



Stratégie Nationale Française pour la Biodiversité

PLAN D'ACTION INFRASTRUCTURES LINEAIRES

COMMENTAIRES ET PROPOSITIONS DU COMITE FRANÇAIS POUR L'UICN

Ce travail a été élaboré sur la base d'une comparaison entre le texte du plan d'action, le document « **Au nom du vivant** », réalisé conjointement par le Conseil National du Développement Durable et le Comité français pour l'UICN comme contribution à la Stratégie Nationale de la Biodiversité, et les propositions complémentaires des organisations et experts du Comité français pour l'UICN.

Ce plan d'action a bien pris en compte les orientations de la stratégie nationale de la biodiversité, au point qu'il en reprend les axes principaux et les points essentiels. Il représente un réel effort de gérer la biodiversité dans le contexte du développement des infrastructures.

En préambule, nous rappelons que la question fondamentale, lorsque l'on parle d'infrastructures de transports à l'égard de leur impact sur la biodiversité, reste cependant liée à leur existence même : quels que soient les soins apportés à la réalisation des grandes infrastructures, il faudra limiter la demande croissante de mobilité, avec une réflexion approfondie sur la réelle nécessité de poursuivre l'extension des travaux au rythme actuel, avec tous les effets que ça comporte sur la biodiversité et l'environnement au sens large.

Ce plan d'action comporte surtout des actions volontaristes qu'il faut compléter avec des objectifs chiffrés et datés. Il est également nécessaire et essentiel de développer en parallèle le **renforcement des actions réglementaires**.

Le plan est articulé sur 5 chapitres :

- La sensibilisation et l'information
- Le développement de partenariats et d'expertises
- La connaissance de la biodiversité
- La préservation et la restauration d'habitats, la préservation et la non perturbation d'espèces
- La recherche scientifique et l'observation

Le Comité français pour l'UICN propose que les mesures suivantes soient ajoutées ou renforcées dans le plan d'action :

- Renforcer la **formation du personnel** sur la préservation de la biodiversité et les travaux de génie écologique.
- Encourager des **partenariats** entre les collectivités locales (dont le rôle dans la réussite d'un ouvrage est souligné dans le plan), les associations de protection de la nature et les gestionnaires des espaces naturels afin de gérer les zones écologiques qui ont été restaurées ou créées.
- Cibler sur le **développement des études d'environnement** du stade de la **conception** des infrastructures jusqu'à leur **mise en service**. Il est en particulier nécessaire dans les études d'impact de conduire des expertises appropriées pour les zones de protection spéciales (ZPS) et les zones spéciales de conservation (ZSC), car elles sont parfois établies rapidement, avec très peu de moyens et sur la base d'anciens inventaires naturalistes, ce qui peut conduire à des erreurs d'évaluation.
- Adopter des **mesures financières incitatives** pour privilégier l'exécution de travaux effectués tenant compte des enjeux environnementaux, en concertation avec le ministère des finances qui doit allouer les moyens nécessaires.
- Effectuer un calcul économique en **monétarisant le vivant et les nuisances**, comme outil efficace et base de travail pour éclairer la prise de décisions dans ce domaine.
- L'administration doit assumer une **décision politique forte** et une **stricte réglementation** qui obligent la société/maître d'ouvrages à mettre en place de mesures concrètes et efficaces pour le rétablissement des corridors biologiques.
- Prendre en compte aussi dans ce plan **l'impact du réseau de transport d'énergie** (les lignes à haute et très haute tension), les liaisons souterraines à haute tension et les **canalisations pour le transport du gaz**. Ce réseau fragmente souvent les habitats naturels, mais peut fonctionner aussi comme corridor paysager efficace, grâce à des mesures compensatoires adéquates.
- Réaffirmer auprès de toutes les instances décisionnelles la **promotion du transport combiné, intermodale**, pour le transfert progressif (et à long terme total) du trafic routier sur les voies ferrées et/ou navigables.
- Fermer totalement certaines routes et pistes forestières dans des zones de grand intérêt naturel en compensation de l'ouverture de routes nouvelles (hors agglomérations).