

# COMPTE RENDU DE CONSULTATION DES SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE RELATIVE AU RÈGLEMENT SUR LA RESTAURATION DE LA NATURE

<i>Date et lieu de réunion</i>	<b>Le 09/01/2025 à 14h</b>	Visio-conférence
<i>Objet de la réunion</i>	Consultation	
<i>Intitulé de l'étude</i>	Première évaluation qualitative de l'impact du règlement sur le Restauration de la Nature sur les activités socio-économiques en Wallonie	
<i>Groupe de travail</i>	GT2 : infrastructures	

Organisation
Infrabel
Infrabel
Sofico
CILE - Compagnie intercommunale liégeoise des eaux
SPGE – Société publique de Gestion de l'Eau
SPGE – Société publique de Gestion de l'Eau
SWDE – Société wallonne des eaux

## Perception du règlement - les principaux points à retenir de la consultation selon les acteurs interrogés

- Le règlement est **globalement bien accueilli**, notamment pour son **potentiel en faveur de la régulation de l'eau**. Il suscite **plus d'inquiétudes pour le secteur ferroviaire**, et pour les coûts d'entretien des infrastructures en général.
- Les infrastructures ferroviaires et hydriques représentent **des zones d'intérêt écologique**, avec un potentiel de mise en valeur pour le règlement, mais engendrent **des coûts élevés d'entretien et de conformité**.
- Il y a globalement beaucoup de **questionnement sur l'implication des gestionnaires** dans l'application du plan, au niveau de leur contribution/obligations relatives à la restauration et la manière dont ils vont être suivis.
- **Le risque d'alourdissement administratif et financier** inquiète, notamment pour les services d'intérêt public, avec des frais potentiellement répercutés sur les usagers. Dans ce contexte, **la**

**notion d'intérêt public doit être prise en compte** dans les arbitrages relatifs à la mise en œuvre du plan de restauration.

- La **répartition des contributions** (entre États et régions) et l'**arbitrage** avec d'autres enjeux territoriaux (p. ex. énergies renouvelables) **manquent de clarté**. Le contexte économique actuel, déjà contraint, **limite la capacité des acteurs à investir davantage** dans la restauration.
- Les **aspects réglementaires et outils** associés aux politiques environnementales gagneraient à **converger ou être mieux coordonnés**, le **système de compensations** devrait être **éclairci** juridiquement et faire sens écologiquement.
- Les obligations en matière de restauration doivent **tenir compte des contraintes techniques** associées à la gestion des infrastructures. Le règlement présente l'opportunité de développer des **synergies entre la recherche opérationnelle** en matière de gestion environnementale et **les besoins des opérateurs d'infrastructures**, et de promouvoir l'innovation dans ce domaine.
- **Une communication adaptée** est jugée indispensable **pour mobiliser** efficacement les secteurs concernés et assurer l'acceptation du plan. Les acteurs de la gestion de l'eau estiment pouvoir contribuer à la visibilité de certaines actions relative à la restauration.

## 1. COMPRÉHENSION ET PERCEPTION

- En général, le règlement est perçu plutôt positivement.
  - Pour les acteurs associés à la gestion de l'eau, la 1ère approche est que des actions en faveur du milieu naturel sont a priori plutôt en faveur d'une meilleure régulation de l'eau.
  - Pour le secteur ferroviaire, le besoin de restauration est entendu, mais l'important linéaire de leurs infrastructures, plus la localisation de celles-ci parfois au sein même du réseau N2000, inquiète quant aux obligations qui vont être mises en place.
- Crainte du secteur ferroviaire d'être ciblé en raison du linéaire de voies ferrées et de la présence de bande végétalisées sur les abords. Questionnement donc sur ce qui va être attendu d'eux, directement ou indirectement. Comment les efforts vont être répartis entre les différents acteurs du territoire. Infrabel se questionne sur sa potentielle contribution à la restauration de la nature, mis à part les plantations végétales autour des installations ferroviaires, comme des espèces d'indigènes.
- Est-ce que les infrastructures associées aux voies ferroviaires vont être considérées comme raison d'intérêt public majeure, permettant de justifier potentiellement des difficultés à atteindre les objectifs relatifs à l'article 4 ?
- Les acteurs sont sceptiques quant à la faisabilité des objectifs d'ici 2030, notamment à cause de la complexité technique (monitoring) et l'observabilité de changements d'habitats en une si courte durée.
- Questionnements relatifs au « niveau satisfaisant » qui va être fixé pour certains indicateurs. Satisfaisant en regard de quoi ? Cela doit être précisé pour les différents indicateurs concernés.
- Questionnements relatifs à la manière d'arbitrer les différents niveaux de contribution, entre États membres, mais aussi dans notre contexte fédéral en ce qui concerne les contributions de chaque région.

- En parallèle, questionnement sur la manière dont l'arbitrage va être fait entre le développement des énergies renouvelables et les besoins de restauration.
- Questionnement sur les sanctions qui pourraient être mises en place en cas de non-atteinte des objectifs de restauration.
- En 1er approche, un aspect positif du règlement pourrait être sa capacité à favoriser une convergence des différents outils et réglementations existantes en matière environnementale.
- L'ensemble des acteurs s'accordent pour dire qu'il y a un besoin de clarté sur ce qui va être mis en place, comment ils vont être suivis en regard des territoires dont ils ont la charge et comment ils vont être sollicités dans le cadre de la restauration.
- Questionnements relatifs aux outils qui vont être utilisés. Mise en place de sanctuaire, ou maintien de la logique N2000 dans une perspective de conciliation ? Quid du besoin d'entretien de certaines infrastructures ? Mise sous cloche alors impossible.

## 2. SITUATION EXISTANTE

- Peu importe les secteurs considérés, le contexte économique actuel est très compliqué.
- Les leviers économiques existants ne permettent pas de prioriser la restauration de la nature sur le territoire en regard développement d'autres activités, comme l'activité agricole ou les énergies renouvelables (par exemple).
- Les lourdeurs administratives sont déjà omniprésentes.
- Les infrastructures ferroviaires représentent des zones propices à certaines espèces, notamment aux reptiles. Cela implique toutefois des contraintes de gestion lors de l'entretien des voies (en particulier de la gestion de la végétation, comme les bandes enherbées en bord d'infrastructures).
- Les infrastructures ferroviaires constituent aussi un milieu extrêmement propice aux plantes invasives (espèces pionnières).
- La gestion actuelle des voies ferrées et de leurs abords est donc déjà compliquée. L'entretien est contraignant, mais doit être fréquent, Il s'agit en outre de zones parfois difficiles d'accès et les déchets de fauche ne peuvent être laissés sur place. Tout cela a un coût important.
- Certaines réglementations relatives au désherbage n'ont pas tenu compte de la faisabilité technique et du caractère réaliste de leur mise en œuvre
- En regard de la conservation/restauration, de nombreuses zones associées à la gestion de l'eau notamment au niveau des captages sont déjà d'une certaine exemplarité. Le secteur représente potentiellement une superficie réduite en regard d'autres activités, mais il s'agit tout de même de 4000 sites qui peuvent agir/être intégré à un réseau contribuant à la restauration.
- Vis-à-vis des considérations environnementales existantes, c'est essentiellement la gestion du castor qui pose des problèmes pour le secteur de la gestion de l'eau.

## 3. IMPACT ÉCONOMIQUE POTENTIEL

- De manière générale, l'impact est à retrouver au niveau des lourdeurs administratives (demandes de permis plus complexes et dérogations supplémentaires) et opérationnelles (ralentissement des chantiers) qui augmentent les coûts de gestions des réseaux.
- Si ces coûts sont inévitables, il y a une réflexion soulignant qu'ils doivent être relativisés en regard du coût de l'inaction (mais que tous les secteurs n'ont pas le luxe d'avoir cette réflexion).
- Pour le secteur ferroviaire, l'impact potentiel pourrait surtout se retrouver au niveau de la gestion des voies et du travail d'entretien si celui-ci devient plus contraignant (contrainte de gestion des végétaux, interdiction des herbicides, obligation de réalisation d'écoduc, etc.)
- Pour le secteur ferroviaire, laisser libre cours au développement de la végétation pourrait par ailleurs impliquer des dégâts pour les infrastructures (chute d'arbres qui ont été obligatoirement maintenus ?).
- Pour le secteur ferroviaire, en cas de développement du réseau, le poids des compensations pourrait augmenter.
- Les acteurs du milieu de l'eau ont un regard plutôt positif sur les potentiels impacts du règlement sur leur secteur. A priori, ce qui va dans le bon sens pour les milieux naturels contribue à une meilleure régulation du cycle de l'eau, avec une amélioration des processus d'épuration des eaux.
- Cela étant la gestion anthropique de la ressource en eau suppose beaucoup d'infrastructures. Certaines plantations d'arbres peuvent mettre à mal des infrastructures souterraines. Il pourrait y avoir un impact sur les coûts d'entretien selon les contraintes d'accessibilité et d'entretien conséquentes à la mise en œuvre du règlement.

## 4. RISQUES

- De manière générale : Risque selon la priorité donnée aux énergies renouvelables, qui pourraient engendrer une réduction des surfaces disponibles à la restauration, dans un territoire déjà sous contrainte. Inversement, dans la mesure où c'est un secteur en importante expansion, le domaine des énergies renouvelables est potentiellement plus vulnérable.
- De manière générale : Risque sur l'absence de clarté juridique et scientifique sur la nature et la mise en œuvre des mesures de compensation. Il s'agit d'un obstacle à la bonne mise en œuvre des politiques de conservation et par conséquent de l'atteinte des objectifs du règlement.
- De manière générale : Risque d'un manque de clarté dans la mise en œuvre du plan et dans la coordination des efforts entre les différents acteurs.
- De manière générale : Il y a un risque relatif à la temporalité de la construction du plan de restauration en lui-même. Celle-ci ne semble pas permettre la co-construction et risque de favoriser un cadre de mise en œuvre basé sur l'imposition plutôt que sur l'incitation. Cette temporalité concerne aussi l'atteinte des objectifs de restauration, parfois ambitieux dans un horizon temporel relativement court.
- Pour les infrastructures : Risque d'une augmentation significative des coûts d'entretien et opérationnels. Mise en œuvre du plan de restauration avec un poids trop lourd pour certains secteurs, dont les infrastructures de services publics, s'il n'y a pas d'étude coût-bénéfice.
- Pour les infrastructures : Risques d'un alourdissement des procédures administratives.

- Pour le secteur ferroviaire : risque que les voies ferrées, qui sont déjà actuellement des corridors et des refuges pour certaines espèces, commencent à être considérées comme des zones centrales au sens du réseau écologique avec pour conséquence d'importantes contraintes de gestion.
- Pour le secteur de l'eau : risque relatif à la gestion du territoire également (zone de protection deviendrait elle des sanctuaires ?), risque relatif à la mise en place de limitation des prélèvements en eaux.
- En conséquence de ces éléments, il y a risque important de report de coûts sur le citoyen pour l'accès à ces services (qui sont pourtant des services de nature d'utilité publique).

## 5. OPPORTUNITÉS

- De manière générale, ce nouveau règlement semble être l'opportunité d'amorcer une mise à jour des outils et réglementations relatifs à la biodiversité, voire à l'environnement. On pourrait améliorer la coordination des outils, et/ou les faire converger.
- Il existe aussi l'opportunité d'éclaircir et de définir certains concepts, tels que les compensations écologiques afin qu'elles aient plus de sens, mais également qu'elles soient mieux comprises par les secteurs.
- Il existe une opportunité de changement de regard sur les secteurs (et/ou services) d'utilité publique de par l'exemplarité.
- Opportunités d'améliorer la communication et la sensibilisation des acteurs/secteurs en regard des enjeux environnementaux. Développer une communication ciblée, qui puisse être positive (en soulignant ce qui est déjà bien fait), chiffrée et ciblée, afin que les acteurs puissent s'appropriier les enjeux environnementaux et y adhérer.
- Les terrains concernés par les infrastructures ferroviaires (talus, bandes enherbées, etc.), comme de la gestion de l'eau (zone humide, de captage, etc.), présentent des terrains potentiellement d'intérêt pour la biodiversité qui peuvent être mis à profit dans la mise en œuvre du règlement, pour autant que les besoins des secteurs sont entendus.
- S'ils ne représentent pas forcément une superficie importante en regard d'autres secteurs (agricole, forestier notamment), les terrains associés à la gestion de l'eau représentent de nombreux sites (plus de 4000) susceptibles de composer « le réseau de restauration ».
- Les talus et voies ferroviaires représentent également un linéaire de corridor écologique significatif à exploiter (mais les contraintes de gestion opérationnelle sont plus complexes en regard de la biodiversité).
- Il existe une importante opportunité de développer la recherche opérationnelle en matière de gestion environnementale en synergie avec les besoins des différents secteurs et de favoriser la collaboration. Il faut cibler les éléments qui contribuent à l'atteinte des objectifs de restauration et qui permettent aux secteurs de s'adapter à ceux-ci (exemple : trouver des solutions réalistes économiquement et intéressantes écologiquement en ce qui concerne les alternatives aux désherbages chimiques des voies ferrées).
- Le contexte contraignant pourrait par ailleurs pousser à l'innovation.
- Pour le secteur de la gestion de l'eau, une mise en œuvre effective du règlement, et de restauration des écosystèmes naturels représente une opportunité évidente pour maximiser les

services écosystémiques (épuration, infiltration, etc.) en faveur d'une bonne régulation de la ressource en eau, en particulier dans les zones de captage.

- Pour le secteur de la gestion de l'eau, il y a l'opportunité et la possibilité de s'inscrire dans une démarche de mise en visibilité des actions de restauration qui pourraient y être menées
- Pour le secteur ferroviaire, il existe l'opportunité de créer de nouveaux habitats favorables aux reptiles, afin que les linéaires de voies ferrées ne représentent pas le seul refuge/habitat pour ces espèces, limitant potentiellement les contraintes de gestion de leurs infrastructures.

## 6. CONSIDÉRATIONS ET AUTRES

- Le partage des bonnes pratiques et la mutualisation des connaissances sont essentiels pour améliorer l'efficacité des actions et éviter la répétition d'erreurs passées. L'importance d'un cadre incitatif et collaboratif est soulignée, afin de faciliter les synergies entre les secteurs.
- Le plan de restauration doit tenir compte de l'avancée des technologies et pratiques (ex. alternatives aux herbicides) en regard des nouvelles contraintes écologiques et légales envisagées.
- Il semble important de tenir compte de la nature « d'utilité publique » des secteurs concernés par le plan de restauration, que cela en termes de niveau de contrainte ou d'arbitrage. Exemple : Dans le cas d'une restriction de prélèvement en eau, les prélèvements pour l'approvisionnement en eau potable doivent rester prioritaires. Plus globalement, pour éviter les conflits futurs, des guidelines claires doivent être définies au plus vite dans le plan de restauration, notamment en regard des énergies renouvelables.
- Assurer une concertation favorisant l'acceptabilité du plan en travaillant sur l'évolution des outils et réglementations (convergence, coordination), la simplification administrative et sur l'identification des zones d'application prioritaires du plan de restauration. Il pourrait par exemple être intéressant de permettre à chaque secteur de proposer les superficies qu'ils envisagent comme les plus opportunes en regard des besoins de la restauration, mais aussi des contraintes des secteurs.
- Diminuer la charge globale et ciblant efficacement où les actions doivent être réalisées pour maximiser les bénéfices écologiques. Maximiser la biodiversité dans les zones où elle est déjà existante et prioriser les secteurs d'activité les plus pertinents pour la mise en œuvre de la restauration écologique.
- Importance de tenir compte d'analyses coût-bénéfice dans la mise en œuvre du plan de restauration. Prendre des précautions dans l'application des mesures pour éviter des coûts économiques et écologiques conséquents à la détérioration d'infrastructures.