

PRIX INFRASTRUCTURES POUR LA MOBILITÉ, BIODIVERSITÉ ET PAYSAGE



Signataires de la Convention d'Engagement Volontaire du 25 mars 2009

RÉSULTATS DU PRIX IMBP 2021

"INFRASTRUCTURES POUR LA MOBILITÉ, BIODIVERSITÉ ET PAYSAGE"

Les lauréats 2021 du Prix "Infrastructures pour la mobilité, biodiversité et paysage" (IMBP) ont été désignés le mardi 21 septembre 2021 par un jury de dix membres présidé par M. Jean-Pierre THIBAUT, Inspecteur Général de l'administration du développement durable au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) du Ministère de la Transition écologique. Ce jury composé de représentants des secteurs publics et privés dans le domaine des infrastructures et de l'aménagement ainsi que de médias partenaires du prix, s'est prononcé à l'appui d'analyses des dossiers réalisées par le Cerema.

Organisé par l'Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité (IDRRIM) et l'ensemble des signataires de la Convention d'engagement volontaire¹ depuis 2010, le Prix IMBP a lieu tous les deux ans.

Il récompense les meilleures initiatives prises par les acteurs impliqués à différents niveaux de projets de requalification et d'exploitation des infrastructures de mobilité (conception, construction, gestion, entretien et aménagement). Les infrastructures concernées comprennent les routes, les rues, les voies vertes, les espaces publics urbains, les voies ferrées et fluviales, les ports et les aéroports.

Enfin, ces actions doivent œuvrer en faveur de la préservation, de la restauration et de la valorisation des écosystèmes de la biodiversité et du paysage.

PARTENAIRES MÉDIAS



¹ Le Ministère de la Transition Écologique, l'Assemblée des départements de France, la Fédération Syntec Ingénierie, la Fédération Nationale des Travaux Publics, l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière Française et le Syndicat Professionnel des Terrassiers de France.

QUELQUES PROJETS RÉCOMPENSÉS LORS DES ÉDITIONS PRÉCÉDENTES

LE GRAND PRIX IMBP 2020

Le projet « [Projet Tram'Bus Diagonal T2](#) » porté par la [Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole](#).

Le projet de Tram'Bus Diagonal ligne T2 visait à renforcer et améliorer la performance du réseau de transports collectifs sur le territoire Nîmois, grâce au développement d'une seconde ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), venant mailler le réseau existant.

→ [Consulter le communiqué de presse du prix IMBP 2020](#)

LE GRAND PRIX IMBP 2018 EX AEQUO

Le projet « [Aménagement et mise en sécurité de la route départementale 914 entre Banyuls sur Mer et Cerbère](#) » porté par le [Conseil Départemental des Pyrénées Orientales](#).

L'objectif du projet a été de réaliser un itinéraire à 2 x 1 voie en améliorant les conditions de circulation et de sécurité des usagers ; notamment au regard du risque incendie et de l'accès au secours en cas d'accident, ce qui a demandé l'élargissement de la chaussée, et la sécurisation des dessertes locales. La sécurité des piétons et des cyclistes a été augmentée par les meilleures capacités de déport. Enfin, la faible visibilité engendrée par les virages à front de falaise a été compensée par les nouveaux rayons de courbure et gabarit, qui ont permis le croisement de tout véhicule à n'importe quel endroit de ce tronçon de la RD914.

→ [Consulter le communiqué de presse du prix IMBP 2018](#)

LE GRAND PRIX IMBP 2018 EX AEQUO

Le projet « [Transformation de l'entrée de Ville du Havre par la requalification de l'ancienne RN15](#) » porté par la [Ville du Havre](#), en partenariat avec l'agence [L'Anton & Associés](#).

Le Havre est une ville portuaire, doublement attractive pour son front de mer et le classement de son centre au patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est dans ce contexte que s'est inscrit le projet de revalorisation de l'entrée de ville, anciennement desservie par la RN15. Ce vaste territoire était défiguré par des ouvrages routiers monofonctionnels et une circulation toujours plus dense sur les boulevards Churchill et Léningrad qui ne correspondait plus aux besoins et aux attentes des riverains. L'enjeu était de redonner une place à l'humain et à la nature. Lauréats de l'appel à projet lancé par la Ville en partenariat avec l'Etat pour la requalification de ce territoire, la maîtrise d'œuvre a été confiée à l'agence L'Anton et associés.

→ [Consulter le communiqué de presse du prix IMBP 2018](#)

LES LAURÉATS 2021 DU PRIX IMBP

PRIX DU JURY DANS LA CATÉGORIE « GÉNIE ÉCOLOGIQUE »

Le projet « Plan biodiversité et infrastructures routières du Département des Pyrénées-Atlantiques » porté par le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques.

Les Pyrénées-Atlantiques abritent des espèces végétales et animales remarquables. En charge de la construction et de l'entretien d'un réseau routier de plus de 4500 km, la responsabilité du Département est de premier ordre pour la préservation de la biodiversité.

Le projet vise à développer une politique active en faveur de la biodiversité au cœur des activités d'aménagement et d'exploitation de son réseau routier avec la mise en œuvre d'un plan biodiversité et infrastructures routières.

Trois axes de travail ont été définis :

- Axe 1- Développer et valoriser la connaissance du patrimoine biologique du territoire
- Axe 2- Préserver et restaurer les habitats, préserver les espèces
- Axe 3- Impliquer les agents et faire évoluer les pratiques professionnelles

Ce plan d'actions interne au Département des Pyrénées-Atlantiques vise une meilleure prise en compte des enjeux « biodiversité » dans l'élaboration des projets, la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures routières d'une part, dans la formation et le travail quotidien des agents parties prenantes à la réalisation et suivi des dites infrastructures d'autre part. Il permettra, en outre, de contribuer aux finalités de la Stratégie Nationale pour la Biodiversité.

Contact presse : Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques : Céline Delacroix (Expert développement durable) – celine.delacroix@le64.fr - Tél : 05.59.46.51.95.

PRIX DU JURY DANS LA CATÉGORIE « SENSIBILISATION ET COMMUNICATION »

Le projet « Plan Routes et Biodiversité du Département de l'Hérault » porté par le Conseil Départemental de l'Hérault.

Depuis 2010, le Pôle des Routes et des Mobilités (PRM) du Département de l'Hérault s'est lancé dans une démarche volontariste et ambitieuse de Management Durable des Activités Routières (MDAR dite « Route Durable ») qui consiste à passer chacune de ses activités à travers le prisme du développement durable. De la conception à la construction d'infrastructures routières, prenant en compte les aspects liés à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier, l'objectif à long terme est d'aboutir à des aménagements respectueux des composantes fondamentales du développement durable.

Stopper la perte de la biodiversité constitue une priorité à la fois européenne et nationale. Les dispositions réglementaires se renforçant, la collectivité départementale a souhaité prendre des engagements concrets pour la préservation de la biodiversité afin de respecter ses obligations. Ainsi, à travers sa démarche « Route Durable » mais aussi en tant que signataire dès 2009 de la Convention d'Engagement Volontaire puis en 2021

du Pacte d'Engagement de l'Idrrim entre tous les acteurs de la mobilité, le Pôle des Routes et des Mobilités du CD34 s'implique au-delà du cadre réglementaire. De nouvelles méthodes de travail, telles que le fauchage raisonné, le « zéro » produits phytosanitaires,... ont été progressivement mises en place avec une volonté forte d'amélioration continue des pratiques routières.

Par ailleurs, les enjeux liés à la biodiversité sont très importants dans l'Hérault où 90 % du territoire est couvert par des zones de protection de différents types. Les zones humides, très représentées, constituent une richesse patrimoniale sur les plans de la biodiversité, du paysage, de la préservation des ressources en eau et de la lutte contre les inondations. Les infrastructures de transport participent largement à l'érosion de la biodiversité en fragmentant le territoire, avec pour conséquence l'isolement des populations animales et végétales et la perte nette des habitats de ces espèces.

Pour prendre, mieux encore, en compte les enjeux concernant la biodiversité, le PRM s'est doté d'un « Plan Routes et Biodiversité », approuvé par l'assemblée délibérante du 10 mai 2021. C'est un plan global d'intervention, à caractère très opérationnel, qui se décline en fiches-actions, regroupées selon quatre axes thématiques (trame verte/trame bleue/trame noire/management environnemental). Il se fonde à la fois sur des actions déjà existantes de manière à les rappeler et à les prolonger, mais aussi sur de nouvelles actions innovantes et partenariales à concrétiser.

Le PRB définit une vision globale de l'articulation entre les politiques routières et les enjeux de maintien de biodiversité dans l'Hérault. Ce plan stratégique s'est traduit par un document de synthèse approuvé par les élus départementaux, de façon à pouvoir communiquer en direction du grand public sur les actions et l'exemplarité de la collectivité.

Projet mené en collaboration avec l'association "Groupe Chiroptères du Languedoc" (GCLR), l'association "Cohabitation Sauvage pour une Nouvelle Alliance Homme Animal"

Contact presse : Conseil Départemental de l'Hérault : Philippe Pourcel (Directeur des Mobilités, Politiques Techniques et Innovations) – pppourcel@herault.fr - Tél : 04.67.67.72.35.

PRIX DU JURY DANS LA CATÉGORIE « PROJETS PROMETTEURS »

Le projet « Traitement des continuités écologiques longitudinales dans le cadre de l'aménagement de l'A480 dans la traversée de Grenoble » porté par la société EGIS.

L'aménagement de l'A480 dans la traversée de Grenoble consiste en l'aménagement d'une troisième voie de l'autoroute entre l'échangeur A48/A490/RN481 et l'échangeur du Rondeau (7 km), l'adaptation des dispositifs d'échanges ainsi que la mise à niveau patrimoniale et environnementale de l'infrastructure. Localisé en Isère, il traverse le territoire de Grenoble Alpes Métropole.

Le projet s'inscrit dans des paysages urbains à périurbains, ainsi, dans ce contexte, le Drac et l'Isère constituent une continuité écologique terrestre et aquatique importante.

Ce projet vise à proposer un renforcement inédit de la continuité longitudinale le long du Drac en s'appuyant sur les structures du projet : mur de soutènement et protections acoustiques. Cette proposition est le fruit d'études écologiques approfondies et d'une concertation poussée avec les différentes parties prenantes du territoire.

La végétalisation des murs acoustiques et de soutènement côté Drac vise à favoriser la biodiversité et renforcer davantage la continuité écologique le long du cours d'eau. Les plantes doivent également concurrencer les

espèces exotiques envahissantes et être une source de nourriture pour les oiseaux et les insectes par la production de nectar ou des fruits. Un habillage en gabion a finalement été retenu et les gîtes ont été intégrés en intérieur ou en extérieur selon les contraintes des espèces. Vis-à-vis de la faune, les murs sont aménagés côté Drac de manière à offrir des espaces de repos, de nidification ou d'hibernation pour différents groupes d'espèces ou espèces et favoriser le retour d'une faune plus diversifiée dans un contexte de proximité d'urbanisation. La zone ainsi créée présentera un potentiel d'accueil inexistant actuellement.

Projet mené en collaboration avec AREA.

Contact presse : EGIS : Hippolyte Pouchelle (Expert Ecologue) – Tél : 04.37.72.44.87 – hippolyte.pouchelle@egis.fr

MENTION SPÉCIALE DU JURY DANS LA CATÉGORIE « CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE »

Le projet « Des clôtures anti-faune à foison : tester celles qui sont réellement efficaces avant d'en installer » porté par la Collectivité européenne d'Alsace (CeA).

Dans un contexte où les maîtres d'ouvrages ont une obligation de résultats et non plus de moyens concernant les mesures environnementales issues de la doctrine « éviter-réduire-compenser », la CeA et la DREAL Grand-Est se sont alliées au CNRS afin de mener une étude collaborative centrée sur l'efficacité des clôtures anticollisions en ciblant le taxon des micromammifères et des amphibiens dans leur ensemble.

Trois types de clôtures les plus communes ont été testés en y incluant leurs spécificités et différentes hauteurs possibles. Les espèces testées étaient des représentantes des amphibiens et des micromammifères dont la sélection s'est basée sur le degré d'enjeu mais surtout sur le mode de locomotion (coureur, sauteur, escaladeur...) afin de généraliser les résultats aux espèces non testées.

Il en découle que, hormis la Grenouille agile qui pouvait sauter par-dessus, les murets béton équipés d'une réglette anti-escalade et les tôles galva bloquaient l'ensemble des individus à une hauteur hors-sol de 40 cm. Leur installation est donc recommandée, non seulement car réellement efficaces (hors espèce particulière comme la Grenouille agile), mais aussi car bien plus pérennes et simples à entretenir, permettant des économies à long terme.

C'est le choix que fait aujourd'hui la CeA et la DREAL Grand-Est sur la base des résultats de cette étude. La DREAL Grand-Est a par exemple déjà équipé les passages à faune de la Rocade Sud (projet étendard de cette étude) de tôles galva conformes à ces résultats.

Ce type d'étude scientifique, réalisée non pas après le projet (en mesure d'accompagnement par exemple) mais bien en amont de la définition des mesures de réduction, illustre la nécessité de tester les différentes possibilités techniques avant de les généraliser. Elle montre également le besoin de s'interroger sur l'efficacité réelle de dispositifs existants, parfois largement utilisés comme les grillages à mailles fines.

Projet mené en collaboration avec le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Grand Est (DREAL G-E)

Contact presse : Collectivité européenne d'Alsace (CeA) : Jonathan Jumeau (Chef de projet) – jonathan.jumeau@alsace.eu – 03.68.33.84.48.

LE JURY SALUE L'INITIATIVE : L'engagement d'un grand opérateur public dans la lutte contre les espèces exotiques envahissantes en milieu aquatique est à suivre de près : les actions qui vont être ainsi entreprises à grande échelle pourront en effet être riches d'enseignements pour les gestionnaires de canaux et de marais qui tentent d'endiguer ce phénomène depuis de nombreuses années.

Le projet « Stratégie Nationale de gestion du Myriophylle Hétérophylle sur le réseau géré par Voies navigables de France » porté par Voies Navigables de France.

Depuis quelques années, Voies navigables de France est confronté à de nombreuses proliférations d'espèces aquatiques au sein du réseau navigable géré. Qu'elles soient indigènes ou exotiques, ces espèces végétales aquatiques perturbent la navigation, le fonctionnement des ouvrages de navigation, l'alimentation des canaux, les équilibres des écosystèmes et les conditions de travail des agents.

Actuellement, le Myriophylle Hétérophylle est l'espèce exotique envahissante la plus présente sur le réseau VNF avec 330 biefs impactés en 2020 dont plus de 300 km sur le territoire Nord Est. Formant un tapis dense sur toute la colonne d'eau, cette plante progresse de façon fulgurante, avec une pousse pouvant aller jusqu'à 30 cm par semaine. Elle se reproduit par bouturage et résiste à tous les climats (chaleurs, gel, assec...).

Le projet s'inscrit dans une stratégie nationale de gestion orientée autour de 5 axes pour faire face à la prolifération de cette espèce envahissante :

- 1 – Identifier, diagnostiquer, mieux connaître
- 2 – Définir une stratégie de maintenance
- 3 – Expérimenter, innover
- 4 – Sensibiliser, échanger
- 5 – Mettre en place des partenariats

L'objectif de VNF est clair : trouver des solutions de long terme à cette problématique.

Contact presse : Voies Navigables de France – Claire Mangeant (Chargée d'eau et d'environnement) – claire.mangeant@vnf.fr

Contact presse : rachel.vincent@idrrim.com | 01.44.13.32.99 | www.idrrim.com

Créé en 2010, l'IDRRIM (Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité) fédère l'ensemble des acteurs publics et privés de la communauté des infrastructures de transport. Plateforme d'échanges, l'IDRRIM a vocation à répondre aux problématiques de ses adhérents, à concevoir des documents de référence et promouvoir le savoir-faire français à l'international.