

Convention relative à la conservation
de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe

Comité permanent

**Recommandation n° 212 (2021) du Comité permanent, adoptée le 3 décembre 2021,
relative au projet de construction d'une autoroute dans la Gorge de Kresna (Bulgarie).**

Le Comité permanent de la Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, agissant en vertu de l'article 14 de la Convention,

Eu égard aux objectifs de la Convention, qui consistent à préserver la flore et la faune sauvages et leurs habitats naturels;

Rappelant qu'aux termes de l'article 3 de la Convention, chaque Partie contractante prend les mesures nécessaires pour que soient mises en œuvre des politiques nationales de conservation de la faune et de la flore sauvages et des habitats naturels, en accordant une attention particulière aux espèces menacées d'extinction et vulnérables, surtout endémiques, et aux habitats menacés;

Rappelant que l'article 4, paragraphe 1, de la Convention prévoit que chaque Partie contractante prend les mesures législatives et réglementaires appropriées et nécessaires pour protéger notamment les habitats des espèces sauvages de la faune, en particulier de celles énumérées dans l'Annexe II de la Convention;

Rappelant que l'article 4, paragraphe 2, de la Convention stipule également que les Parties contractantes tiennent compte, dans leurs politiques d'aménagement et de développement, des besoins de la conservation des zones protégées visées au paragraphe précédent, afin d'éviter ou de réduire le plus possible toute détérioration de telles zones;

Rappelant que l'article 4, paragraphe 3, de la Convention ajoute que les Parties contractantes s'engagent à accorder une attention particulière à la protection des zones qui ont une importance pour les espèces migratrices énumérées dans les annexes II et III et qui sont situées de manière adéquate par rapport aux voies de migration, comme aires d'hivernage, de rassemblement, d'alimentation, de reproduction ou de mue;

Rappelant sa Recommandation n° 98 (2002) relative au projet de construction d'une autoroute dans la Gorge de Kresna (Bulgarie);

Considérant que la Gorge de Kresna et ses abords abritent des espèces rares et endémiques et des habitats d'importance européenne, prioritaires pour la conservation, que la Bulgarie s'est engagée à protéger;

Reconnaissant le rôle de la gorge à l'échelle internationale comme axe de migration de première importance pour les oiseaux et les insectes migrants, et également à l'échelle régionale comme point de contact entre les différents types de végétation et de populations animales;

Tenant compte de la diversité des réseaux écologiques existant dans le secteur et de l'intérêt du patrimoine archéologique;

Conscient des impacts écologiques prévisibles du projet autoroutier sur ce sanctuaire naturel unique pour la région balkanique;

Soucieux de concilier les enjeux économiques et écologiques que représente ce projet et convaincu de la nécessité de rechercher un tracé compatible avec l'environnement naturel et humain;

Considérant que la Gorge de Kresna relève de deux sites du réseau Natura 2000 (BG0000366 Kresna Iindentsi SCI et BG0002003 Kresna SPA) et sont donc soumises aux directives de l'UE sur les habitats, les oiseaux et d'autres directives environnementales, et notant l'expertise fournie par la Commission européenne à la Bulgarie dans cette affaire ;

Prenant note du rapport de la mission consultative en ligne (document T-PVS/Files(2021)75) réalisée les 25-27 août 2021 par des experts indépendants;

Décidant que la présente Recommandation complète la Recommandation n° 98 (2002),

Recommande au Gouvernement bulgare:

1. d'instituer entre le gouvernement et les plaignants un cadre de coopération allant au-delà des relations d'information et de consultation, et de le maintenir tout au long des opérations de construction, de mise en service et de maintenance, ainsi que dans le cadre des activités de gestion des sites Natura 2000;
2. de mettre en place un mécanisme fonctionnel et transparent de mobilisation des plaignants et des autres parties prenantes concernées (organismes scientifiques, ONG, société civile et représentants des communautés locales) grâce à la relance du comité directeur pour la construction de l'autoroute de « Struma » et à la création de groupes de travail (sur des thèmes tels que la diversité biologique, la sécurité de la circulation, etc.);
3. D'initier en priorité une coopération concrète avec les plaignants et les autres parties prenantes concernées pour la finalisation des objectifs de conservation spécifiques au site pour les deux sites Natura 2000, ainsi que pour l'examen du rapport/étude EIE/AA 2017 sur l'impact potentiel de l'autoroute et dans sa révision potentielle, qui devrait se faire à la lumière des SSCO nouvellement définis;
4. d'élaborer un dispositif commun et fonctionnel de documentation, en constituant une base de données SIG commune et une bibliothèque de bonnes pratiques à partir des outils et des méthodologies communément admis (pour la collecte, la validation et l'interprétation des données) afin de promouvoir la production et l'enrichissement des connaissances scientifiques localement disponibles et de définir d'un commun accord un processus d'exploitation des meilleures informations disponibles et de mettre en œuvre des solutions fondées sur les faits. Ce mécanisme doit cibler toutes les espèces pertinentes dans les évaluations d'impact de la future autoroute (en se référant par exemple à l'étude « Rétablir les réseaux écologiques par-delà les couloirs de transport en Bulgarie. Identification des goulots d'étranglement et solutions pratiques » (2008) qui identifiait des espèces « parapluies » pour les couloirs biologiques régionaux comme l'ours brun, le loup, les chauves-souris mais aussi diverses espèces d'oiseaux);
5. d'intégrer à l'actuel programme de surveillance une évaluation de l'efficacité, pour les espèces ciblées, des mesures d'atténuation déjà mises en œuvre sur la route européenne E-79, et s'assurer que la clôture complémentaire n'ajoute, ou n'ajoutera, pas de nouveaux obstacles majeurs pour d'autres espèces, ce qui servira de base aux décisions ultérieures;

6. d'appliquer le principe de la hiérarchisation des mesures d'atténuation en privilégiant l'évitement, car le projet d'autoroute de Struma est évalué en lien avec deux sites Natura 2000. Même si le site est évité/contourné, deux mesures restent à prendre:
 - a. si la solution définitive passe à l'extérieur de Kresna, elle devra malgré tout être assortie de toutes les mesures appropriées d'atténuation et de compensation garantissant une perméabilité de l'autoroute à toutes les espèces de la faune locale, ainsi que la cohésion générale du réseau d'espaces protégés du sud-ouest de la Bulgarie et du sud-est des Balkans pour appliquer les principes de la Stratégie de l'UE sur l'infrastructure verte et développer un RTE-V fonctionnel;
 - b. l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de conservation et restauration de la Gorge de Kresna conforme à la Stratégie du *Green Deal* de l'Union européenne au niveau local / régional, orienté sur les besoins de conservation de tous les habitats et espèces qui font l'objet de protection dans les deux sites Natura 2000;
 7. d'évaluer tous les tracés alternatifs de l'autoroute lors du nouvel examen/analyse du rapport/étude d'EIE/EA et de l'éventuelle révision de l'EIE/EA, afin de satisfaire aux critères essentiels des Directives Habitats, Oiseaux et sur les EIE;
 8. de rechercher des solutions susceptibles de pallier, outre les impacts de la nouvelle autoroute, les nuisances potentielles cumulées des éléments linéaires existants et futurs (route européenne, voie de chemin de fer, rivière Struma), ainsi que des possibilités de restauration écologique (des habitats affectés et de la connectivité);
 9. de répondre aux préoccupations et aux besoins de la société locale, comme les pertes de terres agricoles et de mobilité locale (accès aux biens, passages sûrs pour les personnes et le bétail, impact sur les activités économiques locales, dont l'écotourisme, etc.);
 10. d'envisager l'organisation à Kresna d'un ou de plusieurs ateliers techniques autour des bonnes pratiques applicables à l'affaire de la Gorge de Kresna et de l'autoroute de Struma, en mobilisant toutes les parties concernées et, dans la mesure du possible, en collaboration avec la Convention de Berne, *Infrastructure & Ecology Network Europe* et d'autres instances internationales;
- Invite les plaignants, les ONG concernées, la communauté scientifique et la société civile:**
11. à suivre les recommandations ci-dessus relatives à la coopération avec les autorités de la Bulgarie, y compris par le partage de données, la participation au sein des instances de coopération et à leurs activités et l'adoption d'un calendrier détaillé pour les prochaines étapes (inspiré de la proposition présentée dans le rapport de mission.