

CONCLUSIONS CONJOINTES

des participants à l'atelier technique de Kresna (Bulgarie), conformément à la [Recommandation n° 212 \(2021\)](#) du Comité permanent de la Convention de Berne : « Défis et opportunités pour la conservation des reptiles et des grands carnivores lors de la mise en place d'infrastructures linéaires en Europe du Sud-Est : étude de cas pour la région de Kresna (Bulgarie) ».

La connectivité est essentielle à la fois à la société humaine et aux systèmes naturels. Le secteur des transports est capital pour le développement de la société humaine, mais il ne doit pas devenir un obstacle aux déplacements de la faune. Le développement de réseaux de transport durables, résilients et respectueux de la biodiversité nécessite une approche globale et interdisciplinaire lors de la conception, de la construction et de l'exploitation des infrastructures.

Reconnaissant que le problème est complexe et difficile pour les raisons suivantes :

- Un terrain techniquement difficile aux caractéristiques complexes (glissements de terrain et effondrements, gorge étroite) situé dans une zone de faille majeure présentant un risque sismique élevé ;
- Une route située dans un couloir majeur du Réseau transeuropéen de transport et constituant un axe international très fréquenté traversant la Bulgarie dans le sens nord-sud, dont l'importance stratégique va croissant ;
- Une biodiversité unique, concentrée dans l'étroite gorge de Kresna aux habitats et aux espèces importants pour la Bulgarie et pour l'Europe ;
- La nature de corridor essentiel de la gorge pour la circulation d'un certain nombre d'espèces différentes à la fois selon l'axe nord-sud et dans la direction est-ouest, y compris, mais sans s'y limiter, *Testudo graeca*, *Testudo hermanni*, *Elaphe quatorlineata*, *Elaphe situla*, *Ursus arctos*, *Canis lupus* ;
- La pression croissante exercée par la circulation routière dans la gorge sur la faune et la flore et son influence néfaste sur les populations de reptiles, notamment *Testudo graeca*, *Testudo hermanni*, *Elaphe quatorlineata* et *Elaphe situla*. Les quatre espèces ont des habitats linéaires dans la région, et les différents domaines vitaux sont structurés le long des vallées avec des déplacements saisonniers / quotidiens des versants vers les vallées et des habitats saisonniers clés (au milieu de l'été) situés au fond des vallées (régime thermique et hydrique) ;
- Une gorge qui fonctionne comme une connexion écologique importante entre les Rhodopes et les montagnes à la frontière entre la Bulgarie et la Macédoine du Nord pour les deux espèces prioritaires de grands carnivores *Canis lupus* et *Ursus arctos* (la gorge sur tout sa longueur est un habitat de connectivité). Les versants montagneux au-dessus de la gorge forment un habitat pour les deux espèces (alimentation estivale pour *Ursus arctos* et habitat de chasse pour *Canis lupus*). Une migration occasionnelle à travers la gorge est observée pour *Ursus arctos*, mais il n'y a pas de population viable établie à l'ouest de la gorge. EN ce qui concerne *Ursus arctos*, la gorge constitue le seul bio-corridor possible pour la circulation et la restauration de la population historique dans les montagnes à la frontière de la Macédoine du Nord (éteinte depuis le 20ème siècle). Les mouvements est-ouest de *Canis lupus* à travers la gorge sont observés plus souvent que pour *Ursus arctos* et il existe des populations viables des deux côtés de la gorge ;

- Il n'est pas certain que la réduction du trafic sur la route existante sans décloisonnement suffise à restaurer les populations. De plus, les mesures de décloisonnement ne peuvent pas être mises en œuvre sur la route existante sans faire cesser le trafic de transit ;
- Il existe actuellement des avis contradictoires sur l'efficacité des mesures d'atténuation. Des données scientifiques supplémentaires sont nécessaires pour confirmer l'un des deux points de vue opposés ;
- Assurer la protection des espèces et des habitats dans la gorge de Kresna, tel est l'objectif de la Convention de Berne et de la Recommandation n° 212 (2021). Le processus peut bénéficier de l'expérience et des bonnes pratiques du Réseau européen sur les infrastructures et l'écologie (*IENE*).

Les participants appellent :

- A La mise en œuvre d'éventuelles mesures de décloisonnement sur la route existante, indépendamment des aménagements futurs ;
- A éviter autant que possible la destruction de paysages qui ne sont pas affectés actuellement par les nouveaux aménagements d'infrastructures ;
- A éviter le cloisonnement des bio-corridors de *Canis lupus* et d'*Ursus arctos*, causé par l'aménagement de nouvelles infrastructures ;
- A la mise en place de mesures suffisantes pour assurer la restauration des populations et la connectivité des habitats de *Testudo graeca*, de *Testudo hermanni*, d'*Elaphe quatorlineata* et d'*Elaphe situla* et à garantir les déplacements quotidiens des individus ;

et attirent l'attention sur les bonnes pratiques, approches et méthodes suivantes à utiliser dans des cas similaires lors de la planification, de la mise en œuvre et de l'entretien des infrastructures de transport :

- Lors de la planification et de la conception, combiner les infrastructures vertes et grises et de prévoir des mesures qui répondent aux besoins des différentes espèces animales et des personnes. En cas de paysages non affectés, maintenir une perméabilité élevée des nouvelles infrastructures en tenant compte des itinéraires connus des animaux sauvages, de la biologie des espèces et des caractéristiques de l'habitat. Tenir compte de l'effet combiné des barrières naturelles et artificielles.
- Promouvoir une culture de l'apprentissage et de la coopération constructive entre les différents acteurs et entre les environnementalistes et les techniciens, qui porte sur des solutions favorisant la coexistence durable de corridors écologiques et de transport, tout en partageant efficacement les données, l'expérience et le savoir-faire entre des entités multi-niveaux et multidisciplinaires.
- Etre conscient que la solution zéro est la pire des solutions, surtout lorsqu'on sait que les infrastructures existantes exercent une pression sur la faune et la flore et qu'il est manifestement nécessaire d'en construire de nouvelles. Il n'est donc pas dans l'intérêt public de bloquer un projet d'aménagement jusqu'à ce que toutes les données soient rassemblées (elles ne peuvent jamais être complètes car la situation change constamment) et que les décisions fondées sur les meilleures connaissances scientifiques disponibles soient justifiées.
- Tester les actions / mesures (conception des installations, emplacement, etc.) et diffuser largement les résultats. Convenir avec les parties prenantes des indicateurs de réussite et des éventuelles mesures d'urgence.
- Le degré d'efficacité des mesures de décloisonnement ne peut être établi que sur la base de données scientifiquement vérifiées. Dans le cas contraire, les affirmations selon lesquelles ces mesures fonctionnent ou ne fonctionnent pas ne sont pas étayées. Les avis d'experts et les hypothèses doivent être étayés par des données, qui peuvent servir de base à la décision de modifier les plans initialement prévus.
- Mettre en place une surveillance environnementale et un suivi de l'efficacité des caractéristiques des infrastructures de transport sur la perméabilité de la faune à toutes les étapes de la planification, de la conception, de la construction, de l'utilisation et de

Pour plus d'informations, consulter le site web de l'atelier à l'adresse suivante :

<https://www.coe.int/en/web/bern-convention/-/kresna-technical-workshop>

l'entretien des investissements. Utiliser des modèles d'étude fiables qui évaluent les effets des infrastructures et des mesures et garantissent une prise de décision fondée sur des données réelles pour les réalisations futures. S'intéresser à un petit nombre d'aspects clés et bien les étudier, plutôt que d'interpréter superficiellement des données éparses.

- Garantir l'entretien à long terme des installations en intégrant les dépenses nécessaires et les indicateurs de performance dans les contrats d'entretien. Utiliser des méthodes automatisées pour contrôler l'intégrité et l'utilisation des installations. Assurer le contrôle des activités de surveillance et du fonctionnement des installations par les autorités compétentes.
- Envisager d'allouer des fonds à la recherche et à l'innovation, au suivi et à l'évaluation des effets des infrastructures de transport sur la faune et la flore sauvages et des moyens de réduire ces effets négatifs.
- Afin d'assurer la durabilité et la résilience des infrastructures et de remédier au cloisonnement des habitats lors de l'élaboration des stratégies et des plans de transport, intégrer les priorités en matière d'infrastructures vertes sur la base des données disponibles concernant la distribution et les menaces pesant sur les espèces, en particulier les grands carnivores. Effectuer une solide analyse coûts-avantages de ces mesures afin d'en démontrer la faisabilité et la pertinence.