

<b>Axe 1</b>	<b>Réduire les pressions qui s'exercent sur la biodiversité</b> <i>Sous-axe 1.2 – Accompagner les secteurs prioritaires dans la réduction de leurs impacts</i>
<b>Mesure 17</b>	<b>Accompagner le secteur des infrastructures de transport pour réduire ses impacts sur la biodiversité</b>
<b>RESEAU ROUTIER NATIONAL</b>	
<b>Ministères et opérateurs pilotes</b>	<p>MTECT : DGITM / Direction des mobilités routières (DMR) – Sous-direction de la stratégie d'aménagement et de modernisation du réseau routier national– Bureau de la politique de l'environnement (SAM4), Sous-direction des financements innovants et du contrôle des concessions autoroutières (FCA) et Sous-direction du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau routier national non concédé et de l'information routière (PEI)</p> <p>Directions Interdépartementales des Routes (DIR) Sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)</p>
<b>Autres ministères et opérateurs impliqués</b>	<p>Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT) – Direction de l'eau et de la biodiversité Office français de la biodiversité (OFB), CEREMA, agences de l'eau</p>
<b>Contexte/enjeux</b>	<p>Remarque liminaire : Les actions en faveur des continuités écologiques sur le réseau routier national (identifications et priorisation des passages à faune à réaliser, mise en œuvre du protocole collisions, etc.) sont traitées dans la mesure 20 sur les Trames.</p> <p><u>Contexte :</u> La construction des infrastructures de transport participe à l'artificialisation [voir mesure 2 sur la lutte contre l'artificialisation] ainsi qu'à la fragmentation des espaces [voir mesure 20 sur la restauration des trames]. C'est pourquoi ces constructions doivent respecter scrupuleusement la séquence "éviter-réduire-compenser".</p> <p>Par ailleurs, les dépendances vertes routières peuvent procurer des avantages pour la biodiversité et les pollinisateurs. Elles sont à la fois des corridors biologiques préservés de certaines dégradations de l'environnement (agriculture intensive ou urbanisation) mais aussi des lieux très peu fréquentés. La surface importante de ces dépendances sur le territoire national en fait un enjeu majeur. Elles peuvent en outre héberger des espèces protégées.</p> <p>A contrario, les routes constituent des espaces privilégiés pour la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE). En 2020, la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) a mis en lumière la menace croissante que constituent les EEE. Elle cite les espèces exotiques envahissantes comme un des cinq facteurs directs de changement ayant les incidences les plus lourdes sur la nature. Dans son rapport, l'IPBES indique que depuis 1980, la présence cumulative d'espèces exotiques s'est accrue de 40 %.</p>

	<p>Ainsi, la gestion durable des dépendances vertes du réseau routier national constitue un enjeu majeur pour la biodiversité, avec des défis à relever, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévenir l'introduction et gérer les espèces exotiques envahissantes (en ciblant les foyers, couloirs et zones de présence, en mettant en œuvre des mesures de suivi et de gestion efficaces) ;</li> <li>• Préserver les insectes pollinisateurs et accroître leurs habitats favorables (en les favorisant dans l'entretien des espaces et en identifiant les terrains qui pourraient être propices à leur restauration) ;</li> <li>• Respecter la réglementation relative aux espèces protégées ;</li> <li>• Répondre aux impératifs de sécurité des usagers de la route, en matière de lutte contre les incendies (obligations légales de débroussaillage) ;</li> <li>•</li> </ul>
<p><b>Action 1</b></p> <p>Pilote : MTECT : DGITM / Direction des mobilités routières (DMR) –</p>	<p><b>Objectif : Gérer durablement les dépendances vertes du réseau routier national</b></p> <p><u>Description de l'action :</u> Développer la mise en place de plans de gestion durable et différenciée des dépendances vertes sur l'ensemble du réseau routier national, outils intégrateurs, si possible de façon dématérialisée</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Linéaires (en kilomètres) couverts par des plans de gestion durable et différenciée des dépendances vertes sur l'ensemble du réseau routier national, dont dématérialisés.</li> <li>⇒ En 2026, 100% de plan de gestion durable des dépendances vertes, si possible dématérialisé</li> </ul>
<p><b>Action 2</b></p> <p>Pilote : MTECT : DGITM / DMR – Sous-direction de la stratégie d'aménagement et de modernisation du réseau routier national</p>	<p><b>Objectif : Valoriser les retours d'expériences aux alternatives aux produits phytopharmaceutiques</b></p> <p><u>Description de l'action :</u> Réaliser des supports d'information grand public en lien avec la DICOM et des fiches RETEX à destination des gestionnaires</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Nombre de fiches RETEX sur les pratiques alternatives aux produits phytopharmaceutiques</li> </ul>
<p><b>Action 3</b></p> <p>Pilote : MTECT : DGITM / DMR–</p>	<p><b>Objectif : Augmenter les surfaces favorables aux pollinisateurs</b></p> <p><u>Description de l'action :</u> Gérer de façon différenciée les dépendances vertes, notamment en favorisant le fauchage tardif et en limitant le nombre de fauches, et créer des habitats favorables aux insectes pollinisateurs</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p>

	<p>⇒ Linéaires (en kilomètres) et nombre de sites des infrastructures en faveur des insectes pollinisateurs en visant au moins 50 % du linéaire du réseau en 2025, et au moins 75 % du linéaire du réseau en 2030</p>
<p><b>Action 4</b></p> <p>Pilote : MTECT : DGITM DMR – Co-pilote : DEB</p>	<p><b>Objectif : Limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes</b></p> <p><u>Description de l'action :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prendre appui sur le guide sur les Infrastructures linéaires de transport (ILT) élaboré par le CEREMA « Espèces exotiques envahissantes et infrastructures linéaires de transport - définition d'une stratégie de pilotage et d'une démarche d'actions » dans l'élaboration de plans de gestion sur les sites concernés par des EEE, et articuler les opérations de traitement des populations d'EEE découlant de ces plans de gestion avec les stratégies régionales EEE existantes le cas échéant (Cf mesure 10).</li> <li>- Organiser des sessions de formation auprès des agents d'exploitation sur la thématique EEE.</li> </ul> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Linéaires (en kilomètres) faisant l'objet de plans de gestion mis en oeuvre.</li> <li>⇒ Nombre de formations sur les EEE organisées par an auprès des agents d'exploitations</li> </ul>
<p><b>Action 5</b></p> <p>Pilote : MTECT : DGITM DMR –</p>	<p><b>Objectif : Organiser un partage d'expériences et d'éléments de doctrine sur la bonne gestion de la biodiversité entre gestionnaires</b></p> <p><u>Description de l'action :</u></p> <p>Créer un module de formation opérationnelle et la délivrer aux agents d'exploitation. Adapter cette formation à l'outre-mer.</p> <p>Organiser une journée nationale entre gestionnaires d'infrastructures linéaires de transport</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Nombre de formations des chefs de projet et des équipes d'entretien des infrastructures en lien avec la gestion durable des dépendances avec l'objectif que 100% des gestionnaires aient bénéficié de formations opérationnelles en faveur de la gestion durable des dépendances vertes d'ici 2026</li> <li>⇒ Organisation d'une journée nationale sur la prise en compte de la biodiversité dans les infrastructures linéaires de transport (en lien avec le Cerema, l'OFB, l'ADF ainsi que d'autres gestionnaires et DG d'administration centrale), en 2025</li> </ul>
<b>VOIES NAVIGABLES</b>	
<p><b>Ministères et opérateurs pilotes</b></p>	<p>DGITM/ Direction des Transports ferroviaires et fluviaux et des ports – Département transport fluvial VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)</p>
<p><b>Autres ministères et opérateurs impliqués</b></p>	<p>Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT) – Direction de l'eau et de la biodiversité</p>

**Contexte/Enjeux**

La voie d'eau est le seul réseau de transport qui est aussi un milieu naturel. VNF en a toujours été pleinement conscient et prend ses responsabilités en matière de biodiversité et de préservation des espèces au-delà de ses obligations réglementaires. VNF s'est doté très tôt d'une politique environnementale et d'adaptation au changement climatique du réseau fluvial français qui se décline en actions concrètes : pêches de sauvegarde, plans de gestion raisonnée et différenciée, installations de passes à poissons, restauration des berges, valorisation des sédiments, traçabilité des déchets, conversion des ouvrages pour utiliser des fluides hydrauliques biodégradables, rédaction des règlements d'eau, instrumentation du réseau. A titre d'exemple, VNF a atteint dès 2013 l'objectif de « zéro produits phytosanitaires » qu'il s'était fixé pour l'entretien de ses espaces par le développement des techniques alternatives sur le domaine fluvial, anticipant largement les objectifs du Plan national ecophyto 2018. La continuité écologique favorise la circulation des espèces. L'établissement est un membre actif du Club Infrastructures linéaires et Biodiversité (CILB) visant à partager les meilleures pratiques de restauration de la biodiversité sur les infrastructures linéaires.

Voies Navigables de France s'engage volontairement dans ce programme d'actions pour la préservation de la biodiversité.

**Action 1**

Pilote : Voies navigables de France (VNF)

**Objectif : Restaurer les milieux naturels et les continuités écologiques****Description de l'action :**

VNF s'engage, en partenariat avec les acteurs concernés dans des projets de restauration ou réaménagement de zones humides, frayères ou bras morts, afin de restaurer les potentialités du milieu aquatique, les habitats et la continuité écologique.

Le programme de rééquilibrage du lit de la Loire vise à rétablir une situation plus naturelle du fonctionnement de ce fleuve, tout en conservant les possibilités de navigation actuelles. Les premiers travaux de rééquilibrage du lit de la Loire ont démarré sur le secteur d'Ingrandes/Montjean-sur-Loire dans le Maine-et-Loire au mois de septembre 2021. Ils se sont poursuivis en 2022, et dureront jusqu'en 2025.

VNF a signé en juin 2020 un partenariat avec le conservatoire d'espaces naturels Normandie Seine (CENN) et la Communauté d'agglomération Seine-Eure afin de maintenir et de restaurer la biodiversité de plusieurs îles et presqu'îles de la Seine classées Natura 2000 dans les départements de l'Eure et de la Seine Maritime.

VNF a renouvelé, en 2022, le partenariat qui l'unit depuis près de 20 ans au conservatoire d'espaces naturels des Hauts-de-France, par la signature d'une convention financière pluriannuelle (2022-2024) relative à la gestion écologique des dépendances vertes de Voies navigables de France, dans des secteurs NATURA 2000 (Escaut) ou RAMSAR (Audomarois).

VNF poursuit le programme de déploiement des passes à poissons sur les obstacles de sorte à assurer la continuité piscicole, et de mettre en place des passes à faune pour permettre aux autres espèces de s'abreuver et leur éviter de se noyer. Des pistes sont également explorées afin de d'assurer la continuité écologique tout en garantissant une soutenabilité technique et économique acceptable (éclusées à poissons...). Un programme national comportant une priorisation des interventions des ouvrages est décliné par bassin après concertation avec les préfets, les agences de l'eau, les associations de protection de l'environnement, les pêcheurs, les kayakistes, etc.

L'établissement promeut et développe par ailleurs l'utilisation des techniques végétales pour la restauration des digues et des berges afin d'assurer la continuité latérale.

**Indicateur(s) avec valeur cible :**

- ⇒ Taux d'avancement du programme de mise en conformité des ouvrages pour renforcer la continuité écologique avec pour cible :
  - du COP 2023 : 3 % des ouvrages en conformité pour la continuité écologique & 10 % d'ouvrages hydrauliques mécanisés ou automatisés ou gérés à distance

cible à 10 ans : 10 % des ouvrages en conformité pour la continuité écologique & 100 % d'ouvrages hydrauliques mécanisés ou automatisés ou gérés à distance

<p><b>Action 2</b></p> <p>Pilote : Voies navigables de France (VNF)</p>	<p><b><u>Objectif</u> : Lutter contre les espèces exotiques envahissantes</b></p> <p><u>Description de l'action</u> :</p> <p>Afin de faire face à la prolifération des espèces aquatiques envahissantes sur le réseau, VNF a développé une stratégie de lutte et de gestion axée en priorité sur le Myriophylle hétérophylle qui envahit le réseau VNF depuis quelques années. Il s'agit d'un véritable enjeu économique, humain et de développement du territoire qui n'est pas lié à la qualité de l'entretien de VNF mais une question systémique .</p> <p>C'est dans cet esprit que VNF a organisé en 2022 les Assises nationales des plantes exotiques envahissantes qui ont réuni plus de 400 participants, représentants des institutions, élus, gestionnaires d'infrastructures, entreprises, usagers et experts scientifiques. Le programme expérimental mis en place depuis 2 ans commence à porter ses fruits et met en évidence une plus grande efficacité des interventions en automne/hiver. Les travaux de recherche du projet de Saint Jean de Losne avec l'université de Lorraine sont satisfaisants. Des solutions innovantes sont à l'étude pour optimiser les chantiers et réduire la dispersion des fragments qui contribuent au rebouturage de la plante. La prolifération reste cependant très inquiétante puisqu'entre 2020 et 2022 le réseau touché par l'espèce est passé de 600 à 750 kms. Malgré l'augmentation des moyens alloués, en termes de recherche ou encore d'acquisition de matériel plus performant pour le traitement, le linéaire touché augmente et la pénibilité du travail de traitement et d'enlèvement est réel.</p> <p>L'objectif de l'action est de mettre autour de la table toutes les compétences et volontés, publiques et privées, pour surveiller, anticiper, trouver des solutions de gestion adaptées et construire des solutions de long terme afin de maîtriser cette prolifération sur les voies d'eau, en lien étroit avec les stratégies régionales EEE existantes le cas échéant et le guide de gestion des EEE au niveau des Infrastructures linéaires de transport (ILT) élaboré par le CEREMA</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible</u> :</p>
<p><b>Action 3</b></p> <p>Pilote : Voies navigables de France (VNF)</p>	<p><b><u>Objectif</u> : Assurer une gestion écologique et raisonnée de son réseau</b></p> <p><u>Description de l'action</u> :</p> <p>VNF confirme son ambition de poursuivre, depuis 2013, une gestion raisonnée du réseau fluvial, sans produits phytosanitaires. VNF s'engage à maîtriser l'impact de ses activités d'entretien du réseau fluvial (dragages, chômages, ...) sur les écosystèmes terrestres et aquatiques en adoptant des pratiques responsables en amont et durant les travaux. En particulier, VNF développe la visite des ouvrages par drones aériens et sous-marins pour limiter l'impact écologique de l'inspection des ouvrages.</p> <p>Pour éviter toute fuite ou pollution accidentelle, VNF généralise l'usage de lubrifiants biodégradables sur les ouvrages fluviaux. L'établissement</p>

	<p>accompagne l'amélioration de la collecte des déchets et eaux usées des bateaux fluviaux, en étroite collaboration avec les usagers navigants et les collectivités territoriales, depuis 2019 sur le canal des Deux Mers pour les bateaux de plaisance, et depuis 2020 sur la Seine pour les bateaux stationnaires.</p> <p>La démarche « éviter, réduire, compenser » est mise en œuvre pendant les travaux sur le réseau fluvial, biodiversité en milieu urbain, actions mises en place lors de la découverte d'espèces protégées, aménagements paysagers, sensibilisation des usagers...</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <p>⇒ <u>Collecter et traiter les eaux usées</u> = Quantité de linéaire équipé avec des stations de dépotage  Cible 2024 : 112 stations – Cible 2026 : 168 stations</p>
<p><b>Action 4</b></p> <p>Pilote : Voies navigables de France (VNF)</p>	<p><b>Objectif : Avoir une gestion raisonnée de la ressource en eau pour préserver les écosystèmes aquatiques</b></p> <p><u>Description de l'action :</u></p> <p>Outre l'amélioration des conditions d'interventions sur les voies, VNF vise, à travers son programme de reconstruction, modernisation et d'automatisation des ouvrages, à optimiser la gestion des plans d'eau, assurer une gestion fine et en temps réel de la ressource en eau et de ses prélèvements dans le milieu naturel. L'intégralité des prises d'eau de VNF sera instrumentée ou suivie et pourra être consultée sur un système d'information et de supervision.</p> <p>Durant les périodes de sécheresse, VNF est mobilisé pour optimiser sa gestion de l'eau, et équilibrer les besoins et usages en concertation avec les acteurs concernés : collectivités, agriculteurs, industriels, professionnels de la navigation.</p> <p>La gestion des eaux usées des bateaux navigants ou à quai est également un enjeu environnemental fort pour préserver la qualité de l'eau. L'établissement mène une démarche de concertation avec les acteurs portuaires et territoriaux pour améliorer les modalités de collecte et de traitement de ces déchets, à bord et à quai et incite à l'obtention du pavillon bleu pour les ports. Des expérimentations de stations de traitement ou de collecte sont menées, par exemple sur le canal du Midi, du Nivernais, du Rhône à Sète ou sur la Seine pour différentes typologies de bateaux stationnaires ou de tourisme.</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <p>⇒ La gestion raisonnée de la ressource en eau est en partie conditionnée par la modernisation de la gestion hydraulique (développer l'instrumentation du réseau pour une gestion plus fine des niveaux d'eau) et par l'avancement des programmes de téléconduite et d'automatisation. VNF étudie un indicateur fixant une cible à 10 ans de 100 % du réseau instrumenté.</p>

## VOIES FERREES

<b>Ministères et opérateurs pilotes</b>	MTECT – DGITM/ Direction des Transports ferroviaires et fluviaux et des ports – Sous-direction des infrastructures ferroviaires en tant que tutelle de SNCF RESEAU, gestionnaire du réseau ferré national
<b>Autres ministères et opérateurs impliqués</b>	Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT) – Direction de l’eau et de la biodiversité  Office français de la biodiversité (OFB), CEREMA
<b>Contexte/enjeux</b>	<p><u>Politique(s) sectorielle(s) concernée(s)</u> : Environnement et santé, Prévention des risques</p> <p><i>Remarque liminaire : Les actions en faveur des continuités écologiques sur le réseau ferré national (identifications et priorisation des passages à faune à réaliser, mise en œuvre du plan d’action Grande Faune, etc.) sont traitées dans la mesure 20 sur les Trames.</i></p> <p><u>Contexte :</u>  Les dépendances vertes ferroviaires peuvent procurer des avantages pour la biodiversité et les pollinisateurs. Elles sont à la fois des corridors biologiques préservés de certaines dégradations de l’environnement (agriculture intensive ou urbanisation) mais aussi des lieux non fréquentés. Elles peuvent en outre héberger des espèces protégées. Consciente de cet enjeu SNCF Réseau s’est engagée et a réussi sa sortie du glyphosate et poursuit sa baisse d’usage des produits phytopharmaceutiques pour l’entretien de la végétation sur les voies et abords (- 80% de consommation d’herbicides de synthèse entre 2021 et 2022, passée de 18,3T en 2021 à moins de 4T en 2022 ce qui représente désormais 0,008% de la consommation globale des produits phytosanitaires de synthèse).</p> <p>A contrario, les voies ferrées sont aussi des facteurs de limitation des continuités écologiques terrestres et aquatiques et peuvent favoriser la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE).</p> <p>Par ailleurs l’environnement immédiat aux abords des voies ferrées est facteur de risques en matière de sécurité pour les personnes et les biens en circulation sur le réseau et peut avoir des impacts négatifs sur la régularité des trains : en 2022, les incidents en lien avec la végétation ont généré plus de 336000 minutes de retard sur les trains.</p> <p>Il est donc essentiel, pour SNCF Réseau, d’évaluer et maîtriser les risques que son activité industrielle fait porter sur la biodiversité tout en trouvant le juste équilibre avec les impératifs de sécurité publique et de qualité de service dont il est le garant.</p> <p>Parmi les défis à relever :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter le risque de pollution liée aux infrastructures existantes et vieillissantes ;</li> <li>• Répondre aux impératifs de sécurité ferroviaire, en matière de lutte contre les incendies (obligations légales de débroussaillage -OLD-) ;</li> <li>• Respecter, en conciliation avec ses autres obligations (sécurité, qualité</li> </ul>

	<p>de service, maintenance du réseau, ...) la réglementation relative aux espèces protégées ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Restaurer les continuités écologiques terrestres et aquatiques ;</li> <li>• Prévenir l'introduction et gérer les espèces exotiques envahissantes (en ciblant les foyers, couloirs et zones de présence, en mettant en œuvre des mesures de suivi et de gestion efficaces) ;</li> <li>• Préserver les insectes pollinisateurs et accroître leurs habitats favorables (en les favorisant dans l'entretien des espaces et en identifiant les terrains qui pourraient être propices à leur restauration).</li> </ul>
<p><b>Action 1</b></p> <p>Pilote : DGITM/DTFPP</p>	<p><b><u>Objectif : Faire évoluer les modes opératoires de SNCF Réseau vers une prise en compte encore renforcée de la biodiversité</u></b></p> <p><u>Description de l'action :</u> Avec leur grande superficie, la gestion des abords et plus largement du foncier ferroviaire dans toutes ses composantes représente un enjeu important en matière de préservation et de restauration de la biodiversité.</p> <p>Ainsi il s'agit pour SNCF Réseau de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE) en s'appuyant sur les protocoles et techniques de gestion adaptés au contexte ferroviaire, et qui si possible s'articuleraient avec les stratégies régionales existantes et le guide de gestion élaboré par le CEREMA sur les ILT « Espèces exotiques envahissantes et infrastructures linéaires de transport - définition d'une stratégie de pilotage et d'une démarche d'actions»</i></li> <li>- Augmenter les surfaces favorables aux insectes pollinisateurs ;</li> <li>- Et plus largement de mettre en place des modes de gestion durable du foncier présentant un intérêt majeur pour la biodiversité.</li> </ul> <p>Deux préalables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la connaissance de la biodiversité dans les emprises ferroviaires et notamment capitaliser les données biodiversité recueillies dans les études ;</li> <li>- S'appuyer sur l'approche éviter-réduire-compenser dans les projets de modernisation et de développement, et l'approche éviter-réduire dans les chantiers de maintenance et d'entretien.</li> </ul> <p>La priorité des actions à conduire est donnée aux travaux de gestion de la végétation qui sont les plus en interface avec les enjeux de biodiversité. Un programme pour mieux sécuriser les travaux de gestion de la végétation vis-à-vis des enjeux de biodiversité est en cours d'élaboration.</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Validation par les autorités du cadre d'intervention de SNCF Réseau intégrant différents enjeux (protection de la biodiversité, prévention des incendies, qualité de service) d'ici fin 2023.</li> <li>- Application progressive du cadre d'intervention ainsi validé, pour atteindre 100% des opérations couvertes par une étude des risques dans les zones à enjeux, à horizon 2027.</li> </ul> <p>En complément, deux indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi annuel de la consommation d'herbicides.</li> <li>- Suivi annuel de l'ouverture progressive des milieux, favorables notamment aux insectes pollinisateurs, et à la limitation de la propagation des espèces exotiques envahissantes.</li> </ul>

<p><b>Action 2</b></p> <p>Pilote : DGITM/DTFPP</p>	<p><b>Objectif : Améliorer la préservation des continuités écologiques et sédimentaires des cours d'eau par le réseau ferroviaire historique</b></p> <p><u>Description de l'action :</u> Le réseau ferroviaire construit à partir des années 1830 est un réseau d'infrastructure linéaire historique comptant 28 000 kilomètres de lignes. Si les lignes les plus récentes (Lignes à Grande Vitesse) ont été conçues en intégrant dès la conception du projet d'infrastructure l'enjeu de la préservation des continuités écologiques (trame verte et bleue), le réseau historique quant à lui n'a pas été conçu ainsi. Concernant les cours d'eau classés sur la liste 2 (cours d'eau prioritaires pour l'amélioration des continuités écologiques et sédimentaires), SNCF Réseau a la responsabilité de nombreux ouvrages de franchissement.</p> <p>SNCF Réseau a mis en place un programme pluriannuel de restauration des continuités écologiques des cours d'eau (CECE) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les ouvrages de franchissement ont été recensés. Ils sont plus de 1621 ;</li> <li>- Les analyses de conformité au regard des critères de continuités écologiques et sédimentaire sont en cours. Parmi ces 709 ouvrages analysés, 634 ont été déclarés conformes, 75 ont été identifiés non conformes. Il reste 912 ouvrages à diagnostiquer dont 160 sont déjà programmés sur la période 2022/2023. Le reste sera réalisé en 2023/2024 en fonction des budgets mobilisables ;</li> <li>- Des travaux de mise en conformité ont déjà été réalisés, d'autres sont en projet. 9 ouvrages non conformes ont été mis en conformité. 12 sont en projets. Une trajectoire complémentaire sera élaborée pour les ouvrages qui seront identifiés non conformes à l'issue des diagnostics complémentaires.</li> </ul> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Finalisation du recensement des ouvrages hydrauliques perturbant les continuités écologiques. 709 ouvrages à diagnostiquer d'ici à fin 2024.</li> <li>⇒ Engagement des projets de restauration des cours d'eau à horizon 2030 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100% des non-conformités relevées à date traitées (66 ouvrages concernés) ;</li> <li>• 50% des autres traitements de non-conformités engagées (pour les ouvrages qui auront été diagnostiqués non conformes à l'issue des diagnostics complémentaires en cours).</li> </ul> </li> </ul> <p>Autres indicateurs suivis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Nombre de mise en conformité mise en production chaque année (études préliminaires initiées).</li> </ul> <p>Nombre de mise en conformité réalisées (travaux réceptionnés et validés conformes).</p>
<p><b>Action 3</b></p> <p>Pilote : DGITM/DTFPP</p>	<p><b>Objectif : Améliorer la préservation des continuités écologiques terrestres par le réseau ferroviaire historique</b></p> <p><u>Description de l'action :</u> SNCF Réseau engage des études et des plans d'actions pour réduire la fragmentation des milieux en améliorant les continuités écologiques terrestres (CET).</p>

	<p>SNCF Réseau se donne deux horizons temporels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à court terme, définition et mise en œuvre de mesures pour lutter contre les collisions avec la grande faune (traitement de la végétation, sécurisation des zones piège, petits aménagements des ouvrages existants) ;</li> <li>- et à plus long terme, des actions de plus grande ampleur le cas échéant (comme par exemple des passages à faune dédiés sur les principales continuités régionales à restaurer en lien et en cohérence avec les aménagements d'autres gestionnaires (VNF/ Autoroute/route ..).</li> </ul> <p>Plusieurs actions sont en cours, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réalisation de cartographies régionales des zones de collision ;</li> <li>- réalisation de cartographies des principaux points de discontinuités à l'échelle du réseau ferré national ;</li> <li>- des innovations, expérimentations sont en cours (ex : effaroucheur sonore).</li> </ul> <p>Un programme est en cours de conception pour établir et déployer un plan de transparence du réseau, basé sur les diagnostics réalisés et à venir.</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Finaliser les diagnostics (collisions et discontinuité) d'ici fin 2025.</li> <li>⇒ Définir le plan de transparence du réseau en 2025, à partir des diagnostics.</li> <li>⇒ Déployer le plan de transparence à horizon 2035, avec <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mise en œuvre industrielle des innovations et initiatives retenues (ex : effaroucheurs sonores, clôtures, ...) ;</li> <li>○ Mise en œuvre de dispositifs plus lourds sous réserve de financement (ex : passages à faune, éco-pont, ...).</li> </ul> </li> </ul>
<b>GRANDS PORTS MARITIMES</b>	
<b>Ministères et opérateurs pilotes</b>	DGITM/ Direction des Transports ferroviaires et fluviaux et des ports - Sous-direction des ports – [Grands Ports Maritimes]
<b>Contexte/enjeux</b>	<p>Les grands ports maritimes (GPM) ont pour mission la gestion des espaces naturels dont ils sont propriétaires ou qui leur sont affectés (notamment estuaires, zones humides). À ce titre, ils développent des stratégies de gestion durable des habitats et de la biodiversité, dans le cadre de leur projet stratégique et de plans dédiés, notamment les schémas directeurs du patrimoine naturel.</p> <p>Plus généralement, l'ensemble de l'espace géré par les ports, à vocation portuaire, industriel ou naturel, est susceptible d'accueillir de la biodiversité, des habitats et de préserver les continuités écologiques.</p> <p>La stratégie des GPM en matière de biodiversité se structure ainsi autour des axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la connaissance et la gestion des espaces naturels gérés par les GPM ;</li> <li>• Pour accompagner l'accélération de la décarbonation de l'économie et des transports France et accueillir dans les zones industrialo portuaires les industries vertes de demain, améliorer la mise en œuvre de la séquence ERC et développer la compensation ;</li> <li>• Promouvoir toutes les bonnes pratiques favorisant la reconquête de la biodiversité, en particulier l'éco conception des infrastructures</li> </ul>

	<p>portuaires.</p> <p>Pour chacun de ces 3 axes, les actions suivantes sont proposées.</p>
<p><b>Action 1</b></p> <p>Pilote : DGITM Appui : MCP/DGE</p>	<p><b>Objectif : Généraliser les Schémas directeurs du patrimoine naturel (SDPN) des Grands ports maritimes (GPM)</b></p> <p><u>Description de l'action :</u></p> <p>Encourager les Grands ports maritimes à formaliser des outils de planification du domaine dont ils sont propriétaires ou qui leur est affectés intégrant les enjeux de biodiversité, à travers un Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN), un Plan de gestion des espaces naturels (PGEN) ou tout autre outil de planification propre à chaque port.</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <p>⇒ 100% de GPM ayant adopté un SDPN ou son équivalent [d'ici 2027]</p>
<p><b>Action 2</b></p> <p>Pilote : DGITM Appui : MCP/DGE</p>	<p><b>Objectif : Améliorer la mise en œuvre de la séquence éviter-réduire-compenser (ERC) pour les projets dans les GPM et expérimenter de nouvelles approches de la compensation au travers des évolutions de la Loi Industrie verte</b></p> <p><u>Description de l'action :</u></p> <p>Les Grands ports maritimes (GPM) sont des acteurs majeurs la décarbonation de l'économie et des transports, notamment dans le cadre des industries liées aux développement des énergies renouvelables (éolien en mer, production d'hydrogène vert), du stockage d'énergie (batteries) ou d'industries contribuant à la souveraineté nationale. Ils sont également les lieux privilégiés pour le report modal vers le fer et le fleuve et donc la réduction des émissions de GES, puisque près de 80 % des marchandises entrent et sortent de France par les GPM. L'implantation de nouvelles installations industrielles ou infrastructures nécessite d'être compenser dans le cadre de la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC).</p> <p>La loi « Industrie Verte » prévoit la constitution de sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation (SNCR).</p> <p>Elle modifie en outre le dispositif de compensation en introduisant la notion de « proximité fonctionnelle » destinée à « garantir les fonctionnalités à compenser » de manière à ne pas raisonner uniquement par proximité géographique.</p> <p>Dans ce cadre, il est envisagé de travailler sur la mise en œuvre de ces notions nouvelles, le cas échéant dans le cadre d'une expérimentation dans quelques grands ports maritimes. A ce stade, trois ports ont été pressentis pour réfléchir à une stratégie au niveau local et tester les modalités de la mise en œuvre de ces nouveaux outils. Une telle démarche devrait conduire à mieux anticiper leurs mesures compensatoires, en lien avec les services instructeurs de l'Etat et les acteurs locaux impliqués dans la gestion foncière.</p>

	<p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <p>⇒ Participation des ports aux différents groupes de travail sur la compensation et sur une éventuelle expérimentation à l’horizon 2025.</p>
<p><b>Action 3</b></p> <p>Pilote : DGITM Appui : MCP/DGE</p>	<p><b>Objectif : Promouvoir l’écoconception des infrastructures portuaires</b></p> <p><u>Description de l’action :</u></p> <p>Les aménagements en milieu marin ont un impact sur la biodiversité marine. En alliant technique, écologie et innovation, l’écoconception contribue à répondre à cette problématique. En effet, l’écoconception a vocation à s’intégrer dans le cycle « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC).</p> <p>Réalisation et mise à disposition des services de l’Etat et des porteurs de projets d’un guide sur les bonnes pratiques identifiées en matière d’écoconception des infrastructures portuaires.</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <p>⇒ Diffusion du guide en 2024.</p>
<p><b>Action 4</b></p> <p>Pilote : DGITM Appui : MCP/DGE</p>	<p><b>Objectif : lutter contre les espèces exotiques envahissantes au niveau des infrastructures portuaires et sensibiliser les passagers / compagnies de transport maritime</b></p> <p><u>Description de l’action :</u></p> <p>Les ports constituent un lieu privilégié d’entrée d’espèces exotiques via le transport des marchandises et des passagers. Véhiculées de manière volontaire (plants / graines / animaux vivants ramenés d’un pays étranger) ou involontaire (passagers clandestins notamment au niveau du biofouling et des eaux de ballast), elles peuvent ensuite se répandre dans le milieu naturel et engendrer des impacts négatifs sur l’environnement, les activités économiques, la santé des végétaux cultivés, des animaux domestiques, et la santé humaine.</p> <p>En lien avec la mesure 10, participer aux opérations de gestion des EEE présentes sur les sites des ports, et organiser des campagnes d’information auprès des passagers sur les risques de transport volontaire et involontaire (posters, messages diffusés par les compagnies de transport de passagers, ...) de spécimens vivants.</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <p>Nombre d’opérations de gestion mises en place au niveau des ports</p> <p>Nombre de campagnes d’informations mises en place au niveau des ports</p>

Mots-clés		
<p><b>Pression IPBES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Changement d'usage des terres et des mers</li> <li><input type="checkbox"/> Surexploitation des ressources naturelles</li> <li><input type="checkbox"/> Dérèglement climatique</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Pollutions de l'eau, des sols et de l'air</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Espèces exotique envahissantes</li> </ul>	<p><b>Cible Cadre mondial</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> C01 Aménagement du territoire</li> <li><input type="checkbox"/> C02 Restauration</li> <li><input type="checkbox"/> C03 Aires protégées</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> C04 Conservation et restauration des espèces</li> <li><input type="checkbox"/> C05 Surexploitation</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> C06 Espèces exotiques envahissantes</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> C07 Pollutions</li> <li><input type="checkbox"/> C08 Changement climatique</li> <li><input type="checkbox"/> C09 Utilisation durable des espèces sauvages</li> <li><input type="checkbox"/> C10 Agriculture, aquaculture, pêche, sylviculture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> C11 Solutions fondées sur la nature</li> <li><input type="checkbox"/> C12 Nature en ville</li> <li><input type="checkbox"/> C13 Partage des avantages</li> <li><input type="checkbox"/> C14 Politiques publiques</li> <li><input type="checkbox"/> C15 Entreprises</li> <li><input type="checkbox"/> C16 Citoyens</li> <li><input type="checkbox"/> C17 Biosécurité</li> <li><input type="checkbox"/> C18 Incitations</li> <li><input type="checkbox"/> C19 Financements</li> <li><input type="checkbox"/> C20 Mobilisation et renforcement des capacités</li> <li><input type="checkbox"/> C21 Connaissance</li> <li><input type="checkbox"/> C22 Société inclusive</li> <li><input type="checkbox"/> C23 Egalité femmes hommes</li> </ul>
<p><b>Public Cible</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Etat</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Opérateurs de l'Etat</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Régions</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Départements</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> EPCI</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Communes</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Entreprises</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Acteurs financiers</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Associations et fédérations</li> <li><input type="checkbox"/> Citoyens</li> </ul>	<p><b>Milieux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Mers et océans</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Littoral et zones côtières</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Eau douce</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Montagne</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Forêts</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Milieu urbain</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Milieu agricole</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Zones humides</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Sols</li> </ul>	<p><b>Outre-mer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> oui</li> <li><input type="checkbox"/> non</li> </ul> <hr/> <p><b>Ministères et opérateurs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> MTECT/DGITM</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Voies navigables de France (VNF)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Muséum national d'histoire naturelle (MNHN)</li> </ul>

## Calendrier (jalons)

### RESEAU ROUTIER NATIONAL

<b>Action 1</b> Gérer durablement les dépendances vertes du réseau routier national	50 % de plan de gestion durable des dépendances vertes	60 % de plan de gestion durable des dépendances vertes	80 % de plan de gestion durable des dépendances vertes	100 % de plan de gestion durable des dépendances vertes	Mise en œuvre du plan de g	
<b>Action 2</b> Valoriser les retours d'expériences aux alternatives aux produits phytopharmaceutiques	Réalisation de supports d'information grand public et des fiches RETEX à destination des gestionnaires					
<b>Action 3</b> Augmenter les surfaces favorables aux pollinisateurs	30% du linéaire géré en faveur des pollinisateurs	40% du linéaire géré en faveur des pollinisateurs	50% du linéaire géré en faveur des pollinisateurs	55% du linéaire géré en faveur des pollinisateurs	60% du linéaire géré en faveur des pollinisateurs	65% du linéaire géré en de pollinis
<b>Action 4</b> Limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes		Mise en place d'opérations de gestion sur les EEE sur 5% du réseau routier national	Mise en place d'opérations de gestion sur les EEE sur 5% du réseau routier national	Mise en place d'opérations de gestion sur les EEE sur 5% du réseau routier national	Mise en place d'opérations de gestion sur les EEE sur 5% du réseau routier national	Mise en pi d'opératio gestion su sur 5% du routier nat
<b>Action 5</b> Organiser un partage d'expériences / d'éléments de doctrine entre gestionnaires	Création d'un module de formation opérationnelle	Délivrance de la formation opérationnelle	Organisation d'une journée nationale entre gestionnaires d'infrastructures linéaires de transport			

Actions	2023	2024	2025	2026	2027	2028
---------	------	------	------	------	------	------

### VOIES NAVIGABLES

<p><b>Action 1</b> Restaurer les milieux naturels et les continuités écologiques</p>	<p>3% des ouvrages en conformité pour la continuité écologique 10% des ouvrages hydrauliques mécanisés ou automatisés ou gérés à distance</p>	<p>Etablissement d'un plan d'action en faveur de la trame verte, de la trame bleue, de la trame noire. Suivi par un comité de pilotage.</p>			<p>10% des ouvrages en conformité pour la continuité écologique 100% des ouvrages hydrauliques mécanisés ou automatisés ou gérés à distance</p>
<p><b>Action 2</b> Lutter contre les espèces exotiques envahissantes</p>	<p>Expérimentation d'un système de barrières Expérimentation de systèmes de ramassage automatique de fragments Sensibilisation des usagers au nettoyage de leurs hélices Travaux de fauchage des espèces exotiques envahissantes</p>	<p>Surveillance via un réseau de sentinelles</p>			
<p><b>Action 3</b> Assurer une gestion écologique et raisonnée de son réseau</p>		<p>112 stations de dépotage installées</p>		<p>168 stations de dépotage installées</p>	
<p><b>Action 4</b> Avoir une gestion raisonnée de la ressource en eau pour préserver les écosystèmes aquatiques</p>					<p>Etude d'une cible à 10 ans : 100 % du réseau instrumenté</p>

## VOIES FERREES

<p><b>Action 1</b> Faire évoluer les modes opératoires de SNCF Réseau</p>	<p>Validation par les autorités du cadre d'intervention</p>				
---	---	--	--	--	--

	de SNCF Réseau intégrant différents enjeux (protection de la biodiversité, prévention des incendies, qualité de service)								
		Application progressive du cadre d'intervention ainsi validé, pour atteindre 100% des opérations couvertes par une étude des risques dans les zones à enjeux, à horizon 2027							
	Suivi annuel de la consommation d'herbicides								
	Suivi annuel de l'ouverture progressive des milieux, favorables notamment aux insectes pollinisateurs, et à la limitation de la propagation des espèces exotiques envahissantes								
<b>Action 2</b>	<b>Améliorer la transparence écologique aquatique de l'infrastructure ferroviaire</b>								
	Finalisation du recensement des ouvrages hydrauliques perturbant les continuités écologiques. 709 ouvrages à diagnostiquer d'ici à fin 2024								
	Engagement des projets de restauration des cours d'eau à horizon 2030 : 100% des non-conformités relevées à date traitées (66 ouvrages concernés)								
		Engagement des projets de restauration des cours d'eau à horizon 2030 : 50% des autres traitements de non-conformités engagées (pour les ouvrages qui auront été diagnostiqués non conformes à l'issue des diagnostics complémentaires en cours)							
<b>Action 3</b>	<b>Améliorer la transparence écologique terrestre de l'infrastructure</b>								
	Finaliser les diagnostics (collisions et discontinuité) d'ici fin 2025								
		Définir le plan de transparence du réseau en 2025, à partir des diagnostics							
		Déployer le plan de transparence à horizon 2035, avec mise en œuvre industrielle des innovations et initiatives retenues (ex : effaroucheurs sonores, clôtures, ...)							

Déployer le plan de transparence à horizon 2035, avec mise en œuvre de dispositifs plus lourds sous réserve de financement (ex : passages à faune, éco-pont, ...)

## GRANDS PORTS MARITIMES

<p><b>Action 1</b> Généraliser les Schémas directeurs du patrimoine naturel (SDPN) des Grands ports maritimes (GPM)</p>		100 % GPM couverts par un SDPN		
<p><b>Action 2</b> Améliorer la mise en œuvre de la séquence ERC pour les projets dans les GPM et expérimenter de nouvelles approches de la compensation au travers des évolutions de la loi Industries vertes</p>	<p>A l'issue de l'adoption de la loi industries vertes</p>	Démarrage des études et expérimentation dans les 3 plus grands GPM		
<p><b>Action 3</b> Promouvoir l'écoconception des infrastructures portuaires</p>		Publication et promotion du guide en 2024		
<p><b>Action 4</b> Lutter contre les espèces exotiques envahissantes au niveau des infrastructures portuaires et sensibiliser les passagers / compagnies de transport maritime (mesure 10)</p>		<p>Mise en place de campagnes d'information sur les EEE au niveau des ports, lors des départs en congés.</p>	<p>Mise en place de campagnes d'information sur les EEE au niveau des ports, lors des départs en congés.</p>	<p>Mise en place de campagnes d'information sur les EEE au niveau des ports, lors des départs en congés.</p>