



Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Club Infrastructures

Vendredi 20 avril 2018 – 9h30 13h

Compte rendu

ACTUALITÉS

Sylvaine Ize (DREAL PACA) et Céline Hayot (conseil régional PACA) accueillent les participants et introduisent la matinée. Céline Hayot excuse un certain nombre de participants retenus ce même jour par l'assemblée générale du RREN (Réseau régional des gestionnaires d'espaces naturels).

Sylvaine Ize rappelle les objectifs du club infrastructure (partager, échanger et construire collectivement des savoir-faire et méthodologies permettant de répondre aux objectifs du SRCE) et son inscription dans les actions du SRCE PACA, puis présente l'ordre du jour (cf. document joint).

État d'avancement du SRADET, bilan intermédiaire du SRCE, actualités sur les financements

Région PACA : Céline Hayot et Elodie Garidou.

Céline Hayot présente un premier bilan du SRCE depuis son adoption en 2014.

=> à retenir :

- les indicateurs sont à jour sur le site <http://www.observatoire-biodiversite-paca.org> : il existe une fiche par indicateur (26 indicateurs),
- des travaux et des financements ont été engagés : avec la mobilisation du FEDER et du POIA en 2015 et 2016, ainsi que d'autres appels à projets : FN CAUE, Agence de l'eau.

À noter qu'un 2^e appel à projet Agence de l'eau est lancé depuis janvier 2018, avec comme date limite de réponse **le 30 avril 2018**, centré sur la notion de trame turquoise et restauration de fonctionnement des milieux.

- Des actions de communication et de formation ont été menées : les « vrai ! Faux ! Du

SRCE », retours d'expérience avec les agences d'urbanisme et les PNR, guide méthodologique sur les sites pilotes des piémonts agricoles de l'arrière-pays provençal, clubs métiers : infrastructures, agriculture, forêt.

Elle précise ensuite les modalités d'évolution du SRCE.

=> à retenir :

Le SRCE va être intégré dans le SRADDET porté par la Région, dans son volet « Préservation et restauration de la biodiversité », qui sera prescriptif (niveau de prise en compte avec les schémas et de compatibilité avec les documents d'urbanisme). 10 autres domaines intègrent ce schéma, 5 schémas préexistants l'intègrent, dont le SRCE.

Le SRADDET sera composé de 3 documents :

- un rapport d'objectifs – niveau de prise en compte, illustré par une carte synthétique (les cartes du SRCE seront en annexe) qui reprendra les objectifs du SRCE.
- un fascicule des règles – niveau de compatibilité - doit préciser comment chacun intervient dans le dispositif autour de la Région, chef de file.
- des annexes : on retrouvera le diagnostic du SRCE, le plan d'actions stratégiques, les cartes.

Le SRADDET prône une rupture du mode d'aménagement et de développement. Plus de 10 objectifs concourent directement à la préservation de la biodiversité au regard des 19 actions du SRCE.

Elodie Garidou présente par anticipation l'appel à propositions (AAP) FEDER qui va être ouvert par la région. Elle rappelle les axes du FEDER, le rôle de la Région qui intervient en qualité d'autorité de gestion de la quasi-totalité des fonds structurels et d'investissement européens sur le territoire.

=> à retenir :

Un nouvel AAP va être lancé en 2018. Son objectif « Réduire la pression sur la biodiversité en intervenant sur les trames vertes et bleues ». Une enveloppe de 9,3M€ de FEDER sera ouverte pour des équipements et travaux favorisant les continuités, l'acquisition d'espaces et les études préparatoires des interventions. Territoires ciblés : les espaces les plus soumis à pressions : urbains et périurbains sur lesquels la pression est accrue, secteurs prioritaires du SRCE, ... Montant pris en charge : 50 % des dépenses.

L'AAP n'est pas tout à fait finalisé et pourra encore faire l'objet de précisions/ modifications d'ici sa publication. **L'appel sera ouvert au mois de mai ou juin 2018 avec 2 dates de clôture en septembre et décembre 2018.** Les contraintes d'éligibilité sont précisées dans la présentation. Il sera publié sur le site <http://europe.regionpaca.fr/> et une information sera donnée aux porteurs de projets potentiels. La procédure de candidature s'effectuera en ligne sur le portail e-synergie, déjà accessible et qui permet de voir les rubriques à remplir.

Un contact par mail, accessible dès à présent, feder@regionpaca.fr permet d'aider les candidats à monter leur projet.

Réponses aux questions posées par les participants :

Zone d'éligibilité : il est bien précisé que les projets doivent se dérouler en priorité sur les secteurs périurbains et urbains, les sites à enjeux du SRADDET et les 19 secteurs prioritaires du SRCE. Mais il est possible de défendre des projets sur d'autres territoires en fonction des enjeux.

Financements : il n'est pas possible d'avoir 2 financements européens sur un même projet, et les limites de financement publics classiques doivent être respectées (70 à 80 % selon le type de

projet). Un comité des financeurs examine les plans de financement des projets.

cf. présentations :

[2_REGION_20180420_SRCEClubInfras_Bilan.pdf](#)

[2_REGION_20180420_SRCEClubInfras_FEDER.pdf](#)

Territoires et acteurs des 19 secteurs prioritaires – synthèses par secteur

ARPE PACA

Agnès Hennequin présente la démarche d'élaboration de diagnostics de territoires sur les 19 secteurs prioritaires du SRCE.

=> à retenir :

20 fiches produites sur 18 secteurs prioritaires et 2 secteurs supplémentaires autour de l'Etang de Berre. Ces fiches sont des documents de travail et pas des documents à valeur officielle. Elles ont été diffusées par mail en amont de la réunion et seront mises en ligne sur le site de l'ARPE. Quelques exemples de cartes et d'enjeux sont présentés : secteur de Ventabren, secteur de Pourcieux.

La nécessité d'avoir des espaces et temps d'échanges entre les différents partenaires sur ces secteurs complexes, soumis à forte pression et présentant de forts enjeux écologiques est soulignée par les participants.

cf. présentation jointe : [3_ARPE_20180420_SRCEClubInfras_secteurs.pdf](#)

Actualités régionales

Clémentine DENTZ du **Groupe Chiroptères de Provence** indique que le nouveau plan régional d'action en faveur des chiroptères (2018-2015) a été validé, et comprend 10 objectifs. L'un d'eux concerne plus particulièrement la prise en compte des chiroptères dans les infrastructures de transport, avec une action prioritaire à mener sur la protection des gîtes dans les ouvrages d'art et la mise en place d'un entretien des ouvrages compatible avec la présence des chauve-souris. Des partenariats sont déjà engagés sur ces sujets avec la DIR Méditerranée, les CD 06 et 04. Un groupe de travail sera à mettre en place sur ce sujet.

Contact sur le PRAC : animationPRAC@gcprovence.org

cf. fiche action du plan régional jointe.

AMÉLIORER LES CONNAISSANCES

Mise en place et premiers résultats des relevés de collisions faune sauvage sur le réseau routier national

DIR Méditerranée

Lysa Laviolle et Jacqueline Cilpa présentent la démarche mise en place en partenariat avec le MNHN.

=> à retenir :

L'objectif est de collecter des données pour mieux connaître les points de conflits. Le recensement est effectué par les agents de l'ensemble des DIR au niveau national et les données sont collectées par le MNHN.

La démarche déclinée au sein de la DIR Méditerranée est participative : il est important de préparer en amont la mise en place de la démarche, qui représente un travail supplémentaire pour les agents. Les réunions de préparation sont également l'occasion d'une sensibilisation plus large à la préservation de la biodiversité.

Premiers résultats : les points de collision redessinent l'ensemble du réseau. Pour 2017 : 766 données collectées, 16 centres d'exploitation ont participé. Un bilan sera fait à 3 ans afin d'envisager, si nécessaire, des actions et aménagements à mettre en place. Les conditions de réussite identifiées sont : une adhésion de la direction, des supports simples et clairs, une formation des agents et chefs de centre, un référent par secteur, un suivi, un retour d'information organisé vers les agents impliqués.

La nécessité de mener une réflexion sur la collecte des données collisions à l'échelle de la Région (outil commun de collecte, données partagées, analyse des résultats) est soulignée par plusieurs participants. Des réflexions sont à engager sur ce sujet afin de compléter les diagnostics faits par les agents, avec des informations si possible plus précises sur des espèces à enjeux (exemple de certains rapaces ou des amphibiens). Le CEREMA Méditerranée est effectivement missionné sur ce sujet et prendra contact avec les structures volontaires. SNCF Réseau souligne que les relevés de collision ne sont pas pertinents le long des voies ferrées pour des questions de sécurité et des difficultés d'identification des animaux percutés.

Réponses aux questions posées par les participants :

La motivation des agents à participer à cette collecte d'information est principalement liée à l'amélioration des conditions de sécurité des usagers. Quelques agents avec une sensibilité sur le sujet peuvent être moteur.

cf. présentation jointe :

[4_DIRMED_20180420_SRCEClubinfras_collisions_faune.pdf](#)

Diagnostiques de la transparence écologique des ouvrages d'art : comment partager l'information ?

CEREMA Méditerranée

Amandine Lèbre présente l'état d'avancement des travaux sur la mise en place d'une base de données régionale permettant de centraliser l'information sur les diagnostics de transparence écologique de ces ouvrages.

=> à retenir :

L'enjeu est de rendre accessible à tous et d'homogénéiser les données capitalisées lors des différents diagnostics, qu'ils soient réalisés par infrastructure ou par secteur. Les premières réflexions montrent qu'à ce jour ces informations ne sont pas accessibles librement, et que la constitution d'une base de donnée spécifique semble appropriée. Des contacts seront pris prochainement avec les différents gestionnaires d'infrastructures afin de définir plus précisément

les besoins et les modalités de construction de la base (hébergement, données minimales, etc..).

cf. présentation jointe :

5_CEREMA_20180420_SRCEClubinfras_BDDOA.pdf

TRAVAUX DE RÉHABILITATION DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Présentation des actions de biodiversité sous les ouvrages existants, dans le cadre de la gestion de la végétation

RTE

Vanessa Oudart présente les actions engagées par RTE en faveur de la biodiversité, en détaillant 3 actions (en Durance, gestion des lisières forestières dans le Vaucluse, appel à projet RTE/PNR Luberon)

=> à retenir :

Au total ce sont 17 actions en faveur de la biodiversité qui ont été engagées en PACA depuis 2010. Elles sont soit issues de sollicitations des acteurs du territoire, soit d'un besoin de RTE lié à la gestion.

Le partenariat avec les propriétaires est privilégié car RTE n'a aucune propriété foncière sous ses lignes. Les travaux d'aménagement préalables et la négociation avec les propriétaires et partenaires sont des parties essentielles des projets et prennent du temps. Une analyse des coûts investissement / fonctionnement est réalisée dans chaque cas, et comparée au maintien de la gestion initialement en place. Cela permet de vérifier qu'à terme, cette gestion écologique n'est pas plus coûteuse qu'une gestion classique.

Les résultats d'un programme LIFE ELIA-RTE seront déclinés dans une expérimentation à plus grande échelle pour tester la répliquabilité. La région PACA a été retenue pour cette expérimentation BELIVE, qui démarre : RTE est en train de constituer le réseau des partenaires à associer afin de mener ce type d'action sur 100ha supplémentaires d'ici 3 ans.

L'implication des salariés dans la démarche est un point important, les personnes qui sont gestionnaires chez RTE sont de plus en plus souvent issues de formations forestières et milieux naturels et sont forces de proposition.

cf. présentation jointe :

6_RTE_20180420_SRCEClubinfras.pdf

Restitution des corridors écologiques sur le réseau ferré

SNCF Réseau

Sandrine Rabaseda précise en introduction que la démarche présentée est une démarche volontaire en faveur de la biodiversité dans le cas de cette étude, qui n'est pas justifiée par la problématique sécurité / ponctualité des lignes (ce qui est différent dans d'autres Région, Grand Est par exemple).

Julien Mayjonnade présente l'étude réalisée au niveau régional.

=> à retenir :

Deux études ont été menées à l'échelle régionale : sur la trame bleue d'abord, qui a conduit à une

action sur l'Argens, puis sur la trame verte. Par ailleurs, une étude spécifique a été réalisée et enrichie par les résultats des prospections LPO sur le secteur de l'Étang de Berre. Cela a permis d'enclencher une dynamique pour étudier les propositions et engager des études de faisabilité des travaux. Cette dynamique s'articule autour de partenariats externes (LPO), ainsi que d'une organisation interne qui a été mobilisée pour permettre le développement de projets de travaux et la réponse à un appel à projet de l'agence de l'eau.

La mobilisation interne et l'obtention de financements repose sur la politique RSE de l'entreprise, mais également sur la force de conviction de l'équipe en charge de la thématique auprès de sa direction en s'appuyant sur la dynamique initiée par les actions du SRCE (club infrastructures, réunions territoriales, diagnostics réalisés sur les secteurs prioritaires), ainsi que sur les possibilités de financements européens, qui au-delà de la seule question des moyens financiers, apportent également une légitimité et reconnaissance aux actions engagées. En outre, avoir commencé par identifier les secteurs sur lesquels SNCF réseau porte une responsabilité particulière a permis de convaincre plus facilement sur la nécessité d'engager des travaux.

cf. présentation jointe :

[7_SNCF_20180420_SRCEclubinfras.pdf](#)

Enfouissement de la ligne aérienne moyenne tension du vallon de Valrugue - La Caume à Saint Remy de Provence pour la protection de l'Aigle de Bonelli **ENEDIS et PNR Alpilles**

Arnaud Sabonnadière et Virginie Brunet-Carbonero présentent les travaux qui ont été réalisés.

=> à retenir :

Du fait du contexte écologique (présence notamment de l'Aigle de Bonelli et de sites à chiroptères), des enjeux archéologiques (proximité du site de Glanum) ainsi que du fort risque incendie, il s'agissait de travaux particulièrement complexes à mener. Le partenariat entre l'entreprise ENEDIS et le PNR des Alpilles a été fructueux et notamment permis l'obtention de financements européens (FEDER).

cf. présentation et film joints

[8_ENEDIS_20180420_SRCEclubinfras_Enfouissement_La Caume.pdf](#)

Suivi des chantiers d'écoponts **VINCI Autoroutes – ESCOTA et LPO**

Eric Ménéroud présente les travaux de réalisation des 4 nouveaux Ecoponts et **Micaël Gendrot** présente l'accompagnement mis en place par la LPO au travers notamment de l'élaboration de plans de gestion des Ecoponts.

=> à retenir :

Le réseau a été construit à une époque où la préoccupation environnementale n'était pas celle qu'elle est aujourd'hui, il n'était pas prévu à l'époque de rétablissement de continuités. Les ouvrages conçus aujourd'hui sont construits pour reconstituer un milieu naturel et rétablir les connexions de milieux interrompues. Le réseau ESCOTA dispose désormais de 6 écoponts : Brignoles et Pignans depuis 5 ans (paquet vert autoroutier) et Fuveau, Pourcieux, Vidauban, les Adrets (contrat de plan 2012-2016). Ces écoponts ont une largeur de 15 et 20m définie en fonction des espèces cibles.

Les suivis sont engagés pour 2 ans et réalisés par les groupements de conception- réalisation, ce qui permet de responsabiliser les entreprises. La maîtrise d'ouvrage met en œuvre les conditions de pérennisation de ces suivis pour 10 ans, en s'appuyant sur l'expérience des suivis des 2 précédents écoponts.

Sur l'écopont de Pourcieux, une expérience de sensibilisation de 170 élèves avec des ateliers nature a été menée. Il s'agit d'une réussite, appréciée aussi bien par les salariés (ESCOTA, LPO) que par la commune.

La réussite de l'ouvrage repose sur :

- une bonne adéquation entre le génie civil et le génie écologique (avec parfois des antagonismes), sujets techniques à traiter en amont
- la légitimité donnée à l'ouvrage : choix des sites en se rattachant à la réglementation
- la communication pour susciter l'adhésion : communes, riverains, associations, fédérations de chasse

En phase chantier : l'importance des clauses contractuelles est soulignée, avec un encadrement du chantier par une coordination environnement (PPE) et surveillance sévère de l'entreprise pendant le chantier. La sensibilisation des intervenants est un point majeur : il faut que chaque intervenant prenne conscience de ce qu'il est en train de faire et de pourquoi il le fait.

La création d'un plan de gestion, sur le modèle de ce qui se fait sur les espaces protégés et sur les 4 ouvrages, permet d'aborder l'ensemble des sujets nécessaires à la pérennisation de leur efficacité. L'enjeu est désormais d'intégrer les préconisations de gestion écologique dans les processus d'entretien courant des agents ESCOTA. Un comité de pilotage doit également être mis en place pour que les Ecoponts soient intégrés dans les territoires.

La prise en compte de ces Ecoponts dans les documents d'urbanisme est soulevée, afin d'assurer au mieux leur pérennité et leur efficacité dans le temps. Aucun outil « urbanisme » n'a été créé pour répondre à ce besoin, mais c'est l'intégration des enjeux identifiés au SRCE/SRADDET dans la planification locale, la concertation autour du fonctionnement de ces ouvrages, l'animation territoriale sur les secteurs prioritaires ou encore la vigilance de l'État qui doivent permettre de pérenniser leur intérêt.

cf. présentation jointe

9_ESCOTA_20180420_SRCEclubinfras_Ecoponts.pdf