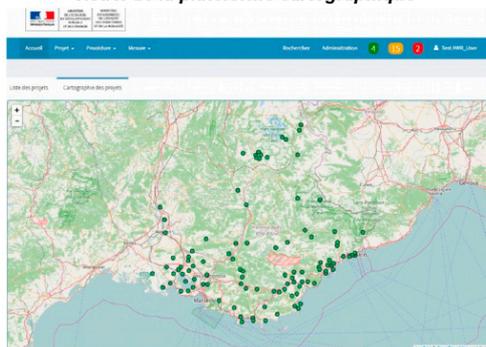
## LA GÉOLOCALISATION DES MESURES COMPENSATOIRES, POUR UN SUIVI DE QUALITÉ

Le renforcement du suivi des mesures compensatoires par leur géolocalisation est également l'une des propositions du rapport Dubois. Cette géolocalisation des mesures compensatoires est désormais prévue par l'article 69 de la loi de reconquête de la biodiversité.

Depuis 2015, le CGDD, en collaboration avec les autres directions du ministère, travaille ainsi à la mise en place d'un **outil instructeur de gestion, géolocalisation, suivi et contrôle des mesures compensatoires** et d'une **plateforme cartographique** de diffusion au grand public. Cet outil informatique instructeur, nommé GéoMCE (Géolocalisation des mesures de compensation environnementales), permettra de renseigner non seulement les champs relatifs aux mesures compensatoires (intitulé, espèces ou milieux visés, description, échéances, etc.), mais également les champs relatifs au projet qui fait l'objet de ces mesures (intitulé, nom du porteur de projet, localisation, etc.).

Cette cartographie des mesures compensatoires permettra non seulement d'avoir un premier état des lieux de la mise en œuvre de la compensation en France, mais aussi d'**améliorer la traçabilité** de ces mesures, depuis l'autorisation du projet jusqu'au suivi, en passant par leur mise en œuvre. Elle permettra notamment d'**éviter la superposition** de mesures compensatoires prescrites dans le cadre de plusieurs projets.

### Visuel de la plateforme cartographique





## communiqué de presse

Le 11 12 2017

La DIR Ouest  
remporte le  
Grand Prix  
2017 de  
l'IDRRIM

## LA DIR OUEST RÉCOMPENSÉE POUR SON ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

### L'herbe fauchée devient énergie !

La Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Ouest, en partenariat avec le Cerema Ouest, a remporté le 23 novembre dernier le **Grand Prix National 2017 « Infrastructures pour la Mobilité, Biodiversité & Paysage »** (IMBP) décerné par l'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM), pour son action « **Fauchage avec exportation en Centre-Bretagne** : un suivi scientifique multi-critères pour une démarche expérimentale intégrée ». Le Prix IMBP récompense les meilleures initiatives prises par les acteurs impliqués à différents niveaux de projets de requalification et d'exploitation des infrastructures de mobilité (conception, construction, gestion, entretien et aménagement).

Le **fauchage avec exportation** consiste en la valorisation et la transformation des produits de fauche en énergie. Initié pour produire de l'énergie verte, il illustre la **démarche d'innovation de la DIR Ouest au service de la biodiversité et de l'économie circulaire**. Cette expérimentation s'est déroulée sur les accotements et délaissés de la RN 164, au droit du secteur de Loudéac. La DIR Ouest participe ainsi concrètement à la transition énergétique en favorisant l'économie locale et en développant ce territoire en circuit-court.

La collaboration est réalisée avec **l'entreprise agricole Le Joly** qui assure la récolte des résidus de coupe. Au regard de la proximité de l'installation du méthaniseur (moins de 500m de la RN164), une convention triennale de partenariat entre la DIR Ouest et **la SARL les Sillons** a été signée.

Un **protocole scientifique** élaboré par le Cerema Ouest a permis de suivre cette expérience pendant trois ans (2015-2017) grâce à plusieurs indicateurs permettant de juger **des résultats sous l'angle énergétique, technique, organisationnel, environnemental et sécuritaire**. Ce protocole comprend notamment un recensement floristique annuel avec une analyse des plantes mellifères, basé sur un état initial et un suivi périodique permettant de décrire les communautés végétales dans leur diversité.

**Cette expérimentation collective**, co-construite avec le Centre d'Entretien et d'Intervention de Loudéac, participe au développement des compétences, à la reconnaissance professionnelle des agents, mais aussi à la diversification des tâches en

2017-12-11

#### Contacts presse :

Nathalie Chouan, responsable communication et relations usagers  
Téléphone : 02 99 33 46 56  
Mission communication et relations usagers  
Téléphone : 02 99 33 47 05



DIRECTION  
INTERDEPARTEMENTALE  
DES ROUTES  
OUEST

Direction Interdépartementale des Routes Ouest

www.diro.fr

donnant du sens au ramassage des déchets sauvages qui devient la première étape d'un processus productif. Les agents deviennent pleinement acteurs d'une démarche vertueuse, préalablement déjà illustrée par l'accueil de 3 ruches. Formés par ailleurs à la biodiversité depuis 2010, ils sont ainsi particulièrement motivés pour protéger les fleurs mellifères du secteur, que l'expérimentation mise en place contribue à préserver : grâce à des interventions plus ciblées et à la collecte des résidus de fauchage, des espèces botaniques traditionnelles et de qualité, favorables au développement des essaims.

### **Vers une généralisation de la démarche**

Le bilan du protocole scientifique pluriannuel du Cerema Ouest permettra de définir les conditions et opportunités d'une généralisation grâce à une analyse solide, sur la base d'un retour d'expérience chiffré. Forte de son potentiel de 3600 ha de dépendances vertes, la DIR Ouest, dans le cadre de sa politique de gestion raisonnée, promouvra cette expérience sur d'autres centres de son territoire.

### **Pour s'informer avant et pendant son déplacement**

- les conditions de circulation sur : [www.diro.fr](http://www.diro.fr)
- l'information routière Bison Futé : [www.bison-fute.gouv.fr](http://www.bison-fute.gouv.fr)
- les panneaux d'informations lumineux

#### **Direction interdépartementale des routes Ouest**

**L'Armorique - 10 rue Maurice Fabre - 35031 Rennes Cedex**

La Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Ouest assure l'exploitation, l'entretien, la gestion du trafic et la modernisation de 1 520 km de routes nationales en Bretagne et Pays de la Loire. C'est un service déconcentré du ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Sa mission de service public est d'offrir un service de qualité; d'assurer un niveau de sécurité maximal aux usagers et de contribuer au développement des territoires desservis.

#### **Contacts presse :**

Nathalie Chouan, responsable communication et relations usagers

Téléphone : 02 99 33 46 56

Mission communication et relations usagers

Téléphone : 02 99 33 46 57



DIRECTION  
INTERDÉPARTEMENTALE  
DES ROUTES

OUEST