

pro natura magazine

03 / 2018 MAI

Le pays a besoin de nouveaux ponts

René LeGrand



Relier les habitats

Les ponts pour la faune permettent de relier à nouveau des habitats fragmentés. Jusqu'ici, leur construction a souvent été reportée pour garantir la fluidité du trafic. Aujourd'hui, la construction d'une nouvelle génération de ponts en bois n'entraîne qu'une interruption minimale de la circulation.

Fascination pour les mousses

Orthotrichum dentatum – tel est le nom d'une nouvelle espèce de mousse que Thomas Kiebacher a découvert. Le jeune chercheur a révisé la Liste rouge des mousses suisses et a trouvé quelques surprises.



Sophie Steiger

20



Cocktails dangereux

Dans la nouvelle Ordonnance sur la protection des eaux, le Conseil fédéral veut augmenter les valeurs limites pour de nombreux pesticides. En même temps, il sous-estime l'effet cocktail, soit l'effet que produit sur la nature la combinaison de diverses substances toxiques.

Raphael Weber



Une chance historique

En juin, huit communes tessinoises décideront si le Parc national du Locarnese verra le jour. Cristiano Terribilini, président de la commune d'Onsernone, voit dans ce projet une opportunité unique pour la population et la nature de ces vallées de montagne.

pro natura magazine

Revue de Pro Natura - Ligue suisse pour la protection de la nature

pro natura est reconnue par le Zewo 

Impressum : Pro Natura Magazine 3 / 2018. Cette revue paraît cinq fois par an (plus le Pro Natura Magazine Spécial) et est envoyée à tous les membres de Pro Natura. ISSN 1422-6235.

Rédaction : Florence Kupferschmid-Enderlin (fk), rédactrice édition française; Raphael Weber (raw), rédacteur en chef; Nicolas Gattlen (nig), rédacteur alémanique.

Mise en pages : Katrin Meyer, Raphael Weber, Florence Kupferschmid-Enderlin. Couverture : Emanuel Ammon.

Ont collaboré à ce numéro : René Amstutz, Michael Casanova, Urs Chrétien (uc), Susan Glättli (sg), Jan Gürke, Gerhard Lob, Sabine Mari, Thierry Pellet (tp), Bertrand Sansonnens, Dieter Ulrich (du), Corinne Vonlanthen. Traductions : Fabienne Juillard, Bénédicte Savary, Emmanuel Studer.

Délai rédactionnel n° 4 / 2018 : 5 juin 2018.

Impression : Vogt-Schild Druck AG, 4552 Derendingen. Tirage : 165 000 (121 500 allemand, 43 500 français). Imprimé sur papier recyclé FSC.

Adresse : Magazine Pro Natura, Ch. de la Cariçaille 1, 1400 Cheseaux-Noréaz, tél. 024 423 35 64, fax 024 423 35 79, e-mail : secretariat.romand@pronatura.ch, CCP 40-331-0.

Secrétariat central de Pro Natura : case postale, 4018 Bâle, tél. 061 317 91 91 (9 h à 12 h et 14 h à 17 h), fax 061 317 92 66, e-mail : mailbox@pronatura.ch

Régie des annonces : CEBECO GmbH, Webereistr. 66, 8134 Adliswil, tél. 044 709 19 20, fax 044 709 19 25, cebeco@bluewin.ch. Délai pour les annonces n° 4 / 2018 : 15 juin 2018.

Pro Natura est membre fondateur de l'UICN - Union mondiale pour la nature et membre suisse de  Friends of the Earth International.



4 dossier

- 6 Révolution: l'Allemagne montre qu'il est possible de construire des ponts verts sur les autoroutes rapidement.
- 8 Trafic nocturne: lorsqu'ils sont correctement végétalisés, les ponts sont activement utilisés par la faune sauvage.
- 10 Avec retenue: la Suisse ne participe pas encore à la grande offensive des ponts verts pour la faune.

14 rendez-vous

16 en bref

18 actuel

- 18 Jeux olympiques: Stefan Grass sait d'expérience pourquoi les régions alpines sont critiques envers les JO.
- 20 Ordonnance sur la protection des eaux: nouvelle mouture avec des valeurs limites plus élevées.
- 22 Parc national: le président de commune Cristiano Terribilini plaide avec ferveur pour le Parco Locarnese.

26 nouvelles

- 26 Nature Is Our Right: la nature a aussi une valeur immatérielle, selon une campagne de Friends of the Earth.
- 27 Mur de pierres sèches: un mur frontière peut aussi être respectueux de l'environnement, comme au col de Jable.
- 29 Sur le terrain: Pro Biotope réalise des travaux de protection de la nature pour les cantons et les communes.

30 saison

32 service

35 pro natura actif

39 shop

40 la dernière

Parcours semés d'embûches

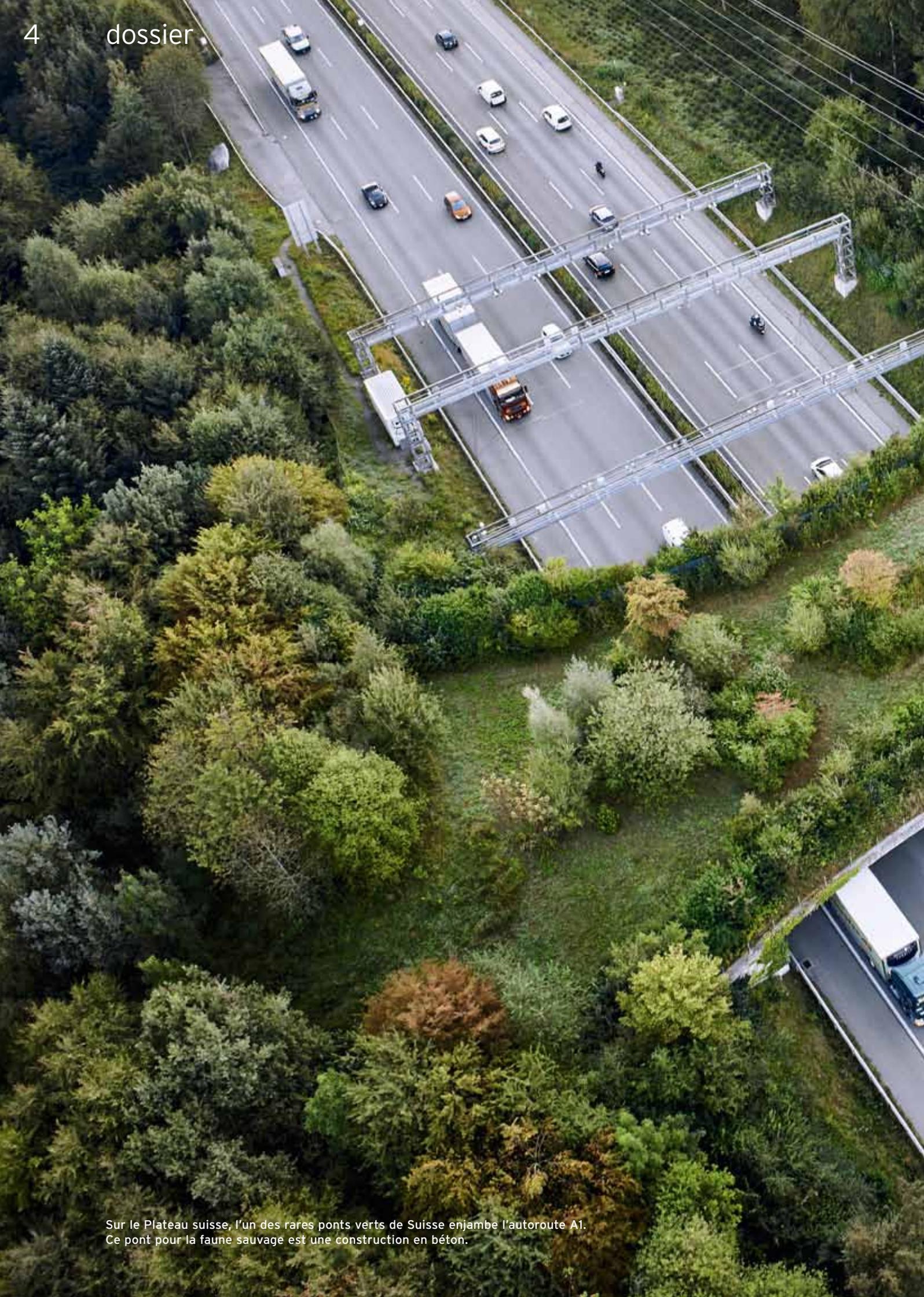
«Le corridor faunistique sera équipé d'un pont pour les automobiles, afin que les véhicules puissent traverser cet axe naturel en toute sécurité». Le dessin de Ruedi Widmer en dernière page de ce magazine renverse la perspective: et si la mobilité de la faune sauvage prenait le pas sur la nôtre? Forcément caricaturale, cette vision décalée des choses pointe du doigt une situation pourtant bien réelle: le «réseau de routes nationales» de la faune est en mauvais état et doit être amélioré.

Il y a quelques années, la police libérait au petit matin une biche qui errait probablement depuis des heures sur l'autoroute A1. Les agents sont parvenus à la faire passer par une porte aménagée dans la clôture de protection à la hauteur d'Oensingen dans le canton de Soleure. Cette fin heureuse n'est hélas pas la norme. Pour la faune sauvage, le parcours est semé d'embûches. Dans un paysage de plus en plus fragmenté, faute de voies de déplacement, entre 350 et 450 cervidés sont victimes de la circulation routière chaque année.

La situation est claire et le problème connu, même s'il ne semble pas intéresser grand monde à Berne, relève Lisa Mazzone dans une interview en fin de dossier. Les collectivités publiques sont tenues de réaliser ou rétablir des corridors faunistiques permettant à la faune de se déplacer. C'est dans la loi et l'argent est là. Il s'agit donc seulement – mais c'est peut-être justement là que réside le problème – d'une question de priorité.

L'assainissement des corridors faunistique prend du temps, trop de temps. Un certain nombre de projets sont encore dans les tiroirs. «Nous nous réjouissons bien évidemment des progrès, mais nous aimerions qu'ils soient encore plus rapides», déclare un collaborateur de la section Gestion du paysage de l'OFEV sur le site internet de l'office. On invoque souvent les trop grandes perturbations sur le trafic que générerait la fermeture d'une autoroute pour installer un passage pour la faune. Cette excuse a bon dos. D'autant plus qu'aujourd'hui une nouvelle génération de ponts en bois arrive sur le marché. Ils peuvent être installés rapidement et sans encombre. Le parcours pour la construction d'ouvrages pour la faune n'est plus semé d'embûches. Bonne nouvelle.

FLORENCE KUPFERSCHMID-ENDLERLIN, rédactrice romande



Sur le Plateau suisse, l'un des rares ponts verts de Suisse enjambe l'autoroute A1. Ce pont pour la faune sauvage est une construction en béton.

Des ponts au lieu de barrières

Les autoroutes morcellent le paysage suisse. Pendant des décennies, la Confédération n'a pas fait grand-chose pour permettre à la faune de traverser les routes en toute sécurité. De nouveaux ponts en bois ouvrent la voie à un assainissement plus rapide des corridors faunistiques interrompus.

« La route est fermée pendant quatre jours seulement »

Magazine Pro Natura: ce qui chez nous est encore de la musique d'avenir est déjà réalité en Allemagne: plusieurs ponts en bois pour la faune sauvage enjambent les autoroutes. L'Allemagne est-elle pionnière en la matière?

Charles Kleinhanß: oui, en tout cas pour les «ponts verts». Je m'en étais étonné il y a 15 ans déjà, quand j'ai accompagné la construction du premier pont en bois pour la faune: pourquoi n'avoir pas eu cette idée plus tôt? Car une telle construction n'est au fond rien d'autre qu'une halle en bois, bien protégée contre l'humidité.

Les ponts en bois ont suscité de nombreuses réserves, en particulier

quant à leur résistance aux intempéries. Cela s'est-t-il vérifié?

Non, le premier pont a nécessité peu d'entretien jusqu'ici. La face supérieure est rendue étanche et protège par conséquent contre l'humidité de la terre qui la recouvre. La face inférieure, où l'on rencontre des brouillards, sèche d'elle-même grâce au courant d'air. Les ponts en béton sont assez sensibles à l'humidité des condensats contenant du chlorure. Le résultat est ce qu'on appelle un effet de carbonatation, avec de possibles dommages de corrosion. En outre, une expertise réalisée en Suisse a montré qu'en cas d'incendie les ponts en bois sont plus robustes. Dans le pire des cas, la construction se carbonise en partie, tandis que pour les ponts en béton, il y a risque d'effondrement.

Le principal avantage semble être la mise en place rapide et l'interruption minimale de trafic.

En cas d'équipement a posteriori, donc si le pont est construit sur un axe de circulation existant, c'est incontestablement le point décisif. Pour la construction du premier pont en bois pour la faune, la route n'a dû être bloquée que pendant quatre jours et deux nuits: la structure porteuse préfabriquée a été montée le premier week-end, les arches imperméabilisées le second week-end. C'est une restriction tout à fait acceptable pour le trafic automobile.

Le bois est aussi tout à fait approprié pour les ponts verts...

... exact! Un matériau de construction naturel tel que le bois convient idéalement pour un pont qui a une fonction en rapport avec la nature. Cela crée une symbiose entre la fonction et le matériau. raw

En tant qu'ingénieur civil responsable de la construction de ponts auprès de la Deutsche Einheit für Fernstrassenplanung und -bau (DEGES), Karl Kleinhanß a supervisé pendant des années la construction de plusieurs centaines de ponts en différents matériaux. Depuis quatre ans, il dirige la Communauté pour la qualité de la construction de ponts en bois.



En 2001, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEP) – aujourd'hui Office fédéral de l'environnement (OFEV) – avait examiné 303 corridors faunistiques suprarégionaux sous l'angle de leur continuité. Il s'agit pour ainsi dire du réseau de migration de la faune au niveau national. La conclusion fut décevante: 28 % des corridors étaient complètement interrompus, 56 % entravés et seuls 16 % en bon état. La possibilité que les animaux sauvages puissent traverser les voies avait tout simplement été oubliée lors de la construction des autoroutes.

Or, si les voies de migration de la faune sont interrompues, celle-ci ne peut plus se déplacer entre les lieux où elle se nourrit, se repose et se reproduit. Elle ne peut pas gagner les habitats appropriés et l'échange génétique indispensable entre groupes d'animaux est impossible. Avec pour conséquence l'extinction locale des espèces dans des zones isolées. Dans ce contexte, le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a élaboré un concept d'assainissement complet des corridors faunistiques.

Le morcellement s'accroît

Le rapport de l'OFEV de 2011, dix ans après les premiers relevés, s'est avéré dévastateur. Bien que certains corridors aient pu

être revalorisés grâce à de nouveaux passages sur ou sous voies, l'augmentation du trafic et la construction de nouvelles routes a entraîné une fragmentation du paysage plus grande encore. Dans l'ensemble, la situation s'est même légèrement détériorée. L'assainissement des corridors faunistiques a progressé beaucoup trop lentement.

La construction, après-coup, de ponts pour la faune n'était jusqu'ici possible qu'au prix de la fermeture des routes pour une longue durée. Sous la pression du lobby de l'automobile et des transports, le trafic devait être assuré. Si bien que les ponts pour la faune n'étaient réalisés que lorsque le tronçon de route en question devait de toute façon être assaini et fermé pendant plusieurs mois. Et près de quinze ans pouvaient alors s'écouler jusqu'au moment des travaux – une éternité pour la faune, dont la liberté de mouvement restait entravée.

Une révolution venue d'Allemagne

L'Allemagne a montré qu'il était possible de procéder autrement. D'ingénieurs ingénieurs y ont développé des ponts pour la faune faits d'éléments en bois. Leurs immenses arches sont assemblées en ateliers avant que des camions ne transportent les éléments préfabriqués sur le site, où des grues les déposent sur



Plusieurs ponts verts en bois ont déjà été construits en Allemagne. Comme les arches préfabriquées peuvent être installées rapidement, la circulation est interrompue pour une courte durée, ce qui n'est pas le cas lors de la construction de ponts en béton.

des fondations en béton. La fermeture de l'autoroute sur deux week-ends seulement suffit pour mettre en place les structures cintrées du pont, le reste du temps la circulation est assurée sur toutes les voies.

La Confédération a enfin la possibilité de mettre en place des ponts pour animaux sauvages avec un temps d'exécution court et une obstruction minimale de la circulation. Pro Natura appelle les responsables à en faire usage sans plus attendre et à poursuivre l'assainissement tant attendu des corridors faunistiques nationaux. L'Office fédéral des routes (OFROU) a saisi cette nouvelle possibilité et prévoit d'installer les trois premiers ponts en bois pour la faune dans les cantons d'Argovie et de Lucerne.

Avantageux, local et respectueux de l'environnement

Les ponts en bois offrent encore d'autres avantages par rapport aux constructions en béton habituelles. Ce sont des structures esthétiques qui peuvent contribuer à sensibiliser le public aux besoins de la faune. Le bois local est une matière première renouvelable présentant un bilan carbone favorable. En outre, une forte valeur ajoutée peut être générée en Suisse.

Les expériences réalisées en Allemagne montrent que la durée de vie des ponts en bois bien construits et bien entretenus

peut facilement atteindre 60 ans, ce qui les rend tout à fait compétitifs par rapport aux constructions en béton. Et les coûts de construction des ponts en bois sont, toujours selon l'expérience allemande, inférieurs d'environ 20 % à ceux des constructions en béton.

Une bagatelle comparée à un kilomètre d'autoroute

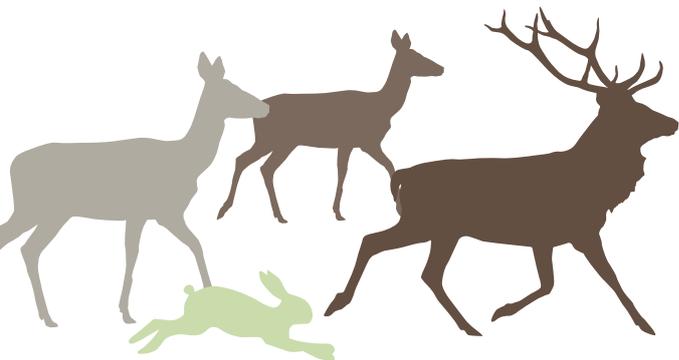
Pris isolément, les ponts pour la faune peuvent paraître plutôt chers. Le coût du nouveau pont en bois de 50 mètres de large qui sera posé sur l'A1 à Rohr-Hunzenschwil (AG) en 2021 est estimé à 13,9 millions de francs. Mais ces coûts devraient être partie intégrante de tout projet de construction de routes et apparaître dans la facture finale. Si l'on met en rapport le coût d'un pont pour la faune avec le coût global d'un kilomètre d'autoroute, le coût du pont n'est plus aussi considérable. Un kilomètre d'autoroute suisse coûte en moyenne 250 millions de francs, ponts et tunnels inclus. Les quelque 10 millions de francs consacrés à la promotion de la faune et de la biodiversité présentent alors un rapport parfaitement raisonnable.

JAN GÜRKE coordonne la campagne de Pro Natura
« Voie libre pour la faune sauvage ! »

www.pronatura.ch/fr/corridors-faunistiques

Trafic intense au-dessus d'un axe de transport

Pour qu'un pont soit utilisé, il doit être végétalisé correctement. Les pièges photographiques permettent de déterminer quels animaux traversent le pont vert.

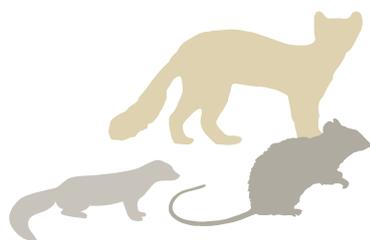


Il y a du trafic sur un pont pour la faune. Des individus isolés et des hardes le traversent, le plus souvent la nuit. Certains animaux sauvages reviennent le matin, d'autres poursuivent leur recherche d'un nouvel habitat.

Le nombre et le type d'animaux qui utilisent ces axes de connexion peuvent être découverts a posteriori : autrefois, on disposait des bandes de sable qu'on examinait quelques jours plus tard. Le sable indiquait quelles espèces animales avaient emprunté le pont – mais pas le nombre d'individus ni le moment de la journée. Aujourd'hui, l'utilisation de pièges photographiques offre des résultats beaucoup plus précis. On peut même distinguer les individus avec des caractéristiques notables.

A partir de deux degrés

L'appareil photo se déclenche lorsque le capteur détecte une différence de température de plus de deux degrés Celsius par rapport à la température ambiante à l'endroit de la mise au point. Les contrôles à l'aide de caméras sont notamment utilisés pour vérifier si un nouveau pont est effectivement utilisé par la faune. Pendant la période de contrôle, les spécialistes de la faune analysent régulièrement les photos pour déterminer à quelle heure de la nuit la plupart des animaux sont en mouvement. Ou – si le contrôle se poursuit tout au long de l'année – à quelle saison telle ou telle espèce emprunte le pont.



Grâce aux migrations, les animaux sauvages se maintiennent en bonne santé, en tant qu'individus et en tant que populations. Ils peuvent s'adapter à l'offre en nourriture, coloniser de nouveaux habitats et échanger leurs gènes. En Suisse, en raison de la densité de la population et des nombreux axes de circulation, les populations animales sont souvent isolées et ne peuvent pas communiquer suffisamment avec leurs congénères d'autres régions. Plus sensibles aux parasites et aux maladies, leur capacité de reproduction s'en trouve amoindrie. Une fragmentation extrême des populations peut conduire à l'extinction de l'espèce. Pour les jeunes animaux, la situation est particulièrement tragique : privés de la possibilité de coloniser un nouveau territoire, ils sont attaqués et chassés par les animaux adultes.

A l'écart des humains et des chiens

Les ponts pour la faune sauvage permettent de rétablir les corridors faunistiques interrompus. Pour qu'ils puissent fonctionner et être utilisés, ils doivent être construits au bon endroit, là où se trouvent les grands axes de déplacement des animaux sauvages. De plus, l'endroit devrait se situer autant que possible à l'écart des êtres humains et des chiens. Une végétation avec de nombreuses petites structures offrant une protection et un sol familier, qui ne présente pas de modification soudaine de sa configuration, contribue également à une bonne fréquentation.

Les parois antibruit et anti-éblouissement offrent une protection supplémentaire afin que les animaux soient moins effrayés. Enfin, des structures-guides orientant vers le pont sont nécessaires. Il peut s'agir de cordons boisés, de haies mais aussi d'une terre en jachère, d'une bande de roseaux ou d'une digue. Les petits animaux aiment aussi suivre un fossé avec de la végétation.

Certains ponts sont déjà fonctionnels à partir d'une largeur de 25 mètres. L'idéal est d'avoir une largeur de 50 mètres et plus. Étant donné que les ponts pour la faune sont des habitats dans lesquels les animaux peuvent vivre, il y a de nombreux arguments qui plaident d'un point de vue écologique pour la construction de structures au-dessus de grandes routes ou de tronçons de voies ferrées. Cela permet aussi de récupérer une partie des surfaces utilisées par les transports.

SUSAN GLÄTTLI est journaliste indépendante.



« Le renard et la fouine passent en premier »

Magazine Pro Natura : comment les animaux s'habituent-ils à un nouveau pont pour la faune sauvage ?

Stefan Suter : les animaux sauvages ont besoin de temps pour trouver un nouveau pont. Ils longent les clôtures à la recherche d'un nouveau territoire ou d'un partenaire ou pour gagner leurs quartiers d'été ou d'hiver. Un pont nouvellement construit est encore nu, l'herbe et les buissons commencent seulement à pousser, ce qui rend les animaux hésitants.

Quels animaux passent en premier ?

Dans un premier temps, ce sont les animaux habitués aux infrastructures humaines, comme le renard et la fouine. Les chevreuils sont plus farouches : le sol doit avoir un aspect approprié. Les transitions inhabituelles sous leurs pattes les rendent méfiant. Les plus prudents sont les sangliers et les cerfs, ils ne s'aventurent qu'au moment où la végétation a suffisamment poussé et offre une certaine protection.

Et l'information circule parmi les animaux ?

Dans une certaine mesure. Les animaux les plus âgés montrent le chemin aux jeunes générations. Chez les sangliers, par exemple, la laie meneuse enseigne aux jeunes où ils peuvent franchir des obstacles comme les routes et les voies ferrées.

S'efforce-t-on de garder secret l'emplacement des ponts pour la faune ?

Non, pas à ce point-là. Mais on fait le maximum pour tenir les promeneurs et les randonneurs à l'écart des ponts pour la faune et leur proposer des chemins alternatifs. En effet, en présence d'êtres humains et de marques olfactives de chiens, il y a beaucoup moins d'animaux qui empruntent ces passages. Bien sûr, il est tentant de venir y observer des animaux. J'ai entendu parler d'un groupe de jeunes qui se réunissait régulièrement à proximité et allumait un feu le soir. Ce qui avait bien sûr pour effet d'effrayer les animaux nocturnes.

Quelles observations personnelles vous ont frappé ou surpris ?

Une chevrette a adopté le pont comme habitat : elle y a donné naissance à ses faons. Apparemment, la route principale en contrebas ne constituait pas une menace, peut-être grâce à la présence des parois antibruit et anti-éblouissement. Et le fait qu'elle ait pu garder en vie ses trois faons montre qu'elle a trouvé là une nourriture adéquate et en suffisance et qu'elle a été peu dérangée. Dès lors, pourquoi ne pas créer plus d'habitats de ce type ? sq

Stefan Suter est directeur de l'entreprise WildLife Solutions et collaborateur scientifique du Service de gestion de la faune sauvage et du paysage à la ZHAW Wädenswil.





Timide construction de ponts

L'assainissement des corridors faunistiques n'avance pas très vite. Il y a plusieurs raisons à cela : budgets serrés, priorité de la libre circulation routière, ainsi que défaillances dans l'aménagement du territoire aux niveaux communal et cantonal.

Voici bientôt vingt ans que la Confédération s'est fixé pour objectif d'assainir 51 corridors faunistiques en construisant des ouvrages importants. Quarante de ces corridors croisent des routes nationales et ont été intégrés en 2001 dans un programme d'assainissement. Depuis lors, il ne s'est presque rien passé : seuls huit corridors sont à nouveau praticables pour la faune sauvage ; deux autres sont en cours d'assainissement ; pour 14 corridors, un projet d'exécution est en voie d'élaboration ; deux sont au niveau de «projets généraux» ; pour 14 corridors, les travaux devraient commencer «dans les prochaines années», selon l'Office fédéral des routes (OFROU). Pourquoi cet assainissement est-il si lent ? Par manque de volonté ? Ou d'argent ?

Intervention dans le cadre de l'entretien des routes

Depuis 2008, l'OFROU est responsable de la construction et de l'exploitation des routes nationales – et donc aussi de l'assainissement des corridors faunistiques du réseau routier (tâche qui incombait auparavant aux cantons). Les coûts de ces assainissements sont entièrement pris en charge par les fonds destinés à la construction des routes. S'ajoutent aux coûts de construction (environ 10 millions de francs par pont) selon l'OFROU, de «coûteuses procédures de mise à l'enquête», des dédommagements de particuliers pour l'utilisation de leurs parcelles sur le tracé des corridors, ainsi que des dépenses pour des mesures de revalorisation et d'entretien.

Soumis à la pression des économies et aux exigences publiques en matière d'expansion des routes nationales, les responsables de l'OFROU ne sont probablement pas trop malheureux que l'assainissement des corridors faunistiques s'effectue par étapes, en application du principe selon lequel il ne sera construit que lorsqu'un entretien de routes est prévu.

Mais le fait que le processus de restructuration progresse si lentement relève finalement d'une décision politique : le législateur s'est toujours refusé de faire payer intégralement aux usagers les coûts externes de la circulation routière, préférant en répercuter une grande partie sur les générations futures.

Manquements dans l'aménagement du territoire

Une étude de l'Office fédéral du développement territorial estime les coûts externes – non couverts – du trafic routier pour l'année 2013 à 816 millions de francs dans le domaine de la nature et du paysage. Voilà quel serait le montant nécessaire pour «réparer», par des mesures de construction comme les passages à faune, ainsi que par des surfaces de compensation, les dommages causés par la construction et l'exploitation des routes.

La modestie des ressources et la primauté d'un trafic sans entrave ne sont cependant pas les seules raisons de l'assainissement à pas comptés des corridors faunistiques. Selon l'OFROU, il s'agit plutôt de «rechercher la meilleure solution possible avec toutes les parties concernées pour tout ce qui a trait au pont». Les cantons et les communes doivent veiller, par le biais du plan directeur cantonal, respectivement des plans d'affectation, à ce que les corridors faunistiques soient mis en place et librement praticables des deux côtés des routes nationales. Et c'est là que se trouve le problème, comme le soulignait à l'automne 2012 une prise de position du Conseil fédéral en réponse à une interpellation : «La prise en compte des corridors dans la planification communale semble plutôt être l'exception», comme le reconnaît l'administration fédérale. En conséquence de quoi, c'est la faune sauvage qui paie maintenant le prix de ces négligences.

NICOLAS GATTLEN, rédacteur du Magazine Pro Natura.

« Les limites sont dans la tête des gens »

Magazine Pro Natura: avez-vous rencontré une résistance inattendue quand vous avez imaginé vos premiers projets de ponts en bois ?

Stefan Zöllig: quand j'ai commencé chez Timbatec il y a une vingtaine d'années, j'ai potassé à peu près tout ce qui avait à voir avec la construction. Je suis notamment tombé sur un article qui parlait de la construction d'un pont en béton pour la faune et je me suis dit : c'est quand même fou, on n'a pas besoin de construire un ouvrage aussi lourd pour supporter le poids de chevreuils ou de cerfs. Une construction légère en bois serait plus appropriée. J'ai ensuite contacté la Station ornithologique de Sempach, qui a trouvé intéressante l'idée de ponts réalisés à partir d'un matériau naturel. J'ai donc soumis un projet dans ce sens à la Confédération. Il a été bien accueilli par l'Office fédéral de l'environnement. Quant à l'Office fédéral des routes, il avait trop de réserves au sujet de ce nouveau type de construction.

Les ponts en bois sur les autoroutes étaient-ils déjà réalisables il y a une génération ou ce sont les nouvelles technologies apparues ces dernières années qui les ont rendus possibles ?

La construction d'un tel pont aurait été possible même sans le développement technique de ces dernières années. A l'époque déjà, nous nous rendions compte que les limites ne résidaient pas dans la technologie, mais dans la tête des maîtres d'ouvrage.

20 ans plus tard, vous pouvez désormais construire ce type de ponts. Mais vous avez à nouveau une longueur d'avance et promouvez maintenant la construction de gratte-ciel en bois...

Oui, et là aussi nous nous heurtons à des résistances. En Suisse, dans de nombreux secteurs de la construction, on continue de penser qu'un bâtiment en bois ne peut avoir plus de cinq étages, tandis qu'à l'étranger, d'imposants immeubles en bois s'élèvent dans le ciel.

Quel bois sera utilisé pour cette nouvelle génération de ponts pour la faune en Suisse ?

On utilise du bois de sapin ou d'épicéa. Ces deux essences sont utilisées dans la plupart de nos constructions. Plus rarement, nous utilisons aussi du frêne et du chêne. Nous nous efforçons également de mieux exploiter les grandes hêtraies de Suisse. Mais dans l'industrie de la construction, on n'utilise pas toujours le hêtre à bon escient. raw

Stefan Zöllig est copropriétaire de Timbatec, une entreprise d'ingénierie en construction-bois à Thoun et qui va construire les premiers ponts en bois pour la faune sauvage de Suisse.



« Les coûts doivent également être pris en compte »

Magazine Pro Natura: le retard dans la construction des passages à faune est-il surtout une conséquence des longues perturbations de la circulation que l'installation de ponts entraînait jusqu'à présent ?

Thomas Rohrbach: ce sont non seulement les interruptions, mais aussi les coûts qui doivent être pris en compte. Le Parlement oblige l'OFROU à regrouper, dans la mesure du possible, les travaux de construction réalisés sur une section. Cela minimise les impacts sur le trafic et réduit les coûts, car les installations de chantier

n'ont pas à être mises en place séparément pour chaque projet.

Les nouveaux ponts en éléments préfabriqués permettent de réduire massivement la durée des travaux, l'interruption du trafic et les coûts. Et pourtant, on attend toujours que ces ponts soient construits.

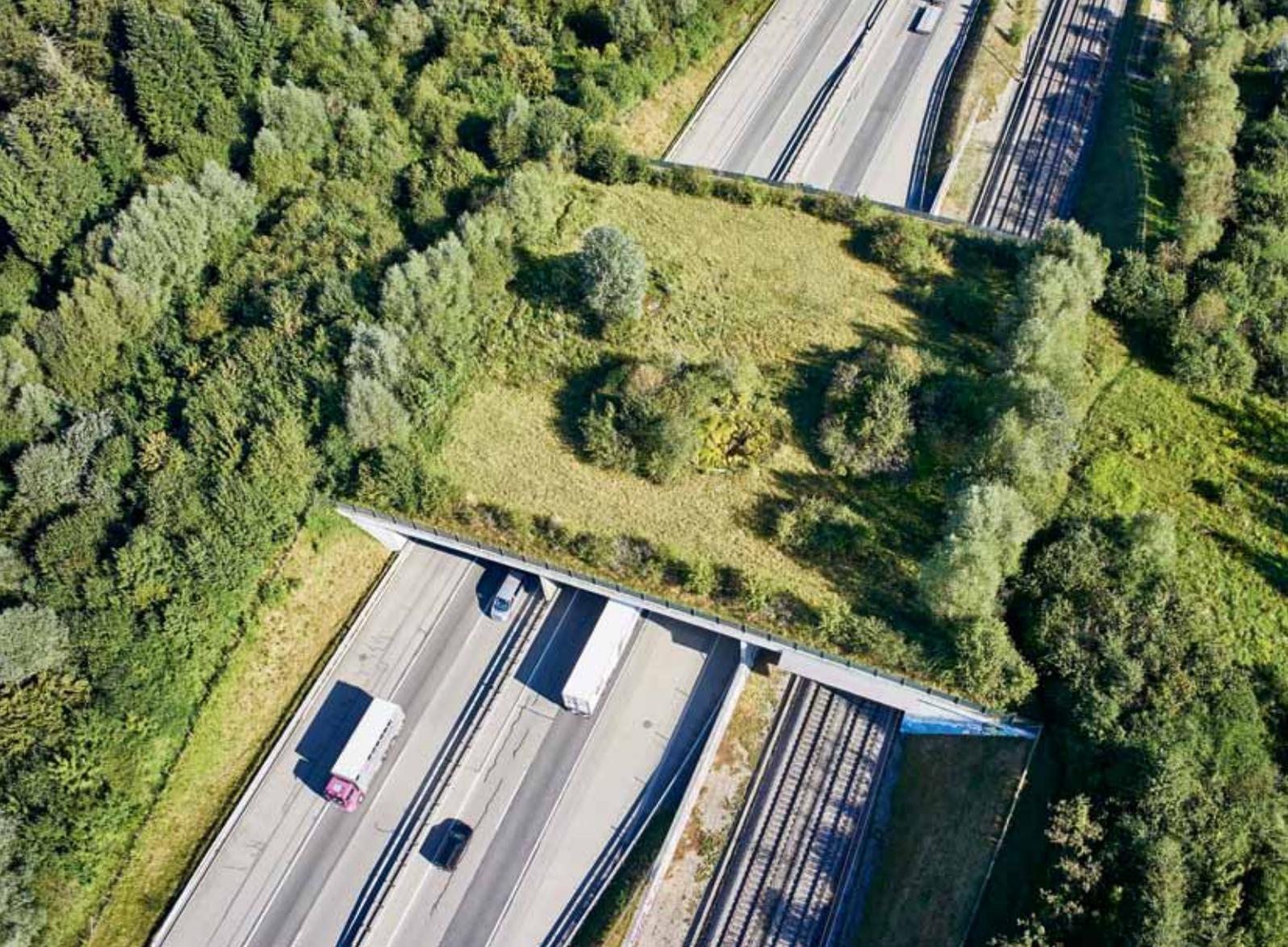
Ce n'est pas la durée des travaux qui fait problème. Les interventions sont toujours plus rapides que les autorisations. Car pour intervenir, nous avons besoin d'une décision d'approbation définitive des plans. De telles procédures de mise à l'enquête sont très complexes et demandent beaucoup de temps. Cela vaut non seulement pour le maître d'ouvrage, mais aussi pour les résidents touchés par le projet, les communes, les cantons et les autorités qui accordent l'approbation des plans : DETEC, Tribunal administratif fédéral, Tribunal fédéral.

Y a-t-il des objections à la construction d'un pont pour la faune sauvage ?

A lui seul, un pont pour la faune sauvage ne suffit pas à rétablir un corridor. Il faut pour cela un environnement approprié avec des structures-guides. Seul le pont pour la faune à proprement parler, ainsi qu'une zone de 30 mètres à chaque extrémité du pont, sont de la responsabilité de l'OFROU. Ces 30 mètres ne sont généralement pas propriété de la Confédération. Cela signifie que les propriétaires doivent être indemnisés pour l'utilisation de leurs parcelles, ce qui nécessite parfois de longues négociations. A cela s'ajoute la conception du corridor au-delà des 30 mètres. Et là, il faudra éventuellement des restrictions d'utilisation pour les propriétaires fonciers ou des revalorisations permettant de rendre le corridor à nouveau attractif pour la faune. Ce qui, à son tour, relève de la responsabilité des cantons. nig



Thomas Rohrbach est responsable de l'information à l'Office fédéral des routes (OFROU).



Cette photo aérienne montre un pont vert qui enjambe à la fois la route et le rail. Nous ne donnons délibérément pas l'emplacement exact de cet ouvrage, car la présence d'êtres humains peut avoir une influence négative sur l'échange de populations animales.

« Nous ne sommes pas les seuls à nous déplacer »

Sous la Coupole fédérale, de nombreux politiciens ignorent encore trop souvent à quel point la nature souffre de la construction de nouvelles routes, déclare la conseillère nationale verte Lisa Mazzone.

Magazine Pro Natura: vous êtes parlementaire et vice-présidente de l'ATE. En tant que telle, vous sentez-vous concernée par le besoin de mobilité de la faune sauvage ?

Lisa Mazzone: certainement. Nous autres, êtres humains, parcourons près de 37 kilomètres par jour en moyenne, mais nous ne sommes pas les seuls à nous déplacer. La survie des animaux dépend aussi de leur mobilité. Et dans un pays extrêmement dense comme la Suisse, où les voies de communication recouvrent tout le territoire, certaines espèces sont menacées par ces coupures qui amenuisent leurs habitats et réduisent les échanges. On chiffre à 954 millions de francs par an les coûts externes dus aux transports dans le domaine de la nature et du paysage.

La conscience des effets négatifs de la circulation routière est-elle présente à Berne, à part dans les rangs des Verts ?

De loin pas suffisamment, à mon avis. La campagne sur le deuxième tunnel routier au Gothard, alors que les Alpes subissent de plein fouet le réchauffement climatique, était emblématique du manque de prise en compte de l'environnement et de la nature dans les décisions relatives à la mobilité. Le Conseil fédéral a reconnu, dans sa Stratégie Biodiversité Suisse adoptée en 2012, que les infrastructures de transport perturbent la biodiversité de manière préoccupante. Preuve en est, plus de la moitié des corridors pour la faune sont actuellement compromis dans leur fonctionnement.

L'adoption du fonds routier FORTA n'est pas un signal très positif...

Absolument. Bien que les routes couvrent déjà un tiers de la surface construite en Suisse, une écrasante majorité du Parlement, confirmée par la population, a ainsi décidé de moyens supplémentaires pour faire couler du béton et développer encore le réseau autoroutier, créant ainsi un trafic qui pollue l'air et contribue fortement au réchauffement climatique. L'intérêt pour les questions liées à la nature est accessoire sous la coupole. Le nombre d'interventions parlementaires déposées sur les corridors faunistiques est d'ailleurs proche de zéro.

Il faudrait alors donner plus de moyens en faveur de la nature, non ?

Il faut d'abord cesser le bétonnage qui sert à développer de manière soutenue le réseau routier. La préservation de l'environnement et de la nature devrait être placée au centre des projets, de la conception à l'entretien, en passant par les moyens financiers alloués. Alors que l'Office fédéral des routes investira 9,2 millions de francs par année pour la mise en œuvre du Plan d'action biodiversité entre 2019 et 2023, ce même office dépensera 1,6 milliard de francs par an pour l'entretien et le développement des routes nationales. En comparaison, c'est moins de 1 % pour la biodiversité.

Restez-vous tout de même optimiste? Avez-vous des bons exemples à nous donner?

Oui. A Genève par exemple, l'ancienne conseillère d'Etat Michèle Künzler avait fermé une route utilisée par 6 000 véhicules par jour afin de relier deux marais d'importance nationale et créer une grande réserve naturelle. C'était en 2011 et cela constituait probablement une démarche avant-gardiste en Suisse.

FLORENCE KUPFERSCHMID-ENDERLIN est rédactrice romande du Magazine Pro Natura.



Lisa Mazzone est conseillère nationale (Les Verts, Genève) et vice-présidente de l'Association transports et environnement (ATE).



à propos

Plus d'excuses, il faut agir rapidement

La Suisse peut se targuer de posséder une infrastructure routière et ferroviaire parmi les plus denses et performantes d'Europe. Pourtant, elle se soucie peu des effets de fragmentation que cela induit. Il est grand temps que nous agissions pour pallier aux conséquences de notre développement territorial rapide en investissant dans une infrastructure écologique de première qualité, complémentaire aux infrastructures routières et ferroviaires existantes. Afin que la faune et la flore puissent vivre, se disperser et se reproduire dans les meilleures conditions, la nature a besoin de surfaces en quantité et qualité suffisantes, ainsi que de liaisons performantes entre celles-ci, comme des corridors faunistiques et des passages à faune.

En raison des intérêts en jeu, la discussion relative à la part du territoire suisse que nous voulons réserver à la nature n'en est qu'à ses débuts et risque d'être âpre et semée d'embûches. En revanche, la construction de passages à grande et petite faune destinés à contourner les obstacles que représentent routes et rails est moins controversée, et les collectivités publiques sont tenues de réaliser ces ouvrages. A l'heure actuelle, à l'instar des ponts en bois de dernière génération présentés dans ce dossier, il existe des techniques novatrices très intéressantes permettant de contourner les difficultés liées à la réalisation et aux coûts souvent invoquées par la Confédération et les cantons comme étant un frein à une mise en œuvre efficace.

La Suisse doit passer à l'action et commencer enfin à résoudre, en utilisant des moyens appropriés, les problèmes qui sont à portée de main. Il n'y a plus d'excuses valables pour que la Confédération et les cantons n'assainissent pas immédiatement les grands axes de migration de la faune. Nous savons où se situent ces axes, nous savons quelles techniques employer et notre pays est en mesure d'en assumer les coûts. Ça n'est qu'une question de volonté. Le déclin de la biodiversité de notre pays nécessite que nous agissions sans plus tarder.

SARAH PEARSON PERRET est secrétaire romande de Pro Natura.