



M. Paul RAOULT
Président du COMOP « Trame Verte et Bleue »
20, av. de Ségur,
75302 PARIS 7

A l'attention de Jessica BROUARD-MASSON
Chargée de mission trame verte et bleue

Bureau de l'intégration de la biodiversité dans les
territoires
Direction de l'Eau et de la Biodiversité
Sous-direction des Espaces Naturels
Ministère de l'Ecologie de l'énergie, du
développement durable et de l'aménagement
du territoire

Vienne, le 13 juillet 2009

Objet : Consultation sur les projets de guides appelés à constituer les orientations nationales pour la préservation et la restauration des continuités écologiques

Monsieur le Sénateur,

Dans le cadre des travaux du Grenelle de l'Environnement, le Club des SCOT a été saisi pour avis sur les projets de guides appelés à constituer les orientations nationales pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

Ces documents serviront d'appui à la mise en œuvre des choix stratégiques en matière de préservation et restauration de la trame verte et bleue. L'objectif est la mise en place d'un réseau écologique national, pour lutter contre la fragmentation du territoire et assurer la (re)connexion des milieux.

Nous nous exprimerons principalement ici sur le guide n°1, le second étant plus spécifiquement tourné vers l'appui à la mise en œuvre opérationnelle vers les professionnels de terrain.

Bien que **nous partageons l'esprit de ce projet « Trame verte et Bleue »**, nous souhaitons porter à votre attention certaines de nos observations et de nos réserves quant à leurs modalités de mise en œuvre décrites dans ce guide.



Les SCoT : un outil pertinent de spatialisation et de préservation des trames vertes et bleues mais inopérant pour la gestion des espaces et des milieux.

Depuis sa création en 2000, les SCoT constituent un outil juridique en constant essor. Les SCoT ont ainsi progressivement intégré dans leur réflexion et dans leur contenu, l'ensemble des politiques publiques d'aménagement (logement, transport, habitat, commerce...) en œuvre sur son territoire afin d'en assurer une cohérence globale et transversale (voir successivement loi Urbanisme et Habitat, loi de la Modernisation de l'économie, projet de Loi Grenelle II...).

Le projet « Trame Verte et Bleue » participe également à ce mouvement en intégrant à la réflexion « SCoT » la problématique des « continuités écologiques », dépassant ainsi la seule approche des « espaces remarquables ».

Ce mouvement, qui nous paraît pertinent, doit toutefois conserver à l'esprit que **les SCoT constituent en premier lieu des documents d'urbanisme, régis par le Code de l'Urbanisme**

Ainsi, en spatialisant précisément les « trames vertes et bleues » et en y prescrivant des normes d'urbanisme et d'aménagement, **le SCoT constituera de manière certaine un outil efficace de préservation de ces espaces** (notamment en vue de leur prise en compte dans les projets d'aménagement « proches » et en les excluant des politiques d'artificialisation et/ou d'urbanisation).

En revanche, **les SCoT ne constituent pas des outils pertinents pour définir les politiques de restauration et de mise en valeur de ces espaces, inscrites dans le cadre des contrats de corridors**. Cette politique « active » nous semble devoir ressortir des « opérateurs de l'aménagement » (Intercommunalités, PNR et/ou Comité Natura 2000 quand il en existe sur le territoire...) et non de l'outil de planification (SCoT).

Cette analyse est d'ailleurs reprise dans le guide n°1 (page 32) : « *les zonages des documents d'urbanisme [...] permettent d'identifier les espaces qui doivent rester (ou ont vocation à devenir) agricoles ou forestiers ou naturels pour remplir soit une fonction de réservoir de biodiversité, soit une fonction de corridor ;*

- mais ils ne peuvent en aucun cas dicter les modes particuliers de gestion des parcelles agricoles, forestières ou autres concernées, renvoyant dès lors à un processus de contractualisation (pour lequel le COMOP a mis en place un groupe de travail animé conjointement par la fédération des parcs naturels régionaux et par la fédération des conservatoires d'espaces naturels et qui rendra ses conclusions en juillet 2009) et aux autres réglementations existantes. »

Renforcer la distinction et préciser les obligations pesant sur le SCoT dans le cadre de l'article L 122-1-5 du Code de l'Urbanisme

Dans ce but, le Club des SCoT propose que **cette distinction « fonctionnelle » soit reprise de manière plus explicite dans sa transcription juridique à l'article L122-1-5 du Code de l'Urbanisme** modifiée par le projet de loi « Grenelle II ».

Ce projet de loi propose la rédaction suivante :

« Art. L. 122-1-5. - Le document d'orientation et de programmation définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.

« I. - Il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation.

« Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la restauration des continuités écologiques. »



Outre les **risques d'insécurité juridique** liés à « l'incertitude » de l'obligation pesant réellement sur les SCoT (soulignée par la Commission des Affaires Economiques du Sénat lors de l'examen du projet de loi), cette formulation ne parait pas suffisamment distinguer les fonctions de délimitation, relevant du SCoT, et les fonctions de gestion, exercées par un autre opérateur dans le cadre des « Contrats de Corridors ».

Une réécriture calquée sur celle du premier alinéa de l'article L122-1-5 nous semble plus pertinente.

Cette dernière pourrait être la suivante :

«Article L122-1-5 - I.

Il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger.

Il peut en définir la localisation ou la délimitation.

Il détermine également les espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la restauration des continuités écologiques.

Il peut en définir la localisation ou la délimitation. Il peut en préciser les modalités de protection.»

Imaginer une autre forme et un « autre tempo » pour la déclinaison opérationnelle au niveau des PLU

En premier lieu, nous tenons à préciser qu'il serait très inopportun de faire supporter la définition des espaces « Trame Verte et Bleue » aux communes dans le cadre de leur PLU.

Ainsi, nous proposons que **l'obligation d'inscription des Trames Vertes et Bleues dans les PLU soit conditionnée juridiquement à l'adoption du schéma régional des continuités écologiques et/ou à la définition de ces trames dans des SCoT opposables.**

A défaut, les communes seraient astreintes à une obligation alors même qu'elles ne disposent pas des données nécessaires à son accomplissement.

En second lieu, il semble opportun de **repenser les modalités « concrète » de déclinaison** des « Trames vertes et bleues » dans les PLU.

Dans le guide, il est proposé (page 32) de décliner les trames vertes et bleues au niveau du PLU « sans création de nouvelles catégories [mais à l'aide d'] un astérisque ou un indice sur les parcelles concernées.

Si l'on peut saluer la volonté de ne pas « complexifier » les PLU par un zonage supplémentaire, le marquage « parcelle par parcelle » des trames vertes et bleues nous semble quelques peu complexe et peu opérationnel.

Se pose, par exemple, la question de la difficulté de « repérer » ces marquages lors des instructions des autorisations du droit du Sol ou les conséquences juridiques d'une modification cadastrale...

L'hypothèse de la **création d'un sous secteur N_{TVB} ou d'un sous secteur A_{TVB}** (pour Trame verte et bleu), disposant d'un règlement spécifique si besoin, semble probablement plus opportun.



Se donner les moyens de l'expertise au sein des SCoT

Le respect de l'environnement et la préservation de notre nature pour les générations futures n'ont pas de prix. Il n'en demeure pas moins que cela a un coût.

En demandant au SCoT de se doter d'une expertise environnementale en vue d'instaurer les trames vertes et Bleues, la loi va nécessairement induire un surcoût à l'élaboration des SCoT.

Ainsi, avant même les moyens nécessaires pour engager une politique ambitieuse de reconquête et restauration des corridors écologiques (aspect souligné lors de l'examen du projet de loi Grenelle II par la Commission Economique du Sénat), il convient de **réfléchir aux moyens techniques et financiers mis à la disposition des SCoT pour réaliser cette nouvelle « tâche »**.

Il serait « injuste » que les territoires qui font le choix de se lancer dans l'élaboration de SCoT et qui intègrent dans leur politique d'aménagement et de développement une démarche ambitieuse de préservation des corridors écologiques, supportent seuls le coût financier de leur volontarisme.

Nous espérons au travers des quelques éléments de réflexions avoir permis de nourrir la réflexion sur l'instauration des TVB.

Nous restons à votre disposition pour si vous le souhaitez, poursuivre et enrichir cet avis par un échange ou par la participation à des réunions de travail.

Dans l'attente, je vous prie de bien vouloir croire, Monsieur le Sénateur, en nos très respectueuses salutations.

Cédric Le Jeune

Président du Club des SCoT



Note de contexte

Les objectifs de la « réforme Trame verte et Bleue » se déclinent et s'appuient sur 3 niveaux territoriales de mise en œuvre : des orientations nationales, des schémas régionaux de cohérence écologique, les documents « locaux » de planification (Scot et PLU).

La politique et les documents d'aménagement et de planification devront ainsi identifier comprendre et inscrire le fonctionnement du réseau écologique du territoire: biodiversité, paysages et appréhension du territoire à plusieurs échelles.

Suite à la « délimitation spatiales des trames vertes et bleues », un panel de mesures contractuelles doit venir rendre opérationnels les objectifs de préservation et de restauration de ces espaces.

La pertinence de l'échelle régionale pour les espèces se déplaçant sur de longues distances est notamment mise en avant. A une échelle plus précise, les SCOT ont un rôle de repérage et de définition précise au niveau local et partage de démarche de gestion et valorisation (contrats de corridors).

Pour la définition spatiale des « Trame Vertes et bleues », le guide précise que plusieurs entrées sont possibles : par espèces, par habitats, par zones d'intérêt écologique, par paysages.

Si le rôle de l'agriculture pour l'entretien d'espaces ouverts est mis en avant, l'importance des trames vertes et bleues urbaines n'est pas oubliée, la biodiversité se nichant souvent là où on ne l'attend pas (bord de route/fauche raisonnée).

Au delà du seul intérêt « avifaunistique », le guide rappelle que les enjeux d'aménagement et de développement reposent sur le maintien de cette trame: « ces espaces sont souvent également une plus-value paysagère, le siège d'activités touristiques et de loisirs (activités nature notamment). Ils participent à la lutte contre les inondations (ralentissement des vitesses de crues et absorption des crues) »

16 grands objectifs poursuivis par la définition des « trames vertes et bleues » sont affichés dans le guide n°1:

1. Respecter le principe de subsidiarité (du niveau national au niveau communal)
2. Mobiliser les connaissances
3. S'appuyer sur un guide méthodologique à destination des Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique
4. Inscrire les décisions d'aménagement du territoire dans une logique de cohérence écologique
5. Privilégier les documents d'urbanisme pour identifier cartographiquement la trame verte et bleue
6. Travailler à toutes les échelles au maintien, la restauration ou la création de corridors
7. Identifier les corridors d'intérêt national
8. Anticiper les besoins de migration des espèces induits par le changement climatique
9. Considérer le réseau hydrographique comme l'un des fondements de la trame verte et protéger les ripisylves



10. Intégrer les mesures de protection et de préservation de la trame verte et bleue développées dans les SDAGE au sein des Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique
11. Evaluer les impacts des infrastructures linéaires en termes de rupture des continuités écologiques
12. Prendre en compte l'impact des nouvelles infrastructures sur la biodiversité et les continuités écologiques dès l'amont du projet
13. Considérer la possible amélioration de circulation des espèces que peut induire dans certains cas la réalisation de grandes infrastructures linéaires et de leurs dépendances vertes (dans les zones de grandes cultures notamment)
14. Clarifier les conditions de maîtrise d'ouvrage des projets de restauration des continuités écologiques
15. Utiliser les outils juridiques existants pour créer et rendre opérationnelle la trame verte et bleue : mobilisation des partenaires, mesures incitatives privilégiant la contractualisation, mobilisation de ressources financières nouvelles
16. Instaurer un mode de gouvernance renouvelé