

# Compte rendu de l'atelier thématique

« Infrastructures linéaires »  
Fouencamps, ONEMA, 30 mai 2013



# SOMMAIRE

---

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>1 - INTRODUCTION</b> .....	<b>3</b>
<b>2 - RESTITUTION DE LA PLENIERE</b> .....	<b>4</b>
<b>3 - RESTITUTION DES TRAVAUX</b> .....	<b>6</b>
<b>4 - APPORTS DE RESSOURCES DE LA PART DES PARTICIPANTS</b> .....	<b>9</b>
<b>5 - PARTICIPANTS PRESENTS</b> .....	<b>10</b>

Vous pouvez continuer à contribuer à cet atelier, apporter des compléments ou des remarques à ce compte rendu.  
Merci d'adresser vos contributions écrites à  
[benjamin.lamidel@developpement-durable.gouv.fr](mailto:benjamin.lamidel@developpement-durable.gouv.fr)

# 1 - INTRODUCTION

L'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) en Picardie s'organise dans une logique de co-construction avec les acteurs concernés. Cette démarche participative se traduit notamment par l'organisation d'ateliers thématiques en cette première phase de diagnostic. Cette première série d'ateliers thématiques précède une série d'ateliers organisés par sous-trames, ainsi que des ateliers territoriaux.

Les ateliers thématiques visent à présenter la démarche du Schéma Régional de Cohérence Écologique, et co-construire le diagnostic des continuités écologiques. Ils sont organisés par les co-élaborateurs du SRCE – l'Etat représenté par la DREAL et le Conseil régional – et réunissent des représentants de structures concernées par les thématiques abordées.

Huit sujets sont ainsi traités dans des ateliers spécifiques : Agriculture ; Eau, politiques de l'eau et risques naturels ; Forêts et sylviculture ; Paysages et tourisme ; Gestion des espaces naturels et usagers ; Urbanisme et documents de planification ; Infrastructures linéaires terrestres ou aquatiques ; Activités économiques industrielles.

Ces réunions permettent de présenter la démarche du SRCE ainsi que les enjeux liés à la thématique de chaque rencontre. Par enjeux, on entend les interactions favorables et défavorables des activités traitées. Les débats ainsi que les travaux en sous-groupes ont pour objet d'alimenter le diagnostic des continuités écologiques du territoire.

Le support projeté lors de l'atelier est transmis en même temps que le présent compte-rendu.

Ce dernier a vocation à restituer le plus fidèlement possible les échanges intervenus tout au long de la réunion, ainsi que les travaux de chacun des sous-groupes. Tous les éléments cités ne font pas nécessairement consensus : ce sont avant tout des points de vue d'acteurs ou de structures. Leur prise en compte dans les travaux du SRCE est conditionnée à des vérifications et des arbitrages techniques.

**Les ateliers ont un rôle non décisionnel dans la démarche d'élaboration du SRCE. Les réflexions qui sont intervenues lors de l'atelier et qui sont restituées ici ont un statut de proposition de la part des participants. Elles ne représentent ni une orientation définitive, ni une prise de décision de la part des co-élaborateurs du SRCE ou des acteurs présents dans l'atelier. Les affirmations des différentes parties prenantes ne sont pas validées à ce stade par l'Etat et la Région.**

## **Avis des participants sur l'atelier « Infrastructures linéaires » au regard de l'exploitation des feuilles d'évaluation :**

Cet atelier a été très bien noté par les participants, qui ont jugé la présentation de la démarche tout à fait claire. Les enjeux abordés étaient aussi pertinent et explicites pour les participants. Cependant, au cours du débat, certains enjeux n'ont pas pu être abordés faute de participants (enjeux liés aux canaux notamment, en l'absence de VNF). Enfin, les participants ont trouvé l'atelier participatif très intéressant, avec des échanges riches et diversifiés, bien qu'une salle configurée en cercle aurait été préférée à un amphithéâtre.

## 2 - RESTITUTION DE LA PLENIERE

**Enrique PORTOLA**, adjoint au chef du service Nature, Eau et Paysage à la DREAL Picardie a introduit cette quatrième réunion thématique de co-construction du diagnostic du Schéma régional de cohérence écologique de Picardie. Les infrastructures linéaires ont la particularité d'être concernées par les continuités écologiques depuis de nombreuses années, et la thématique est bien connue des professionnels. **Thierry RIGAUX**, responsable du département patrimoine naturel à la Région Picardie, présente ensuite la démarche générale du SRCE et rappelle les objectifs de l'atelier : recueillir des éléments de diagnostic complémentaires, préciser les interactions négatives et positives des infrastructures linéaires avec les continuités écologiques, identifier des projets et actions existants portés par les structures.

Suite à cette introduction, la première partie de la réunion visait à **présenter la démarche du SRCE**. Après un rappel des menaces pesant sur la biodiversité, le contenu du SRCE est explicité, ainsi que sa portée réglementaire et son articulation avec les autres documents d'aménagement du territoire.

Dans un second temps, les **enjeux thématiques** ont été présentés. Il s'agit de traiter au cours de cet atelier des impacts des infrastructures linéaires (voies de chemins de fer, routes, voies navigables, réseaux d'électricité, de gaz...) sur les continuités. Si les infrastructures linéaires fragmentent les continuités, leur degré de transparence est hétérogène, impliquant des actions adaptées à chaque infrastructure. De plus, elles peuvent représenter dans certains cas des supports de continuités.

Enfin, il est rappelé que ces ateliers thématiques, organisés en début de démarche, ont **vocation à co-construire le schéma**. Les participants sont donc amenés à partager des éléments de diagnostic, faire ressortir des enjeux liés aux interactions entre leurs activités et les continuités écologiques, et à transmettre des éléments pouvant servir au schéma.

Suite à cette présentation, les participants ont fait part de remarques sur les enjeux traités :

- ☞ La carte des infrastructures projetée date de 2006, et doit être mise à jour afin d'intégrer les lignes plus récentes.

- ☞ **A propos des projets à venir**

Il est mentionné plusieurs projets (notamment ceux du SNIT – schéma national des infrastructures de transport, le Plan Routier du Conseil général de l'Oise, le Canal Seine-Nord-Europe, le projet de déviation...). Ces projets ne sont pas pris en compte dans la cartographie du SRCE, car celle-ci représente un état de lieux de l'existant. Pour autant, au moment de la rédaction du plan d'actions stratégique du SRCE, il sera possible de faire des préconisations afin de mieux prendre en compte les continuités en amont des projets d'infrastructures.

- ☞ **Impact des infrastructures en matière de développement économique**

Les CCI précisent qu'il est important de prendre en compte la dimension humaine des infrastructures routières : l'A16 par exemple contribue positivement au tourisme sur la côte picarde et la baie de Somme.

Des questions ont aussi émergé suite à la présentation :

☞ **Quelle cohérence entre le SRCE et les documents de planification des collectivités locales infra, dont certaines ont déjà élaboré ou sont en cours d'élaboration de leurs PLU ou SCoT ?**

Les SCOT et PLU devront, si nécessaire, être rendus compatibles dans un délai de trois ans à compter de l'adoption du SRCE (L.111-1-1 du code de l'urbanisme).

Les SCOT et PLU devront prendre en compte le SRCE sauf si leur enquête publique débute dans les 6 mois suivant l'adoption du SRCE (article 3 – décret du 27 12 2012).

Les cartes communales doivent être compatibles avec les SCOT : la prise en compte du SRCE est donc indirecte.

Pour les documents d'urbanisme en cours d'élaboration, il est conseillé de prendre en compte le SRCE dès que possible pour éviter de ne devoir engager une révision du document dans un délai de trois ans à compter de l'adoption du SRCE au seul motif de la prise en compte du SRCE.

Rappelons que le code de l'urbanisme prévoit déjà l'intégration de la Trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme (Article R123-11). Les documents d'urbanisme récents intègrent donc déjà de fait une TVB locale tenant compte de données existantes telles que les périmètres de ZNIEFF ou d'autres zonages. Le SRCE reprend ce type de données.

☞ **Quelles possibilités de financement pour les collectivités ? La requalification des corridors, les aménagements en faveur des continuités sur les infrastructures ont un coût élevé qu'il est difficile de faire peser sur les collectivités !**

A l'heure actuelle, on ne connaît pas les modalités de cofinancement par l'Etat.

Le SRCE ne critique pas l'existence des infrastructures, mais va chercher à « éviter, réduire et compenser » les impacts négatifs sur la trame verte et bleue.

Dans le cadre des infrastructures, de nombreux travaux et études sont déjà conduits, il s'agira alors de hiérarchiser et qualifier les impacts sur la TVB ; valoriser les effets positifs et les travaux existants allant dans le sens d'une meilleure prise en compte de la TVB.

☞ **Où va se placer la limite financière dans les dispositifs de compensation des impacts des projets sur la TVB ?**

Le SRCE prône une logique de « éviter, réduire, compenser », la compensation n'arrivant que dans le cas extrême où il aura été impossible d'éviter ou de réduire les impacts néfastes d'un projet sur la TVB. La compensation est effectivement un processus complexe. A l'heure actuelle il n'est pas défini de limitation des coûts.



### 3 - RESTITUTION DES TRAVAUX

Pour des raisons logistiques, les participants ne se sont pas divisés en sous-groupes. Ils ont travaillé en plénière à compléter le diagnostic et ont apporté des éléments d'ordre méthodologique.

#### Travaux thématiques « Infrastructures linéaires »

**Précisions méthodologiques apportées par les participants : Les participants ont souhaité apporter des éléments pouvant permettre de hiérarchiser la franchissabilité des infrastructures linéaires. A noter que la perméabilité des infrastructures dépend tant de l'infrastructure en elle-même que des guildes d'espèces.**

#### **Préciser le critère « non franchissable / difficilement franchissable » qui qualifie actuellement les infrastructures sur la cartographie**

La carte présentée en atelier est une carte prétexte au débat, réalisée pour l'atelier ; ce n'est pas le SIG du SRCE. Effectivement, une typologie sera construite afin de préciser la terminologie. De plus, il convient de préciser que si les chaque infrastructure a des caractéristiques propres de transparence, sa perméabilité varie selon les guildes d'espèces considérées.

Tout élément d'information en possession des acteurs permettant de préciser la cartographie peuvent être transmis à la DREAL qui relayera au bureau d'étude.

#### **Afin de hiérarchiser la perméabilité des infrastructures linéaires différencier les réseaux autoroutiers anciens et modernes**

La SANEF précise que des autoroutes récentes comme l'A16 sont relativement plus perméables que des anciennes infrastructures et disposent de nombreux passages à faune. Bien que des actions de requalification environnementale existent sur les réseaux anciens, permettant d'améliorer la perméabilité des infrastructures ; le critère « date de construction » semble pertinent afin de hiérarchiser les réseaux routiers.

A ce sujet, la fédération des chasseurs de la Somme indique que le suivi de la faune effectué par photos montre que les passages à faune sur les nouvelles autoroutes sont effectivement efficaces.

#### **Terrepleins centraux et franchissabilité des infrastructures routières**

La direction des routes du Conseil Général de l'Oise s'étonne que toutes les routes possédant un terreplein central soient classées « infranchissables ». Il s'agirait de distinguer les terrepleins équipés de glissières en béton et ceux équipés de glissières métalliques, cette dernière étant plus aisément franchissable par la faune. Le CG précise qu'il peut transmettre la nature des terrepleins centraux (béton infranchissable ou métal plutôt franchissable) au bureau d'étude.

L'introduction de cette nuance dans la typologie n'est pas pour autant validée, d'autant plus que les données du SRCE doivent être homogènes à l'échelle régionale : si les autres Conseils généraux ne disposent pas de cette information, il sera difficile d'établir une typologie régionale intégrant cette nuance.

**Afin de hiérarchiser la perméabilité des infrastructures linéaires, utiliser le critère du trafic**

Sur les routes et autoroutes, tout comme sur les voies ferrées, la densité du trafic impacte fortement le degré de franchissabilité des infrastructures non clôturées. A ce titre, la DDT de l'Oise signale que sur l'A1 il existe un trafic de 70 000 véhicules/jour tandis que l'A29 a une fréquentation de 8 000 véhicules/jour

**Afin de hiérarchiser la perméabilité des voies ferrées, différencier les voies électrifiées des voies non électrifiées**

Réseau Ferré de France signale l'existence de cartes signalant l'électrification ou non des voies.

**Prendre en compte les collisions sur voies ferrées**

RFF souligne un travail en cours sur les collisions avec la faune : à l'heure actuelle, les données reposent sur des déclarations des conducteurs, et ces déclarations ne sont réalisées que lorsque la collision a provoqué un retard de train ; mais ces données seront bientôt affinées. Bien qu'imparfaites pour l'instant, ces données permettent de visualiser des « points noirs » sur les voies ferrées.

De plus, RFF souligne l'existence d'un programme pluriannuel de création de clôtures sur les voies : le programme permet la sûreté des humains et est relativement mal suivi, pour autant les données pourront être transmises pour le SRCE.

**Éléments de diagnostic**

Une **étude de requalification des RN 330 et 25** est en cours de réalisation par la **DREAL Picardie** : cette étude souligne le peu de marge existant pour agir sur les infrastructures existantes.

**Projets de Canal Seine Nord et Magéo** : si l'Etat sera vigilant quant au respect des continuités écologiques, le **ROSO** alerte sur les impacts écologiques de ces projets de canaux qui risquent de **perturber les continuités écologiques**.

**RFF** souligne que les abords des voies ferrées peuvent être des lieux de substitution pour certaines espèces qui se réfugient sur les emprises de voies ferrées.

La **DDT de l'Oise** souligne plusieurs bonnes pratiques de gestion mises en place sur le département :

- Proscription de l'utilisation de produits phytosanitaires : la charte zéro phyto régionale va être signée prochainement,
- Fauchage bord de route : travail avec le CEN et le Conservatoire de Bailleul afin de mettre en place une gestion différenciée des bas cotés permettant de préserver la biodiversité. Des plans de gestion existent sur 5 sites, et sont en passe d'être étendu à 18 sites sur l'ensemble du territoire,
- Limitation de l'utilisation de glissières en béton pour les terrepleins centraux (TPC), en privilégiant l'utilisation de TPC en métal facilitant le franchissement

de l'infrastructure par la faune,

- Actions réalisées avec le Conservatoire de Bailleul visant à limiter les espèces invasives sur les bords de chaussées.

L'obligation **d'études d'impacts** représente une avancée significative dans la prise en compte des continuités écologiques lors de la réalisation de nouvelles infrastructures linéaires.

**La fédération de chasse de l'Aisne** indique que les canaux constituent des points noirs en terme de mortalité de la faune puisqu'il n'existe quasiment pas d'aménagements de franchissement. De plus, paradoxalement, les routes secondaires au trafic moins important sont paradoxalement plus dangereuses en termes de collision car ces infrastructures ne dissuadent pas la grande faune de les traverser.

### Pistes de travail

#### Prise en compte des intérêts contradictoires :

- Par exemple, certains écrans de sécurité empêchent effectivement une partie de la faune de traverser les infrastructures linéaires. Des solutions peuvent être trouvées pour concilier sécurité humaine et continuités écologiques, mais ces objectifs sont parfois contradictoires.

Faire attention au **discours** porté, afin de ne pas donner l'impression que les investissements visant à protéger la faune sont prioritaires par rapport à ceux visant la sécurité humaine.

**Intégrer la prise en compte de la TVB dans tous les aspects du travail de la maîtrise d'ouvrage** (réalisation de nouveaux ouvrages, gestion des ouvrages), ainsi que selon le cycle de vie du projet.



## 4 - APPORTS DE RESSOURCES DE LA PART DES PARTICIPANTS

Au cours de l'atelier, les participants ont été invités à mentionner toute ressource (personne ressource, document à consulter...) pouvant servir à la réalisation du SRCE de Picardie, et ont pu préciser sur une fiche distribuée en fin de séance ces compléments à apporter à la démarche.

Compléments	Eventuel acteur à contacter pour ce complément
<i>(général)</i>	Contacteur la Direction Interrégionale des Routes
Cartographie précisant le réseau électrifié et non électrifié Statistiques sur les collisions (statistiques liées aux déclarations des agents ; collisions ayant provoqué des retards : données pas très fines mais intéressantes)	RFF, Mathilde Savoye & Marine Lelay
Enquête Faune et Routes : données sur les amphibiens, blaireaux, renards, écureuils et autres mammifères. Si les données ne sont pas exhaustives (étude réalisée principalement avec des observateurs bénévoles), elle permet tout de même de clairement faire apparaître les points noirs.	Picardie Nature, Virginie Coffinet
Données (brutes, pas en SIG) des passages à faunes sur les routes nationales	DREAL / SDIT
Cartographie précise des conduites de gaz	GRT gaz
Enquête sur l'ARC Picardie	ROSO, Jean-Philippe Pineau
Audit biodiversité 2010-2012  Plan biodiversité, pas encore validé par l'Etat  Cartographie du réseau clôturé, des passages à faune, notamment sur l'A16 et l'A29	SANEF, Xavier Hardy
Précisions sur les points et tronçons « noirs »	FDC 02, Pascal Liénard

## 5 - PARTICIPANTS PRESENTS

STRUCTURE	NOM	PRENOM	EMAIL
AMIENS METROPOLE	DOS SANTOS	CARINNE	ca.dossantos@amiens-metropole.com
CCI60	MENARD	TONY	tony.menard@cci-oise.fr
CCI80/76	LATHUILLE	SEGOLENE	S.LATHUILE@littoral-normand-picard.cci.fr
CDRP80	DESAIN	ELISABETH	elisabeth.desaint@orange.fr
CESER	HAUDRY	GRAZIELLA	GHAUDRY@cr-picardie.fr
CG60	MYSLINSKI	JOCELYNE	Jocelyne.Myslinski@cg60.fr
CRAP	WARTELE	REGIS	r.wartelle@picardie.chambagri.fr
CRP	MALLET	JULIA	JMALLET@cr-picardie.fr
CRP	RIGAUX	THIERRY	TRIGAUX@cr-picardie.fr
DDT60	LEJEUNE	JEAN-FRANCOIS	jean-francois.lejeune@oise.gouv.fr
DDT60	DE PAOLI	DOMINIQUE	dominique.de-paoli@oise.gouv.fr
DDT80	LEDEIN	EMILIE	emilie.ledein@somme.gouv.fr
DREAL / ECLAT	MENCE	RODOLPHE	Rodolphe.Mence@developpement-durable.gouv.fr
DREAL / SDIT	TSHITEYA	FABIEN	fabien.tshiteya@developpement-durable.gouv.fr
DREAL / SDIT	EMMERICH	GUILLAUME	guillaume.emmerich@developpement-durable.gouv.fr
DREAL / SNEP	PORTOLA	ENRIQUE	Enrique.Portola@developpement-durable.gouv.fr
DREAL / SNEP	BINCE	FREDERIC	Frederic.Bince@developpement-durable.gouv.fr
DREAL / SNEP	LAMIDEL	BENJAMIN	benjamin.lamidel@developpement-durable.gouv.fr
FDC02	LIENARD	PASCAL	p.lienard@naturagora.fr
FDC80	CREPIN	FRANCOIS	fcrepin@fdc80.com
PICARDIE NATURE	COFFINET	VIRGINIE	virginie.coffinet@picardie-nature.org
RFF	SAVOYE	MATHILDE	Mathilde.SAVOYE@rff.fr
RFF	LELAY	MARINE	marine.lelay@rff.fr
ROSO	PINEAU	JEAN-PHILIPPE	pineau.jean-philippe@neuf.fr
SANEF	HARDY	XAVIER	Xavier.HARDY@sanef.com