

# GEIST

## 3/12/2019 - LYON

### Compte rendu

#### Liste des participants :

Prénom Nom	Structure
Carole EVELLIN-MONTAGNE	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Marc MICHAUD	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Cécile BERNARD	Région Auvergne-Rhône-Alpes
David SOUVESTRE	Région Auvergne-Rhône-Alpes
Alain MARTINET	Région Auvergne-Rhône-Alpes
Virginie BILLON	Cerema Centre-Est
Frédéric BERLIOZ	Cerema Centre-Est
Laurence THUILLIER	Cerema Centre-Est
François PICH	APRR
Camille DELORME	APRR
Yves URBAIN	APRR
Jérôme CHEVARIN	APRR
Gaëtan MASSON	ATMB
Hugues MERLE	AURG
Thomas POLLIN	CNR
Florence LHOSTE	Conseil Départemental de l'Ain
Marjorie LEORIER	Conseil Départemental de l'Ain
Vincenzo CARDINALE	Conseil Départemental de l'Allier
Marie-Anne CHABERT	Conseil Départemental de l'Isère
Caroline LEROYER	Conseil Départemental de l'Isère
Jean-Michel DUVERT	Conseil Départemental de la Drôme
Annabelle ARNAUD	Conseil Départemental de la Drôme



Prénom Nom	Structure
Juliette ARRIGHI	Conseil Départemental de la Savoie
Mireille RIBEAU	DIR Centre-Est
Rémi SCHMITD	FDC de la Loire
Marie MAUSSIN	Grenoble-Alpes-Métropole
Pierre BILLET	GRT Gaz
Alexandre MOVIA	LPO
Nathanaël COTTEBRUNE	Lyon Métropole
Michel AUJOULAT	RTE
Claire JEUDY	SMABB
Dimitry GROHAN	SNCF Réseau

## 1 - INTRODUCTION

Ouverture de la journée par Cécile BERNARD, Responsable du Service Programmation et Etudes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Carole EVELLIN-MONTAGNE, Responsable du Pôle stratégie et animation de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.

La Région et la DREAL soulignent que les gestionnaires sont au rendez-vous pour cette nouvelle réunion d'échange et de partage d'expérience .

Le SRADDET sera présenté fin décembre à l'assemblée plénière du Conseil Régional.

La Région exprime 3 attentes :

- L'amplification de dispositif de collecte des données de collision entre la faune sauvage et les véhicules, qui ont vocation à alimenter le futur observatoire régional de la biodiversité
- La mobilisation par les gestionnaires de la possibilité de former leurs équipes de terrain aux relevés de collision au cours de leur patrouille sur le réseau, formation réalisées par la LPO et la FRC.
- La réalisation de projets locaux, en mobilisant les outils financiers de la Région : les Contrats Verts et Bleus sur les territoires prioritaires, l'appel à projet Biodiversité ordinaire (projets principalement en investissement), et l'AMI partenaire (projets structurants mobilisant du fonctionnement).

La DREAL indique que la prise en compte de la Trame Verte et Bleue est une priorité forte du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Elle a débuté avec les SRCE mis en œuvre en Rhône-Alpes, en Auvergne, puis à l'échelle de la grande région. Avec l'avènement du SRADDET, l'État reste partenaire de la Région pour la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques, et la poursuite du groupe d'échanges des bonnes pratiques sur la TVB (GEIST).

Tous les diaporamas présentés en réunion sont adossés au compte rendu.

En pièce jointe également, le Dispositif Régional « Biodiversité ordinaire ». Il présente les critères d'éligibilité des projets hors Contrats Verts et Bleus, la description de l'aide régionale et le processus d'instruction des demandes.



## 2 - Le SRADDET – Alain MARTINET – Région

Dans le SRADDET, la question de la TVB fait l'objet d'un objectif spécifique :

L'objectif 1.6 : Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières.

L'impact des infrastructures linéaires de transport fait l'objet d'un sous-objectif (1.6.6 Améliorer la transparence écologique des infrastructures linéaires de transport) et d'une règle dédiée (règle n°41).

L'objectif et la règle correspondante s'appuient sur les outils mobilisables existants tels que le Réseau GEIST, la base de données collisions, le recensement des passages à faune, les contrats verts et bleus, le dispositif régional pour la biodiversité, le plan national biodiversité.

### ***Les échanges :***

La distinction entre les corridors à préserver et à restaurer faites dans les SRCE est-elle maintenue ? Les données sur lesquelles reposaient les SRCE étaient un peu anciennes et cette distinction n'a pas été conservée. C'est aux acteurs locaux de préciser la fonctionnalité des corridors.

La feuille de route est donnée à horizon 2030. Existe-t-il une gradation pour mettre en œuvre l'ensemble du dispositif ? La façon de s'organiser est laissée à l'appréciation des acteurs locaux.

Existe-t-il des mesures compensatoires pour les continuités écologiques ? Aujourd'hui, les continuités écologiques ne sont pas forcément prises en compte de manière homogène. La séquence ERC peut également être appliquée sur les continuités écologiques.

Les contrats verts et bleus existants vont-ils être maintenus sur les territoires qui en bénéficient déjà ? Toutes les zones prioritaires définies aux SRCE sont maintenues. Le renouvellement des contrats vert et bleu est possible après avoir réalisé une évaluation de la démarche et des enjeux. Des zones prioritaires ont également été identifiées côté Auvergne et des CVB sont déjà signés. L'objectif est de tendre vers une couverture du territoire plus homogène entre les 2 anciennes régions. Sur les autres territoires, des financements peuvent être mobilisés sur l'appel à projet biodiversité ordinaire (projet spécifique par sous trame par exemple).

Le SRADDET fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation pour connaître son degré d'avancement. L'évaluation du schéma exigée par les textes est voulue partenariale entre l'État et la Région, elle est réalisée tous les 6 ans.

Existe-il un dispositif de suivi des actions concrètes de restauration des corridors pour évaluer leur efficacité ? Une plateforme de retour d'expérience et de mutualisation s'avère indispensable. En particulier, lors de la réalisation de projet très coûteux, il est nécessaire de pouvoir objectiver les résultats obtenus et faire preuve de pédagogie au regard des habitants, et des politiques publiques en matière d'urbanisation.

Les SRCE ont fait l'objet d'un bilan en 2018. L'évaluation de l'amélioration des continuités écologiques a été très difficile à appréhender, par manque de données concrètes et d'état



zéro, d'autant que les 2 SRCE régionaux n'avaient pas le même degré d'avancement. Par contre, il a été plus facile d'analyser la mise en œuvre des actions. Pour le SRADDET, il est envisagé avec l'aide des Conservatoires d'espaces naturels, des Conservatoires botaniques, des animateurs des CVB, et des Agences d'urbanisme, de définir des indicateurs sur le suivi de la fonctionnalité des continuités écologiques. Plus localement, le suivi de la restauration des fonctionnalités écologiques et de la fonctionnalité des ouvrages est également attendu. Ces données pourront également alimenter le niveau régional.

Il existe déjà sur le site du centre de ressource de la Trame Verte et Bleue une carte dynamique des retours d'expérience. Cet outil et ses fonctionnalités pourraient faire l'objet d'une information lors d'une prochaine réunion du GEIST.

### **3 - Articulation Trame Verte et Bleue, documents d'urbanismes et infrastructures linéaires de transport – Hugues MERLE, AURG L'engagement d'une politique concertée pour la restauration des continuités écologiques sur un bassin versant – Claire JEUDY, SMABB et Caroline LEROYER, Conseil Départemental de l'Isère**

#### ***Les échanges :***

Le travail et les partenariats mis en œuvre sur le bassin de la Bourbre est une excellente illustration de ce qui peut être réalisé sur un territoire en utilisant l'outil Contrat Vert et Bleu.

Il en ressort une nécessité d'approche globale, la recherche de partenariats et la mise en œuvre de concertation. Par exemple, la réalisation d'un ouvrage de franchissement de la faune peut être compromis par des actions non coordonnées réalisées à proximité (développement de l'urbanisation, usage dévié de l'ouvrage ...) qui empêche finalement les espèces sauvages de traverser l'ouvrage.

La sécurisation des ouvrages de grande dimension paraît indispensable : sécurisation du foncier, inscription au PLU / PLUI, labellisation ENS « génie écologique », recherche de contractualisation ou de conventions avec les agriculteurs...

Des référentiels établis sur des bases scientifiques sont nécessaires pour l'inscription des zones de protection des ouvrages aux documents d'urbanisme. Pour un écopont par exemple, faut-il préserver 40 m, 60 m, 120 m ? En l'absence de référentiels, les négociations se feront toujours au plus juste, le plus souvent au détriment des continuités écologiques.

[Film d'animation sur les Services rendus par la Trame Verte et Bleue](#) (hyperlien)

Les trames écologiques : des bénéfices pour les humains - SMABB

### **4 - Retour d'expériences des gestionnaires : APRR / ASF/ CNR**

- Cinq années de suivis des gîtes artificiels à Chiroptères – Jérôme CHEVARIN APRR
- Suivis des ouvrages de rétablissement des continuités écologiques – Mathieu BOURBOULON Vinci-ASF
- Franchissement piscicole en vallée du Rhône - Focus au barrage du Pouzin – Thomas POLLIN CNR



### ***Les échanges :***

La prise en compte des continuités écologiques, ainsi que les autres dimensions, espèces et habitats naturels, peuvent donner lieu à de nouveaux modes de travail qui décroissent et professionnalisent les équipes chargées du génie civil et des routes. Des techniques existent pour l'installation de dispositifs de suivis ou d'aménagements en faveur de la faune : localiser les structures métalliques à l'intérieur du béton par scanner, utilisation de visserie inertes (inox) pour éviter les interactions entre métaux....

## **5 - Analyse des données de collisions en Auvergne-Rhône-Alpes – Mise à jour 2019**

### ***Les échanges :***

Serait-il possible de croiser les données de collision avec les flux de trafic routier ? La difficulté est qu'il n'existe pas de données réelles de trafic routier, les modèles régionaux de trafic couvrent les grands axes principalement. Le réseau secondaire est caractérisé par des classes de trafic très larges, et donc peu exploitables.

A terme, il pourrait s'agir d'un outil d'aide à l'action pour la restauration des continuités écologiques, mais les tronçons couverts par une information statistiquement significative sont trop peu nombreux (5000 km / 60 000 km de réseau en Auvergne Rhône-Alpes).

Les résultats ont vocation à être diffusés à une échelle ne permettant pas d'identifier un ouvrage précis. Cette année, les résultats sont exprimés à l'échelle des tronçons routiers, qui représentent le linéaire compris entre 2 intersections. En moyenne, les tronçons ont une taille de 2 à 3 km. Les tronçons autoroutiers sont souvent de plus grande taille puisqu'il s'agit du linéaire compris entre 2 échangeurs.

La couche des tronçons accidentogènes obtenus par les traitements statistiques est une réponse de type binaire. Les tronçons représentés en rouge présentent une moyenne de collision supérieure à un seuil arbitrairement fixé à 3 observations de collision / an / km (à comparer à la moyenne de 0,6 sur le reste du réseau matérialisé en gris)

Dans certains cas, il peut également être intéressant de faire une analyse différenciée par espèce, par exemple pour les passages à canopée (écureuils) ou pour les amphibiens.



## **6 - Comment lister, cartographier et suivre l'évolution des ruptures des continuités écologiques sur son réseau ?**

Les résultats sont la synthèse du travail collaboratif réalisé en sous-groupes dans l'objectif de recueillir concrètement les besoins des gestionnaires et de leur apporter un appui pour identifier les ruptures de continuités écologiques sur leur réseau.

Le recueil de ces besoins pourrait servir à l'élaboration d'une feuille de route pour la mise en œuvre des actions du SRADDET, pour être au plus près des objectifs définis dans le Schéma, et au plus près des besoins des gestionnaires et des collectivités.

### **Boite à idées pour une feuille de route**

***A l'échelle régionale, la mutualisation de la collecte des données s'avère nécessaire pour :***

- améliorer et partager la connaissance,
- créer du lien et des partenariats entre les différentes structures, développer une culture commune
- rationaliser les moyens pour l'obtention des données, répartir l'effort de collecte sur l'ensemble des entités, homogénéiser les méthodes de collectes pour fiabiliser les données, augmenter leur robustesse et leur représentativité
- rationaliser les moyens pour le traitement de la donnée et obtenir des résultats de meilleure qualité
- travailler à plusieurs échelles : ouvrage / tronçon / corridor / SRADDET
- participer à l'amélioration continue des projets
- s'adapter aux exigences réglementaires et du SRADDET sur la prise en compte des continuités écologiques.

***Aujourd'hui, les besoins en termes d'accompagnement reposent sur :***

- la réalisation d'une boîte à outils comprenant :
  - la définition de référentiels, de protocoles de récolte de données communs
  - l'utilisation d'outils de collecte (appli mobile)
  - l'accessibilité de bases de données et SIG
  - des dispositifs de formation des équipes de terrains
  - des guides techniques, et des retours d'expérience
  - les modes de co-financement mobilisables (Région, Life, FEDER ..)
- un référent technique, une coordination régionale

**Des efforts particuliers sont à fournir pour :**

- S'approprier, comprendre l'intérêt de la collecte des données et des enjeux (préservation d'un patrimoine commun, objectiver la présence des corridors, faciliter l'application de la réglementation pour les autorisations de projets, mutualiser des actions entre maîtrises d'ouvrages différentes...)
- Convaincre les élus, les grands directeurs et sa hiérarchie
- Décloisonner les continuités écologiques, promouvoir la transversalité (urbanisme, voirie, génie civil, services techniques, sécurité routière...)
- Insérer la démarche dans des dispositifs existants pour diminuer les coûts