



DYNAMIQUE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Fiche Thématique

J. Deely, S. Hynes, NUI Galway, D. Burgess, AFBI
 @nuig_semru, @afbi

Il y a une reconnaissance croissante des différentes façons dont les humains tirent profit de l'environnement et du potentiel des Trames Vertes et Bleues (TVB) pour améliorer le bien-être humain. La restauration des écosystèmes et l'amélioration de l'interconnectivité des écosystèmes (habitats et cours d'eau) dans l'aménagement paysager offrent une approche alternative aux solutions d'ingénierie classique. Le concept de services écosystémiques permet d'identifier les multiples contributions de l'environnement au bien-être humain.

Evaluation économique des bénéfices rendus à la société par les TVB

L'identification précise des bénéfices associés aux services écosystémiques et des coûts pour assurer leur maintien, permet une meilleure allocation des ressources pour le développement des Trames Vertes et Bleues. Toutefois, dans de nombreux cas, l'identification de ces coûts et bénéfices est difficile. C'est particulièrement le cas pour les bénéfices. Il est nécessaire de comprendre à la fois les bénéfices marchands et les bénéfices non-marchands découlant des services écosystémiques. Les bénéfices marchands proviennent des activités de marché qui reposent sur des services écosystémiques, telles que la production et la vente d'aliments, la vente de bois, etc. Les bénéfices non-marchands sont beaucoup plus complexes et exigent souvent une extrapolation à partir de données de marché ou une interrogation directe des consommateurs. Ces bénéfices non-marchands comprennent les services culturels fournis par les services écosystémiques, mais aussi les services de régulation tels que la valeur d'une eau propre et d'un air respirable.

L'identification et la prise en compte de la valeur des bénéfices générés pour la société par les Trames Vertes et Bleues influencent le comportement des entreprises et des filières ce qui a des effets de rétroaction sur le gestion des trames comme illustré dans le schéma de la **Figure 1**.

Une multitude de techniques économiques peuvent être employées pour évaluer les bénéfices non-marchands en utilisant des données de préférences révélées ou bien déclarées. Les données sur les préférences révélées utilisent les valeurs observées sur les marchés pour estimer les bénéfices tirés des activités non-marchandes. Par exemple, on peut estimer la valeur de la visite d'un site culturel à partir des dépenses consenties pour le déplacement. Les techniques de préférence déclarées reposent sur une interrogation directe des personnes quant à la valeur monétaire qu'elles associent à certains services fournis par l'environnement naturel. Cette dernière méthode est plus appropriée pour l'évaluation des infrastructures susceptibles de fournir des services écosystémiques comme la Trame Verte et Bleue.

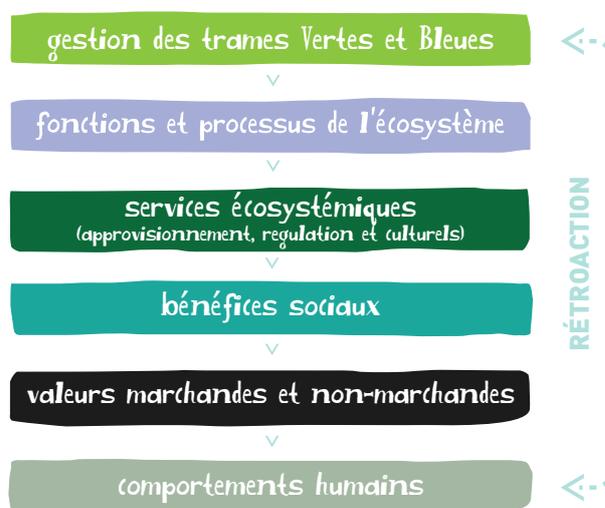


Figure 1. Cadre des bénéfices des services écosystémiques des Trames Vertes et Bleues. Adapté de Hanley et al. (2015)

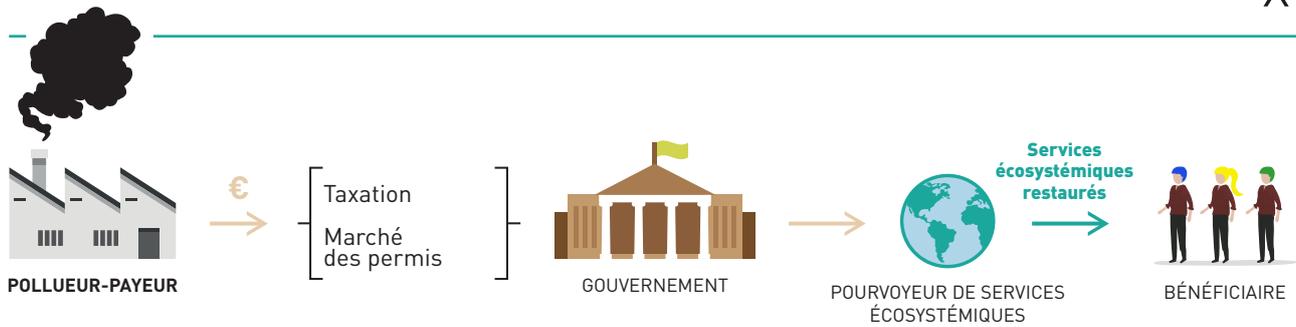


Figure 2. Principe du pollueur-payeur.

Financement du développement de Trames Vertes et Bleues

L'évaluation économique fournit un aperçu précieux des ressources qui devraient être allouées à l'amélioration de l'environnement naturel par le biais de Trames Vertes et Bleues. Toutefois, un financement est nécessaire pour produire de telles trames.

Il existe une multitude de sources potentielles de financement. En général, ces mécanismes fonctionnent soit sur le principe du pollueur-payeur, soit sur le principe du bénéficiaire-payeur (**Figures 2 et 3**). Cependant un troisième mécanisme utilisant des outils réglementaire dans l'environnement urbain et périurbain a été adopté récemment.

Le principe du pollueur-payeur exige que ceux qui causent des pertes de bien-être humain par leur impact sur l'environnement naturel paient pour cela. Il peut s'agir d'une taxation de l'activité, ou d'un marché de permis tel l'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre au sein de l'Union européenne. Le produit de ces taxes, ou de la taxation des transactions sur les permis, peut ensuite être utilisé pour financer des projets environnementaux. Ces méthodes de financement ont également l'avantage supplémentaire d'entraîner une réduction du dommage, car les entreprises ou les individus responsables sont contraints d'internaliser le coût externe de leurs activités.

Le principe du bénéficiaire-payeur exige que ceux qui bénéficient du service écosystémique le paient. Dans la plupart des cas, ces services sont payés indirectement par le biais de la fiscalité, mais ils peuvent aussi être payés directement par le bénéficiaire au fournisseur. En plus du financement par la fiscalité, les organismes de bienfaisance et le financement participatif sont également couramment sollicités.

Une troisième méthode de financement des Trames Vertes et Bleues se développe. Elle consiste à stipuler, par la réglementation, que ceux qui désirent développer de nouvelles zones urbaines et péri-urbaines doivent développer des Trames Vertes et Bleues avant que les développements commerciaux ou résidentiels ne commencent (**Figure 4**). Les collectivités qui utilisent cette approche peuvent proposer une procédure accélérée de demande de permis de construire, afin d'encourager les promoteurs à participer à ces programmes.

L'amélioration de l'environnement naturel passe le plus souvent, en particulier dans les zones non urbaines, par le financement des propriétaires fonciers. Ces paiements pour services écosystémiques (PES) existent dans de nombreux régimes agroenvironnementaux, où les agriculteurs sont payés pour utiliser des techniques plus respectueuses de l'environnement. On les retrouve aussi dans les programmes de reboisement où les fonds sont versés aux propriétaires fonciers pour qu'ils réalisent des plantations forestières. Ces programmes visent à inciter les pourvoyeurs de services écosystémiques à produire des services qui profitent à la société lorsque les forces usuelles du marché aboutiraient à des résultats moins bénéfiques.

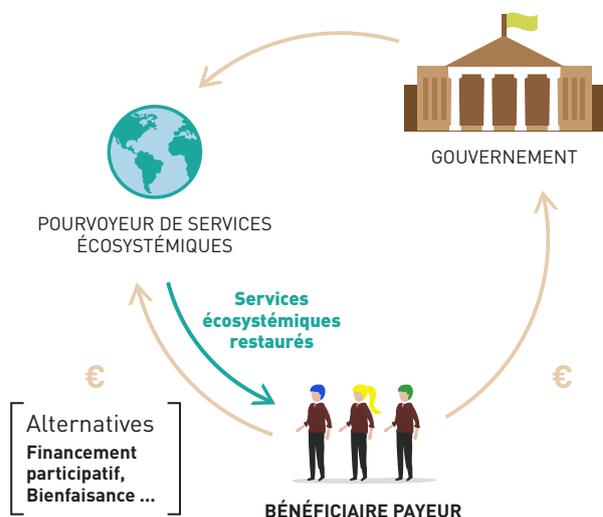


Figure 3. Principe du bénéficiaire-payeur.

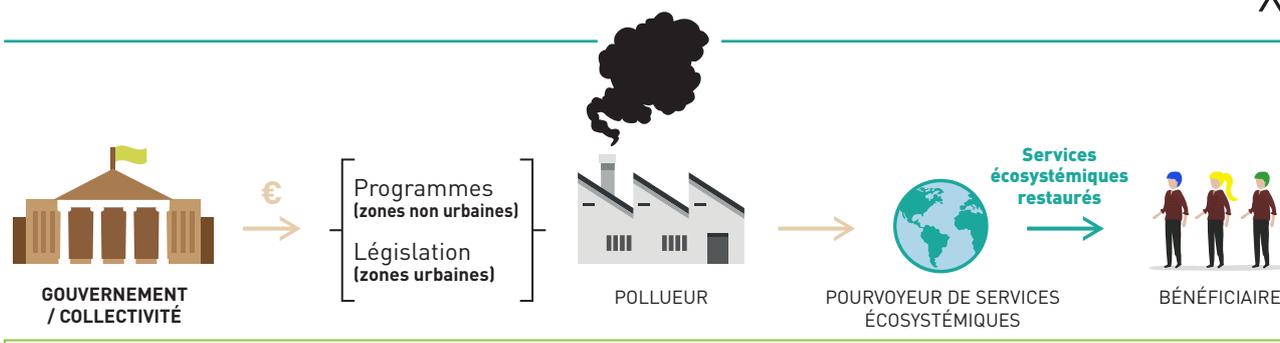


Figure 4. Mécanismes réglementaires pour le financement des Trames Vertes et Bleues.

Obstacles au développement des Trames Vertes et Bleues

Ceux qui cherchent à améliorer l'environnement par les politiques, les infrastructures et la gestion doivent faire face à de nombreux obstacles. Elles sont de trois ordres : bio-physique, socio-politique et acceptabilité.

Les barrières bio-physiques se rapportent à la fois à ce qui peut être fait et à l'efficacité de ce qui est fait. L'efficacité est fondée non seulement sur la capacité d'un secteur à produire des services écosystémiques, mais aussi sur les facteurs de risque associés au développement (les conséquences des inondations dans une zone peuvent être plus coûteuses que des inondations dans une autre) et le coût de la mise en œuvre d'un projet dans une zone. Les barrières bio-physiques doivent être étudiées avec une approche adaptative qui utilise le ciblage spatial pour comparer les coûts et les bénéfices d'un projet pour une zone donnée.

Les barrières socio-politiques pour les projets transdisciplinaires tels que les Trames Vertes et Bleues comprennent des problèmes de leadership, de planification à long terme et le défaut de coopération et de coordination entre les différents organes de gestion. Ces barrières sont souvent des pierres d'achoppement, qui entravent les étapes initiales des Trames Vertes et Bleues. Dans de nombreuses études de cas récentes, les chercheurs préconisent une meilleure formation des acteurs des structures fournissant des services écosystémiques. Un leadership fort avec des rôles bien définis peut également aider à la mise en œuvre des Trames Vertes et Bleues.

L'acceptation, en particulier pour les programmes qui impliquent des paiements pour services écosystémiques, peut être un obstacle à un projet autrement bénéfique. La principale raison pour laquelle un propriétaire foncier ne participe pas à un programme de paiement pour services écosystémiques (PSE) est que les sommes offertes sont inférieures à la valeur de la terre telle que perçue

par le propriétaire. Dans ces cas, une réduction des coûts de transaction, c'est-à-dire le coût encouru par l'évaluation du service et les contrats de négociation, peut être bénéfique. Il peut également y avoir des raisons non monétaires de non-acceptation. Ces questions peuvent être beaucoup plus compliquées à traiter car on peut avoir à peser les bénéfices d'un groupe contre les droits et les bénéfices d'un autre.

Le projet ALICE

Le projet ALICE vise à produire un cadre pour identifier et traiter les nombreux obstacles que sont susceptibles de rencontrer les agences qui souhaitent mettre en place des programmes de renforcement des services écosystémiques. La mise en œuvre de cette méthodologie facilitera une transition plus transparente vers des Trames Vertes et Bleues plus efficaces, non seulement par une cartographie des obstacles à la mise en œuvre des techniques d'incitation/atténuation, mais aussi par une réduction des coûts de transaction qui devrait, à son tour, rendre plus de projets financièrement viables. Le projet Alice interrogera également les acteurs de la gestion dans chacune des quatre zones d'étude, sur les obstacles rencontrés dans les différents contextes géographiques et culturels. Cela permettra de tester la validité d'un même cadre pour différentes régions. Des études d'évaluation seront également menées pour déterminer la valeur accordée par les acteurs résidents à un investissement dans la nature comme méthode de lutte contre les risques d'inondation. Dans ces études d'évaluation, une méthode d'échantillonnage segmenté sera utilisée pour comparer les préférences des résidents pour les Trames Vertes et Bleues ou les infrastructures grises. Cela démontrera à quel point des services écosystémiques intégrés sont importants pour le public dans une situation où les deux approches, Trames Vertes et Bleues et Infrastructures grises, sont susceptibles de servir aussi bien l'objectif premier de régulation du risque d'inondation. Dans une autre zone d'étude l'évaluation portera sur les préférences des résidents en matière d'amélioration de la connectivité entre les écosystèmes et de réduction des pressions pour favoriser les fonctions écologiques et la biodiversité.



Improving the management
of ATLANTIC LANDSCAPES:
accounting for biodiversity
and ecosystem services

ALICE



www.project-alice.com
contact@project-alice.com

f : @aliceinterreg

t : @alice_interreg