

Strasbourg, 27 octobre 2022

T-PVS(2022)22

CONVENTION RELATIVE A LA CONSERVATION DE LA VIE SAUVAGE
ET DU MILIEU NATUREL DE L'EUROPE

Comité permanent

42^e réunion

Strasbourg, 28 novembre - 2 décembre 2022

**Projet de Recommandation sur l'infrastructure routière
traversant la Réserve naturelle du Breiðafjörður et ses
environs
(Islande)**

*Document préparé par
le Secrétariat de la Convention de Berne*



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

Comité permanent

Recommandation n° ... (2022) du Comité permanent, adoptée le XXXX, relative à l'infrastructure routière traversant la Réserve naturelle du Breiðafjörður et ses environs (Islande)

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 que la zone est d'une grande valeur pour la biodiversité et pourrait faire partie du Réseau Émeraude au titre de la Convention de Berne, et se référant ainsi à la Recommandation n°157 (2011, révisé en 2019) sur le statut des sites candidats Émeraude et les orientations sur les critères à prendre en compte pour leur désignation, qui invite les autorités nationales à « prendre les mesures de protection et de conservation nécessaires pour préserver les caractéristiques écologiques des sites candidats Émeraude » jusqu'à leur intégration complète au Réseau Émeraude;

Rappelant la législation nationale et régionale de l'Islande destinée à protéger les habitats et les espèces, notamment la loi sur la conservation de la nature et la loi sur la conservation du Breiðafjörður ;

Considérant que la Réserve naturelle du Breiðafjörður et ses environs abritent des échassiers migrateurs, ainsi que des espèces protégées en vertu de l'Annexe II de la Convention, et diverses espèces végétales qui sont prioritaires pour la conservation et que l'Islande s'est engagée à protéger ;

Conscient des impacts écologiques prévisibles du projet routier sur ce sanctuaire naturel unique en Islande et globalement;

Prenant note du rapport de la mission consultative en ligne (document T-PVS/Files(2022)68) réalisée les 5-6 mai par l'expert indépendant;

Recommande au Gouvernement islandais :

1. d'assurer un processus inclusif et transparent de consultation de *toutes* les parties prenantes concernées, au niveau local et au niveau national, au sujet de la mise en œuvre du projet de route P-H (processus comprenant des plans de surveillance, d'atténuation et de compensation) ;
2. de finaliser dès que possible le plan détaillé des mesures de compensation pour la route P-H, après avoir consulté les parties prenantes (locales et nationales) concernées ;
3. de mettre à jour le plan d'atténuation et de surveillance pour la route P-H, comme suit :
 - a. ajouter un plan de consultation qui prévoit une information régulière sur les résultats de la surveillance et sur la prise en compte de ces résultats dans le processus décisionnel ; le processus de consultation devrait permettre de recueillir des suggestions ou des données auprès des parties prenantes intéressées et pourrait servir de mécanisme de transfert de bonnes pratiques au niveau national (ce qui pourrait contribuer à l'élaboration de normes nationales en matière de surveillance) ;
 - b. ajouter un plan détaillé d'évaluation et de prévention des risques, qui comporte des procédures/solutions prédéfinies, à mettre en œuvre dans le cas où les mesures d'atténuation et de compensation proposées conduiraient à des résultats sous-optimaux ;
 - c. prévoir une procédure claire et transparente qui permette d'interrompre la construction jusqu'à ce qu'une solution ait été acceptée dans le cas où une mesure de compensation se révélerait inefficace ;
 - d. intégrer, dans le plan de surveillance, des seuils/indicateurs de succès/d'échec pour les mesures proposées, et y intégrer des procédures prédéfinies indiquant comment faire évoluer les solutions techniques en fonction des données en temps réel issues des résultats de la surveillance ;
 - e. veiller à ce que la surveillance porte aussi sur la fragmentation de l'habitat et sur la mortalité de la faune en ce qui concerne les espèces terrestres ;
 - f. prendre en considération les effets secondaires sur la nature liés aux changements d'utilisation des terres lorsque seront analysés les scénarios de développement élaborés par le Groupe de pilotage ;
 - g. ajouter un chapitre sur les enseignements tirés, pour faciliter le transfert des connaissances acquises localement (étant donné que le plan d'atténuation et de surveillance est le plus complexe qui ait jamais été conçu en Islande) ;
 - h. considérer qu'il est hautement prioritaire de discuter avec *toutes* les parties prenantes concernées de la possibilité d'étendre les ouvertures de pont sur le Gufufjörður, notamment dans la mesure où les autorités ont clairement manifesté leur volonté de mettre en œuvre les meilleures solutions techniques possibles ;
 - i. montrer que les changements apportés pour réduire l'impact sur des éléments spécifiques, au-delà de ce qui est stipulé dans l'EIE, n'ont pas eu d'impact sur d'autres éléments naturels ;
4. de veiller à ce que les données SIG relatives au projet de route soient disponibles dès que possible ; les autorités compétentes ou la Commission du Breiðafjörður devraient mettre en place un groupe de travail chargé d'harmoniser la collecte de données et les structures des bases de données, afin de créer un outil fonctionnel, qui puisse être utilisé dans le cadre du processus décisionnel à l'échelle de l'ensemble de la zone du Breiðafjörður ;

5. d'allouer des ressources suffisantes à l'adaptation et à la mise en œuvre de mesures d'atténuation/de compensation adéquates et d'activités de surveillance en lien avec le projet de route, et de prévoir un fonds auxiliaire qui serait utilisé dans le cas où les mesures mises en œuvre donneraient des résultats sous-optimaux ;
6. de calculer le coût global des mesures d'atténuation et de compensation rendues nécessaires par la route P-H, et de le comparer au coût de solutions qui privilégiaient l'évitement, comme la solution du tunnel, dans le cadre du processus d'apprentissage ;
7. de lancer une étude pilote qui consiste en une évaluation des effets cumulatifs dans la zone du Breiðafjörður, en utilisant tous les projets pertinents déjà mis en œuvre et le projet actuel de route P-H ;
8. de favoriser la conservation globale de la zone du Breiðafjörður et d'envisager d'en faire une étude de cas intéressante pour l'Islande, en appliquant les mesures proposées ci-dessous, qui pourraient renforcer la conservation d'autres parties de la zone du Breiðafjörður :
 - a. veiller à ce que soit créé dès que possible un groupe qui aurait un rôle consultatif auprès du Groupe de pilotage, et veiller à ce que ce Groupe consultatif soit inclusif et à ce que le processus soit transparent ;
 - b. dans les groupes susmentionnés, étudier la possibilité de faire figurer la zone du Breiðafjörður sur la liste des sites candidats au Réseau Émeraude (notamment dans la mesure où la loi de conservation en vigueur est jugée compatible avec les exigences du Réseau Émeraude), en prenant en considération la Recommandation n° 157 (de 2011, révisée en 2019) sur le statut des sites Émeraude candidats et les orientations sur les critères qui régissent leur adoption ;
 - c. renforcer la loi sur la conservation du Breiðafjörður (1995) ;
 - d. mettre en œuvre un plan de surveillance global et solide pour la zone du Breiðafjörður ;
 - e. commencer à mettre en place une base de données globale sur laquelle s'appuyer pour prendre des décisions concernant la zone du Breiðafjörður ;
 - f. concevoir un plan de gestion modèle pour la zone du Breiðafjörður, qui devrait permettre de concilier les besoins liés au développement durable avec les objectifs de conservation du plan de conservation requis par la loi.

Invite les ONG concernées, la communauté scientifique et la société civile :

9. à suivre les recommandations ci-dessus relatives à la coopération avec les autorités, 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).