

Échange de questions sur les interventions A4, A5 et A6

Nathalie LAMANDE, chef de projet Natura 2000, DREAL Languedoc Roussillon

Est-ce que vous avez déjà constaté que le suivi mette en évidence que la mesure compensatoire n'a pas fonctionné ? Quel moyen existe-t-il dans ce cas pour faire marche arrière même si c'est très compliqué dans les dossiers d'infrastructures ?

Est-ce que quelque chose peut être fait du point de vue réglementaire ? Est-ce que l'obligation de résultats avec réalisation des mesures compensatoires en préalable aux travaux, ne pourrait pas conditionner l'autorisation de début des travaux comme c'est le cas dans certains pays européens ?

Sylvie BASSUEL

La DREAL PACA n'a pas de retours d'expérience sur ce point. Que la réalisation des mesures conditionne l'autorisation des travaux semble difficile à articuler dans le temps. Pour Natura 2000 il est prévu que la réalisation des mesures compensatoires doit se faire avant réalisation du projet, ce n'est pas le cas pour les espèces protégées. De plus, la mise en œuvre de mesures compensatoires avant travaux porte en elle ses propres difficultés et peut aussi avoir un effet négatif en termes de spéculation foncière notamment comme évoqué sur l'A65. La doctrine de la DREAL PACA est de laisser du temps pour la réalisation des acquisitions foncières, tout en étant vigilant à ce qu'elles aient lieu, pour ne pas déséquilibrer le marché foncier et en particulier pour les agriculteurs.

A chaque fois, une solution soulève ses propres problèmes. Le mieux est de travailler en amont pour cibler au mieux la mesure compensatoire et pour anticiper au maximum sur un résultat positif.

C'est plus à l'administration centrale de répondre sur l'obligation de résultats et les moyens que l'on a de la faire appliquer.

Luc CHRETIEN

Une solution pour augmenter les chances de réussite, est de demander au porteur de projet d'avoir, dans son étude d'impact, une réserve de parcelles sur lesquelles la compensation est faisable et dans un ratio largement supérieur à la surface à compenser (ex 30 ha à prévoir pour une compensation demandée sur 15 ha). Cela offre une meilleure garantie de faisabilité.

Jacques SOUBEIRAN, Mission Audit du Réseau Routier National (DIT).

A quelle échelle territoriale on se situe ? Les projets présentés ont une échelle territoriale très vaste. Si la question foncière concerne la parcelle, ce n'est pas du tout la même échelle. Quand une mesure compensatoire sur un projet est mise en place, comment un projet qui viendra après pourra trouver le foncier et de nouvelles mesures compensatoires ? Cela ramène à la planification, au droit du sol et au lien entre le droit de l'environnement et le droit de l'urbanisme. L'article L110 dit que le territoire est le patrimoine commun de la nation et chaque collectivité – pas maître d'ouvrage – en est garante. Quel lien est fait entre les devoirs des collectivités dans la gestion du patrimoine (schémas d'aménagement) et les obligations des maîtres d'ouvrage ? Il existe une fiscalité de l'urbanisme va-t-on vers une fiscalité de l'environnement ?

Sylvie BASSUEL

En DREAL, les chargés de mission ne travaillent pas dans les mêmes échelles. Cette question interpelle plus l'administration centrale sur les outils juridiques.

La DREAL a mis en place une expérimentation pour inclure la mesure compensatoire dans le périmètre de la DUP. Le Conseil Général concerné est dans une démarche volontaire et

expérimentale pour faire cela. La DREAL ne sait pas si cela a déjà été fait sur d'autres projets ailleurs en France. Puisque la mesure compensatoire est obligatoire pour réaliser le projet, pourquoi ne pas l'inclure son périmètre dans la DUP, dans le cas présent il s'agit de parcelles jouxtant le projet. C'est encore de l'expérimentation, il n'y a pas eu de retour et il n'y a pas eu l'appréciation d'un juge sur ce point en cas de contestation.

Jacques SOUBEIRAN, Mission d'Audit du réseau routier National (MARRN)

En effet, s'il y a achat dans le cadre de la DUP, cela relève du domaine public et cela soulève un problème juridique pas simple.

Sylvie BASSUEL

Oui en effet, dans le cadre des aires de stationnement poids-lourds d'Escota, cette question s'est posée. A quel titre Escota achète-t-il ces terrains ? Quel est le statut des terrains concernés : domaine public autoroutier concédé, dans le domaine privé ou public de l'Etat ? Le CETE méditerranée a été missionné pour réfléchir à ces questions et la société concessionnaire a également mobilisé ses juristes sur les points positifs et négatifs de chaque solution.

Armand THOMAS, Chef du pôle foncier à la direction du projet LGV SEA Tours-Bordeaux RFF

Les notions de durée, de ratio de type de compensation semblent empiriques voire parfois ressenties comme arbitraires ; les maîtres d'ouvrage ne sont pas rassurés sur leur fondement scientifique et écologique. Il faut expliquer cela ; dire que c'est travaillé. Sinon cela semble lié à une plus ou moins grande porosité avec le monde associatif (naturaliste parfois mais aussi dans le domaine du NIMBY¹).

Joana GARAT

Sur l'A65, l'instruction du dossier n'a pas été présentée car cela n'était pas demandé par les organisateurs, mais pour les ratios il y a eu une méthode de calcul variable suivant la patrimonialité des espèces et l'état de conservation des habitats impactés. Ce n'est pas le même ratio pour le Vison que pour le Hérisson.

Armand THOMAS, Chef du pôle foncier à la direction du projet LGV SEA Tours-Bordeaux RFF

Sur quelle expertise scientifique les services de l'Etat s'appuient-ils pour ces ratios ?

Hélène MONTELLY

C'est de la responsabilité du maître d'ouvrage de prévoir dans son dossier les mesures compensatoires avec des ratios qu'il fixe après avis de son bureau d'études. Donc la première base est celle du maître d'ouvrage.

Dans l'examen du dossier par l'administration, les services de l'Etat peuvent s'adjoindre des experts (CSRPN, CNPN...), des réseaux techniques (établissements publics de l'Etat, Muséum national d'histoire naturelle ...) pour l'aider à conforter leur avis. Ce qui a été présenté ce matin est donc basé sur des avis scientifiques. Plus le dossier soumis est complet, plus les services de l'Etat ont matière pour juger et quand ils veulent des compléments, ils ont le réseau technique et scientifique pour demander des expertises complémentaires.

Sylvie BASSUEL

Dans l'exemple du port de Marseille, le pétitionnaire a réalisé une cartographie des habitats et des espèces et c'est sur cette base scientifique que les ratios ont été affectés. Les maîtres

¹ NIMBY : position éthique et politique qui consiste à ne pas tolérer de nuisances dans son environnement proche

d'ouvrage sont friands de ce type de grille qui fixe des ratios car c'est sécurisant. Mais la DREAL les alerte sur l'impact répété sur les mêmes milieux. Car la multiplication des dossiers sur une même espèce, fait que le CNPN dit à un moment que l'on atteint les limites de capacités de résistance des populations de l'espèce et refuse le dernier dossier à instruire. L'enjeu en termes de préservation augmente en raison des impacts répétés. La question des impacts cumulés dans le temps sur un territoire pour une espèce est un vrai sujet. On a envie d'apporter des outils de simplification de ces questions complexes mais il y a un danger de perdre la réalité des impacts globaux sur les systèmes vivants.

Marc MAURY, Fédération des conservatoires d'espaces naturels

Une démarche itérative est prônée en amont par la DREAL très vertueuse et qui se rapproche presque d'une démarche de co-construction, dès lors, dans ce cas, comment concilier la nécessaire indépendance d'un service instructeur au moment de la décision ?

Sylvie BASSUEL

En effet, la DREAL a plusieurs casquettes : conseil via le pôle évaluation des projets qui accompagne les maîtres d'ouvrage, unité biodiversité qui instruit les demandes de dérogation espèces protégées et ce même pôle est Autorité Environnementale sous l'autorité du préfet de région. On ne peut pas parler de co-construction avec le maître d'ouvrage. La DREAL est vigilante à porter des enjeux, des exigences vis-à-vis des maîtres d'ouvrage. C'est le maître d'ouvrage qui est responsable de son étude d'impact.

Pour les grands projets, la DREAL est associée par le maître d'ouvrage à la définition du processus de gouvernance et à la concertation qui est mise en place.

La DREAL veille à rester indépendante vis-à-vis du projet qui est celui du maître d'ouvrage, même si son intervention contribue à consolider les dossiers sur le plan juridique.

Marc CHATELAIN, Chargé de mission à la DREAL Rhône Alpes

L'étape cruciale du dossier de demande de dérogation à destruction d'espèces protégées est le passage au CNPN et l'avis est émis par celui-ci.

Quel niveau d'exigence de la maîtrise foncière est exigé ? Dans un cas récent le CNPN a demandé les conventions de gestion assurant la maîtrise foncière sur les parcelles de mesures compensatoires.

Joana GARAT

La LGV Tours Bordeaux est passée au CNPN l'année dernière. Le CNPN demande au moment de l'examen du dossier que le maître d'ouvrage ait sécurisé les sites de compensation. Concrètement, à ce stade du dossier, le maître d'ouvrage a rarement cette sécurisation en totalité, parfois rien n'est sécurisé parfois juste une partie. Il faudrait aller vers cela mais vu les surfaces demandées en compensation, le délai mis sur ces projets et la pression pour que les dossiers soient validés rapidement, c'est difficile à assurer en totalité.

Luc CHRETIEN

Le CNPN a une forte exigence sur la faisabilité technique et foncière de la mesure compensatoire. Un dossier le plus complet possible est nécessaire. Mais pour un grand projet, un dossier a pu avoir un avis favorable du CNPN sous réserve de la fourniture des conventions dans un délai fixé (6 mois à un an). Il ne connaît pas de grand projet ayant obtenu toutes les garanties foncières au moment du passage au CNPN. C'est un travail de longue haleine : 10 ans pour les pelouses calcaires de la Meuse sans mauvaise volonté de la part de RFF car c'est difficile de trouver des parcelles.