

Schéma régional de cohérence écologique et infrastructures linéaires de transport

2ème réunion des gestionnaires d'infrastructures linéaires de transport de la région Bourgogne-Franche-Comté DREAL – site de Dijon – 25 septembre 2017

1) PARTICIPANTS : VOIR TABLEAU JOINT.

2) ORDRE DU JOUR

- Tour de table
- Introduction – retour sur l'actualité du réseau (Damien Marage)
- Lancement de l'étude régionale par le MNHN (Lucille Billon)
- Retour d'expériences – apports des nouveaux contributeurs au réseau
Présentation par la FDC 39 (Christian Lagalice)
- Présentation du programme de recherche INEDIT (Pierre Chassé – AgroParisTech)
- Présentation des dispositifs de sortie des voies (Emmanuelle Honoré – SNCF Réseau)
- Conclusion et perspectives

➤ **Tour de table**

FDC 90 : il faut prévoir une formation à la reconnaissance des espèces.

➤ **Introduction**

Rappel de l'origine du réseau.

Retour sur les engagements de la DREAL (cf relevé de décisions de la 1ère réunion)

L'espace collaboratif est installé sur le portail IdéOBFC.

Tous ont été tenus à l'exception de l'envoi d'un courrier aux CD.

Évocation du courrier de la Direction de l'Eau et de la Biodiversité (28/04/2017) aux DIR présentant l'étude du MNHN et incitant fortement à la mise en place du dispositif.

- contact DIR Centre-Ouest

- résultats de la DIR Centre-Est (2015/2016)

La DDT 71 indique le lien du projet RCEA entre Chassay les Mâcon et Cluny avec le SRCE (corridor/réservoir) notamment pour les mustélidés et les oiseaux

➤ **Présentation du protocole MNHN et de son déploiement en DREAL**

- DIR Centre-Est : implication des DDT ? Lesquelles et pourquoi ?

- CD 70 : rôle du Département ?

- LPO FC : APRR travail sur le réseau « collisions »

- APRR :

* dossier collision très important : améliorer la franchissabilité (NB : la collision n'a pas lieu forcément où se fait le franchissement, les animaux longent les clôtures et sortent plus loin)

* on n'a pas forcément toutes les données sur les collisions

* zones de pression : il existe des ouvrages de franchissement, pas spécifiquement prévus pour la faune

* petits ouvrages hydrauliques : à réaménager

- LPO FC :

* travail avec l'ensemble des départements FC surtout 25 et 39

* suppression des alignements d'arbres → impact sur les espèces

* carnet de bord : transversalité des services, outils de saisie

* mustélidés : aménagement des bords de route

- * chouette effraie
- * question des micromammifères (campagnol des champs) sur les accotements des autoroutes, attractivité pour les rapaces

- DREAL : c'est bien un problème d'aménagement du territoire.

Commençons par étudier le premier travail du réseau avant d'aller vers les aménageurs pour leur proposer des solutions.

- APRR : effet pervers des clôtures des autoroutes, la petite faune peut passer mais pas les prédateurs.

Retour d'expériences

FDC 39 : réseau de suivi de la mortalité extra-cynégétique,

Cette démarche a commencé depuis 2000, impliquant toutes les parties prenantes, fiches téléchargeables sur les sites des partenaires, lien avec l'aménagement du territoire (PLU, lotissements, déprise agricole entraînant l'enfrichement et une augmentation des collisions)

- suivi de 7 espèces (celles faisant l'objet d'un plan de chasse + blaireau et renard)

- Information sur le sexe et localisation précise par coordonnées GPS.

- 8 200 collisions en 16 ans dont 2 000 chevreuils, 2 000 blaireaux, 1 600 renards (71 % des accidents, 12 % indéterminés) 150 chats forestiers

- Le castor commence à être identifié (vallée du Suran)

- Augmentation de la mortalité, graphique par communes.

Paramètres : ligne droite, 1^{er} plateau (secteurs boisés), étranglement autour de Lons le Saunier.

Amélioration sur RD (CD 39) : silhouettes d'animaux au bord de l'accotement, dispositif « REFLECT »

La saisie commence à s'essouffler : dispositif FR BFC, recueil de données depuis 3 ans.

Discussion

- DIR Est : collision avec le chat forestier ?

- FDC 71 : gestion des doublons ? Comment est-ce géré ?

- DDT 71 : comment sont partagées ces données avec les collectivités ? Intérêt pour l'élaboration des SCoT, des documents d'urbanisme (PAC, note d'enjeux)

- SHNA : est-ce que ces données alimentent Sigogne ?

- FDC 39 : il me semble que cela a été transmis ? En fait, non, ce n'est pas encore opérationnel. Il faut souligner que ce travail n'a pas de valeur scientifique car toutes les espèces ne sont pas recensées.

- SHNA : quel est le nombre des contributeurs ?

- FDC 39 : on ne sait pas mais beaucoup (gendarmerie, équipes du CD ...)

- SHNA : est-ce que ces données sont géolocalisées ?

- FDC 39 elles sont agglomérées sur une carte départementale

- FDC 25 : système REFLECT : site équipé en 2016 phase test (en Savoie, mise en place depuis 10 ans)

- FDC 39 : Fédération régionale Franche-Comté - Conseil Régional/Feder, site internet : Observatoire de la Faune FC, données qualifiées (chaque contributeur doit s'identifier)

- FDC 70 : Partenariat entre FDC, ONCFS et CD : collecte des données de mortalité extra-cynégétique avec d'abord un site internet pour enregistrer les éléments et ensuite une application téléchargeable avec possibilité de géolocalisation, pas besoin de ressaisir. Il est possible d'annexer des photos et de noter des observations sur des animaux vivants.

- DDT 71 : harmonisation des champs ? référentiel commun ? Ce serait utile.

- DREAL : il existe un standard national de données (cf SINP) fixé par le MNHN, avec 5 champs obligatoires. Il n'est pas forcément connu de tous. Il faudrait rendre ces bases inter-opérables.

- DDT 71 : dans le cadre de l'élaboration des SCoT et PLU, il est intéressant pour la DDT en tant que personne publique associée d'avoir des informations pour alerter sur les risques de rupture des corridors écologiques.

- DREAL : des cartes de synthèse seraient utiles aux BE.

- FDC 39 : en qualité de Vice-président de la Communauté de Communes de la Plaine Jurassienne, je

pilote l'élaboration d'un PLUi : le diagnostic nécessite une compilation des données qui sont très hétérogènes. On ne se focalise pas sur le trait de corridor du SRCE, mais sur l'environnement de ce tracé.

- LPO FC : l'application mobilité sur les collisions n'est pas déployée pour des raisons de sécurité. Il y a plusieurs canaux : Sigogne, services.

- SHNA : nous gérons une base de données espèces avec un outil internet (BBF : Bourgogne Base Fauna) (16 000 données collision de la BBF dont 8 000 morts)

- DREAL : grâce à ces échanges, on perçoit tout l'intérêt d'une mutualisation des données.

- FDC 39 : réseau loup-lynx : 3 à 4 collisions/an

- CD 39 : beaucoup de sollicitations « internes ». Les demandes de relevés sont en augmentation. Cela nécessite beaucoup d'énergie pour faire vivre cette démarche, animer, faire comprendre l'intérêt.

Importance du retour de ce travail vers les agents. Le fauchage raisonné depuis 10 ans semblerait faire augmenter le nombre de collisions. Mise en évidence d'effets antagonistes.

- DREAL : il faut rappeler l'importance de la simplicité du protocole et des retours pour valoriser cette démarche et les dispositions prises ensuite.

- FDC 39 : la SNCF a-t-elle une base de données ?

- SNCF Réseau : l'accidentologie est suivie sur BFC. Il y a un travail de cartographie. Pour LGV : nécessité de faire passer le message.

Présentation de Pierre Chassé – Projet INEDIT (programme ITTECOP : Infrastructures de Transport Terrestres, Écosystèmes et Paysages)

Axe : écosystème et paysage

Action publique : comment sont mises en œuvre les réglementations ?

Etude des socioécosystèmes

Recherche – actions – rapprochement des parties prenantes

Volet 1 : réticence des maîtres d'ouvrage sur la fourniture des données

Volet 2 : entretien sociologique : entretien ouvert avec les maîtres d'ouvrage

Focalisation sur l'étude d'impact : séquence E.R.C.

Résultat de l'enquête : biodiversité

- notion complexe : « pas de règles toutes faites » fonctionnement des écosystèmes mal connu

- temporalité

- coût important

- hiérarchisation de l'environnement « humain » → humanisme

- biodiversité « ordinaire » versus biodiversité remarquable : privilège « l'extraordinaire »

- avis de l'AE : avis simple mais repose sur recours administratif

- lien avec SRCE : uniquement « prise en compte », l'AE est plutôt lacunaire sur les continuités écologiques.

- séquence E.R.C. : Obligations Rurales Environnementales. pour sécuriser les mesures compensatoires (durée libre). Manque d'un cadrage réglementaire pour ces mesures (coefficient)

Discussion

- SNCF : on retrouve ces réactions en général. Il faut intégrer l'environnement dans les procédures : coûts, contraintes ...

- DREAL : la difficulté est d'avoir un outil pour suivre les mesures compensatoires. Il y a un risque de superposition sur une même parcelle, donc encore moins le moyen de contrôler.

- FDC39 : biodiversité ordinaire n'est pas uniquement urbaine !

- AgroParisTech : 15 entretiens (société privée) sur un échantillon représentatif (pôle environnement/développement durable)

- APRR : notion de coût – mais que fait-on des infrastructures existantes ? Requalification des ouvrages.

- CD 70 : pas de suivi des mesures compensatoires

- DDT 71 : méconnaissance des maîtres d'ouvrage au sujet de l'analyse de leurs dossiers. Il y a un réel travail au niveau de l'Autorité Environnementale. Faire des études d'impact proportionnées. Les maîtres

d'ouvrage et les BE ne se concentrent pas sur l'essentiel dans le dossier. PAC : cadrage en amont pour l'autorisation unique.

- APRR : trame bleue, réaménagement d'ouvrage hydraulique : problématique de seuil d'où la nécessité de phasage du chantier avec le cycle biologique. Nécessité du dialogue.

➤ **Présentation d'Emmanuelle Honoré – SNCF Réseau**

Mise en place sur la LGV Sud Est européen

Discussion

- FDC 39 : est-ce que ce dispositif est utilisé par APRR ?

- APRR : oui mais il y a nécessité de « guider » les individus, l'évacuation du gibier est conduite par les équipes APRR et la gendarmerie.

- DREAL : signale l'existence d'une étude TRANSFERT pilotée par Romain Sordello/MNHN : c'est une étude génétique qui peut être mise à disposition du réseau.

- APRR : dans le cadre de la réhabilitation d'ouvrages existants un travail est engagé sur les clôtures.

- SNCF : sur la ligne Belfort-Delle le système REFLECT est en test : c'est une première nationale.

➤ **Conclusion et perspectives pour 2018**

Ces échanges témoignent qu'il existe beaucoup d'initiatives locales (au niveau départemental).

Le réseau partage l'idée d'élaborer une cartographie avec ces données, avec une mise à disposition publique par IdéOBFC. Il peut être prévu une périodicité semestrielle voire annuelle de mise à jour.

Ce serait utile pour les services Transport Infrastructures et Planification des DDT et de la DREAL.

Les collectivités recevront un PAC sur les secteurs à enjeux.

- LPO : il faut commencer à travailler ensemble sur les zones qui posent problème et réfléchir à des solutions concrètes.

- DREAL : à la DREAL, il ne sera pas possible de prendre en charge l'expertise locale. Ce réseau a pour but d'animer, de renseigner l'ensemble des acteurs. Chacun prend ensuite les décisions à son niveau de compétences.

- FDC 39 : ce n'est pas en N+1, +2 que l'on a matière à réflexion. Il faut un temps de compilation et un certain volume de données pour pouvoir faire une analyse pertinente.

Quel peut être le rôle de la DREAL ?

- compiler les données pour les rendre accessibles ?

- orienter les décisions ?

- CD 39 : déviation/ouvrages d'art

- CD 25 : cartographie des collisions

- DDT 71 : concernant les secteurs prioritaires identifiés dans le SRCE, qui fait quoi ? Chacun doit prendre à sa charge ce qui lui revient.

DREAL : il nous faut avoir la majorité des données collision pour aller plus loin dans les priorités et infirmer ou confirmer les informations du SRCE.

Relevé de décisions

La DREAL s'engage à :

- clarifier la feuille de route du réseau

- envoyer un courrier vers les 8 départements avec la feuille de route

- prévoir l'invitation à la prochaine réunion du Conseil Régional et de l'ONCFS