

Analyse d'un document portant sur l'option « paysages-espaces verts »

Schéma régional de cohérence écologique.

Note à l'attention des élus du  
Département X

Objet : Elaboration du Schéma régional de cohérence écologique : conséquences pour notre collectivité

A l'échelle mondiale, les populations humaines sont confrontés à des bouleversements qui remettent en cause la survie de son modèle de développement.

A travers sa Stratégie Nationale pour un Développement Durable, la France a souhaité s'engager pour contenir et adapter son modèle. L'adoption et la mise en œuvre des lois dites Grenelle 1 et Grenelle 2 participent de cet objectif global qu'est la mise en place d'une transition écologique de notre société. Cette transition écologique repose sur deux grands domaines d'action : la transition énergétique et la lutte contre les pertes de biodiversité.

Pour ce 2<sup>e</sup> aspect, l'élaboration et la mise en place des Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE) Constitue une réponse essentielle.

Après avoir rappelé les principaux enjeux et concepts que porte le SRCE, j'évoquerai les principales articulations prévisibles avec nos politiques, avant d'examiner plus en détail les opportunités en matière de contribution aux objectifs de ce SRCE dans le domaine des déplacements.

## ANALYSE

La Grenelle 1 et 2 avait identifié la mise en place d'une trame verte et bleue. Les SRCE en constituent la traduction régionale.

Ce document s'appuie d'une part sur une approche scientifique, concernant le fonctionnement écologique d'un territoire et propose une démarche mobilisant des outils existants et s'adressant à des acteurs nombreux et issus de domaines très différents.

Après avoir rappelé quelques fondamentaux à l'origine de l'élaboration de SRCE, nous nous intéresserons à l'impact qu'aura ce document sur notre projet départemental.

### **I – Le SRCE, de la mise en compte de la biodiversité à l'aménagement du territoire**

1) Des notions fondamentales, mais complexes la biodiversité constitue toute la richesse de la faune et de la flore, que certains résumaient par l'image suivante "le tissu vivant de notre planète".

Loin d'être statique, cette biodiversité s'appuie sur un fonctionnement dynamique, fait d'interactions et de mouvements.

C'est pour cela que la liberté de déplacement est une condition essentielle pour que les animaux ou les plantes puissent se développer correctement : les zones d'alimentation, de reproduction, de repos ne sont pas forcément toutes au même endroit, soit au cours de la vie de l'individu, soit au cours du développement du groupe ou de l'espèce. Pour caractériser ce fonctionnement dynamique, les scientifiques ont distingué des formes de l'espace, formes qui sont à l'origine du concept de trame verte et bleue. (TVB)

Ce concept inclut les éléments terrestres (trame verte) ou aquatique (trame bleue) qui permettent à la faune et la flore de se déplacer, de se nourrir ou de se reproduire. Schématiquement, elle est constituée d'espace naturels (les réservoirs) et de corridors qui relient, ces corridors pouvant être continus ou discontinus.

2) Des principes de protection au cœur du SRCE, dans une perspective durable afin de préserver voire de développer cette TVB, le Schéma est un document qui identifie les composantes (réservoirs, corridors), définit les enjeux de préservation et de restauration de ces composantes et propose des outils pour permettre la mise en œuvre d'actions adaptées.

En effet, si l'objectif du SRCE est bien la préservation de la biodiversité, il doit permettre la poursuite des activités humaines, en accompagnant les projets dans une perspective de développement durable.

Cet accompagnement se traduit par un triptyque : éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes à la biodiversité, ces atteintes relevant soit de la destruction de composants, soit de leur fragmentation.

Outil Stratégique, le SRCE doit être pris en compte par les acteurs du territoire, aux différentes échelles régionales, départementales ou locales.

En effet, la trame verte et bleue se décline à toutes les échelles, et doit pouvoir donner lieu à des actions dans tous les domaines de l'action publique ou privée.

## II – Un cadre renouvelé de nos politiques départementales

### 1) Des synergies évidentes avec plusieurs de nos politiques.

Nouveau document, le SRCE n'arrive pour autant pas dans un paysage institutionnel ou réglementaire vierge. En effet, notre territoire départemental s'est déjà fortement engagé dans une démarche de valorisation et de préservation d'espaces naturels remarquables avec son Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles. Par nos contributions aux travaux du SRCE régional, nous avons pu intégrer nos sites ENS dans les composantes de la TVB régionale, au même titre que les réserves naturelles régionales ou les sites Natura 2000 du territoire, dont certains ENS font d'ailleurs partie.

Cette cohérence permet ainsi de pérenniser et prolonger notre action en lui donnant une résonance régionale. De même, l'identification de plusieurs continuités hydrographiques permettra à notre politique en faveur des milieux aquatiques de trouver toute son ampleur.

Le plan d'action du SRCE est également l'occasion de développer la connaissance et la valorisation des atouts naturels de notre territoire.

En effet, si ce sont la faune et la flore qui sont au centre des préoccupations, il faut les voir comme des problèmes d'une qualité paysagère qui bénéficie aussi au territoire et à ses usagers.

La biodiversité apporte des atouts pour le territoire, à travers la fourniture de services écosystémiques. Plusieurs de ces services viennent en appui à nos politiques départementales.

L'offre d'un cadre de vie de qualité est un des premiers services rendus, au bénéfice de nos habitants mais également de l'activité mais également de l'activité touristique du territoire. D'autres services sont également rendus, plus discrets mais à l'impact économique tout aussi essentiel, comme l'efficacité de la pollinisation, assurée par les abeilles mais aussi par tous les insectes pollinisateurs, ou encore la protection contre les risques naturels, comme les coulées de boue, retenue par un couvert végétal de qualité.

Au total, des estimations réalisées à l'échelle mondiale évaluent à 23 500 milliards d'euros par an la valeur des différents services rendus, et à 9.5% du rendement agricole mondial pour les seuls insectes pollinisateurs.

Pour notre territoire, fortement agricole, cet apport doit justifier également notre engagement en faveur d'une biodiversité préservée.

### 2) Des interactions avec des politiques départementales de développement

Si ces chiffres viennent appuyer la nécessité sur le long terme de préserver la biodiversité, leur côté théorique ne permet pas toujours de faire de cet enjeu une préoccupation centrale des domaines de l'aménagement.

L'opposition régulièrement faite entre la nature et l'homme montre à quel point cette nature, et donc la préservation de la biodiversité, peut être vue comme une contrainte au développement, et non comme un atout.

Cette approche conduit à ce que plusieurs politiques aient été élaborées sous intégrer au mieux les enjeux de préservation de la biodiversité.

L'adaptation du SRCE, si elle n'empêche pas la poursuite de ces politiques, nécessitera néanmoins un certain nombre d'ajustements.

En premier lieu, les dispositions prises dans le document sont susceptibles d'impacter les schémas départementaux routiers, notamment à l'occasion de la création de nouvelles voiries venant couper des corridors identifiés au SRCE.

Les éléments cartographiques, et notamment les cartes des objectifs devront être pris en compte à cette occasion.

Cette question est susceptible de se poser pour la réalisation d'autres infrastructures, ou superstructures, comme la réalisation de nouveaux collèges.

Enfin, dans le cadre de notre Agenda 21, nous avons mis en avant l'importance du développement des énergies renouvelables. Si le SRCE ne vient pas s'y opposer dans l'absolu, il est certain que le développement des micro-ouvrages hydro-électrique dans nos territoires les plus en altitude devra être examiné à l'aune du maintien des continuités hydraulique, pour certains cours d'eau.

En conclusion, la mise en œuvre du SRCE régional constitue un levier d'importance pour notre territoire, au regard de la valorisation de ses atouts naturels. Son impact multisectoriel va néanmoins nécessiter de revisiter certaine de nos politiques pour permettre la poursuite de nos efforts de développement, sans que les outils régionaux en soutien ne soient encore clairement définis et connus.

## **PROPOSITIONS**

Préalablement à l'adoption du SRCE, notre collectivité sera sollicitée pour exprimer un avis sur le document, ce qui constituera une occasion de débat devant notre Assemblée.

Si les principes du SRCE sont cohérents avec plusieurs de nos politiques, notamment celles portées par la Direction des espaces naturels et des paysages, ils sont susceptibles de poser davantage de questions pour certains domaines, et notamment en matière de développement des déplacements.

Aussi, pour préparer cette étape, après avoir rappelé les enjeux d'une mise en cohérence de nos projets en matière de déplacements et objectifs du SRCE, je vous proposerai la mise en place d'une démarche permettant d'y parvenir.

### **I – Développer les déplacements : un enjeu pour notre territoire, susceptible d'être en contradiction avec les objectifs du SRCE**

#### **1) Les déplacements, au cœur du développement de notre département.**

Par son étendue et sa géographie, notre département souffre d'un relatif enclavement, qui constitue un frein à son développement.

Ainsi, en plusieurs zones du département, les dessertes des secteurs agricoles restent compliquées et ne permettent l'exploitation des productions, notamment laitières, qu'au prix de temps de transport conséquents.

De même, le raccordement de notre principale agglomération au réseau autoroutier national souffre d'un engorgement régulier qui pèse considérablement sur l'économie locale.

Le maintien du Train Express Régional constitue une réponse pour certains voyageurs ; en revanche, le développement du fret ferroviaire reste aujourd'hui incertain, au regard des faibles volumes concernés.

Ces éléments ont fait du développement de notre réseau routier une condition à l'accroissement de l'attractivité du territoire pour les entreprises susceptibles de s'y implanter.

#### **2) Une mise en perspective à faire avec le SRCE**

Or, le RSCE, en identifiant un certain nombre d'entités, en surface ou en linéaire, nécessaires à la préservation de la biodiversité, est susceptible de venir en frein à la mise en œuvre de nos projets.

A contrario, nous avons fait du développement du vélo un des atouts de notre territoire, avec l'aménagement de 2 axes majeurs magistraux, qui répondent d'une part à des besoins de déplacements quotidiens de certains habitants mais surtout qui offrent une activité de loisir et de découverte du territoire importante et notoire.

Or, ces axes pourraient être identifiés comme favorables, non seulement aux déplacements humains, mais également à ceux de la faune et de la flore. Plusieurs routes départementales pourraient également, par leur caractère linéaire, permettre également le déplacement d'espèces, notamment végétales, à condition que leur gestion en soit raisonnée.

Ces différents enjeux constituent ainsi des opportunités pour notre collectivité d'affirmer son engagement en faveur de la présentation de la biodiversité, de manière raisonnée et prenant en compte les enjeux de développement des atouts du territoire.

## II – Dépasser un antagonisme initial, pour un développement durable du territoire

### 1) Mobiliser et expliquer aux équipes

Faiblement impliquée dans les enjeux de préservation des milieux naturels, la Direction des infrastructures de déplacement peut néanmoins jouer un rôle essentiel dans la cohérence de notre action.

Pour y parvenir, il est cependant nécessaire de démontrer non seulement l'intérêt de ce rôle, mais également la faisabilité de l'évolution des modes d'appréhension des projets.

Il est donc nécessaire d'initier dans un premier temps une phase de sensibilisation des personnels de la Direction des Infrastructures.

Cette sensibilisation porterait sur une présentation des enjeux, aussi bien globaux que locaux, de la préservation de la biodiversité, que sur la mise en avant d'exemple de prise en compte de cette biodiversité par d'autres acteurs.

Ainsi, l'exemple des autoroutes du Sud de la France pourrait être mis en exergue, qui portent près de 19 projets en faveur de l'environnement.

Cette sensibilisation pourrait être réalisée en s'appuyant sur des moyens internes, au travers par exemple d'un séminaire de direction couplant présentation en salle et éventuellement visites de terrain, organisées avec l'appui des agents de la Direction des espaces naturels et des paysages.

Un 2<sup>e</sup> séminaire pourrait également être envisagé plus avant dans la démarche, sous forme d'ateliers, pour proposer aux agents de la DID d'identifier des actions bénéfiques en repartant de leurs activités.

### 2) Identifier les leviers d'une action vertueuse des déplacements en faveur de la biodiversité.

La mise en place d'une équipe-projet au sein de la DID permettra de confronter les principes esquissés du SRCE et les projets et activités portés par la DID

Il s'agit en effet d'examiner d'une part mes projets de réalisation de nouvelles voiries (mais aussi d'élargissements, de contournements, etc.) pour identifier les points de confrontation avec les enjeux du SRCE.

Mais la gestion des infrastructures existantes est également un levier important pour les continuités écologiques.

L'évolution des conduites de la gestion des accotements (dates de fauche, création de zones refuges, utilisation de produits phytosanitaires) constitue en effet une priorité pour permettre que les routes ne jouent pas qu'un rôle de fragmentation mais constituent au contraire un moyen de connecter les espaces naturels qu'elle traverse ou longe successivement.

D'autres questions peuvent également être examinées, comme la surveillance de la dissémination d'espèces indésirables le long des voiries ou des vélo-routes.

### 3) Définir un plan d'action cohérent

La territorialisation des enjeux du SRCE permettra ainsi d'identifier les menaces et opportunités que les projets liés aux infrastructures de déplacement constituent et de construire au regard des propositions d'actions.

Ces propositions pourront être organisées selon plusieurs thématiques : augmenter les impacts positifs, éviter ou réduire les impacts négatifs et le cas échéant compenser ces impacts.

Ainsi, dans le cas du projet de doublement de la route départementale reliant l'agglomération à l'autoroute Axx, notre collectivité pourrait prévoir la mise en place, à l'occasion du franchissement de la zone des Marais, d'un ouvrage complémentaire à la voirie pour permettre sa traversée, dans de meilleures conditions, par des batraciens.

La réalisation de ce plan d'action sera l'occasion de rechercher des solutions de financement pour les actions le nécessitant.

A titre d'exemples, la Région prévoit, dans le cadre de sa compétence en matière de biodiversité, de financer à 30% les réalisations d'ouvrages de franchissement pour les batraciens.⊗ De même, plusieurs actions pourront être éligibles aux fonds Feader ou Feder, dans le cadre de la nouvelle programmation.

Enfin, des fonds issus de la part ENS de la Taxe d'Aménagement pourrait être affectés à des dépenses de gestion de certains abords de voirie.

### 4) Mesurer la mise en œuvre du plan d'action et communiquer auprès du public

L'adoption du plan d'action pourrait être concomitante à notre avis sur le SRCE, au vue des échéances annoncées par la Région.

Notre engagement pourrait être présenté et discuté avec les associations naturalistes et de défense de l'environnement.

En effet, ces associations se sont souvent montrées en alerte sur nos projets de voirie et cette présentation serait l'occasion de leur démontrer notre engagement.

Il s'agira de valoriser notre action auprès d'autres publics afin de bénéficier au mieux de l'effet levier de notre action.

En matière de tourisme, l'évolution de la gestion des vélo-routes sera l'occasion de porter un message nouveau auprès des usagers de cette infrastructure.

L'actualisation en cours de notre PDIPR (plan départemental d'itinéraires, de Promenades et Randonnées) pourrait aussi constituer l'occasion de communiquer auprès des randonneurs sur nos efforts de gestion.

Enfin, des échanges de pratiques pourront être organisés avec les collectivités ou intercommunalités pour apprécier l'évolution des pratiques professionnelles des agents de la voirie et mettre en avant une exemplarité de nos services.

La mise en place du SRCE constitue une occasion notable pour nos services de faire évoluer leur perception et leur action à l'égard de la préservation des milieux naturels. Cette démarche de conduite du changement nous permettra non seulement de répondre à des enjeux mondiaux de lutte contre la perte de biodiversité mais également d'affirmer que la qualité écologique de notre territoire constitue un atout que nous veillons à préserver.

Dans un contexte de tensions des finances publiques, c'est un projet qui peut contribuer à donner davantage de sens encore à notre action.

⊗ *Ces dispositifs devraient être renforcés dans le cadre du plan d'action de SRCE*