

« Éviter, réduire, compenser »

Le cas des infrastructures linéaires de transport, un double effet sur le foncier

Comment mettre en œuvre, pratiquement, le principe des « compensations environnementales » lorsqu'on aménage de grandes infrastructures libéraires de transport telles qu'une autoroute ou une ligne de TGV ?

Pierre Pech
Laura Clevenot
Jean-Marc Fourès
Giney Delphine

UMR CNRS Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne, LADYSS
Contact : pech@univ-paris1.fr

Sarah Lavaux
Joachim Lemerli

Direction du Développement durable
et de l'innovation transverse, Eiffage,
Vélizy-Villacoublay

Mathilde Riboulot-Chetrit
UMR CNRS Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne, LADYSS

Laura Thuillier
UMR7204 MNHN-CNRS-UPMC, Cesco

Remerciements

Les auteurs remercient le CILB et le programme Ittecop pour leur soutien dans le cadre du projet de recherche Renatu ainsi que le programme ANR-Écoville, dans lequel s'inscrit aussi cette recherche.

Éviter, réduire, compenser : comment éco-concevoir un projet dans le bon ordre

En France, le Grenelle de l'environnement a consacré une démarche environnementale, appelée la séquence ERC (éviter, réduire, compenser). Avec la doctrine éponyme en 2012, renforcée par la loi Biodiversité de 2016, cette procédure a une portée importante dans le cadre de la construction de grandes infrastructures linéaires de transport. Elle prévoit, entre autres, de proposer des solutions afin de compenser la destruction de milieux naturels le long de ces aménagements en restaurant des milieux équivalents sur des terrains plus ou moins éloignés du tracé. Cette compensation a donc inévitablement des impacts sur le foncier.

La séquence ERC résulte de la rencontre de deux trajectoires, celle de l'écologie scientifique, et plus particulièrement de l'écologie du paysage, et celle du droit de l'environnement qui n'a cessé d'évoluer depuis le dernier quart du XX^e siècle.

Les trames vertes et bleues se sont imposées grâce à l'écologie du paysage (Burel et Baudry, 1999)¹ avec l'institution des SRCE, Schémas régionaux de cohérence écologique, par le Grenelle de l'environnement. Ce programme de recension des enjeux écologiques sur les territoires de chaque région identifie les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient, en permettant les déplacements des animaux et l'essaimage

des plantes grâce aux pollens et aux graines. Ces échanges sont très importants sur le plan écologique parce qu'ils permettent un brassage génétique favorable au maintien des populations menacées par l'isolement et la fragmentation des paysages, dus à l'aménagement du territoire (urbanisation, infrastructures) et à certains usages des sols. Ces corridors sont constitués pour partie de continuums écologiques correspondant parfois à des unités foncières : cours d'eau, bois en lanières, haies des bocages etc. Mais ils peuvent aussi consister en une mosaïque de pastilles paysagères servant d'abris permettant des sauts de dispersion : jardins publics ou privés, îlots boisés etc. disposés en pas japonais.

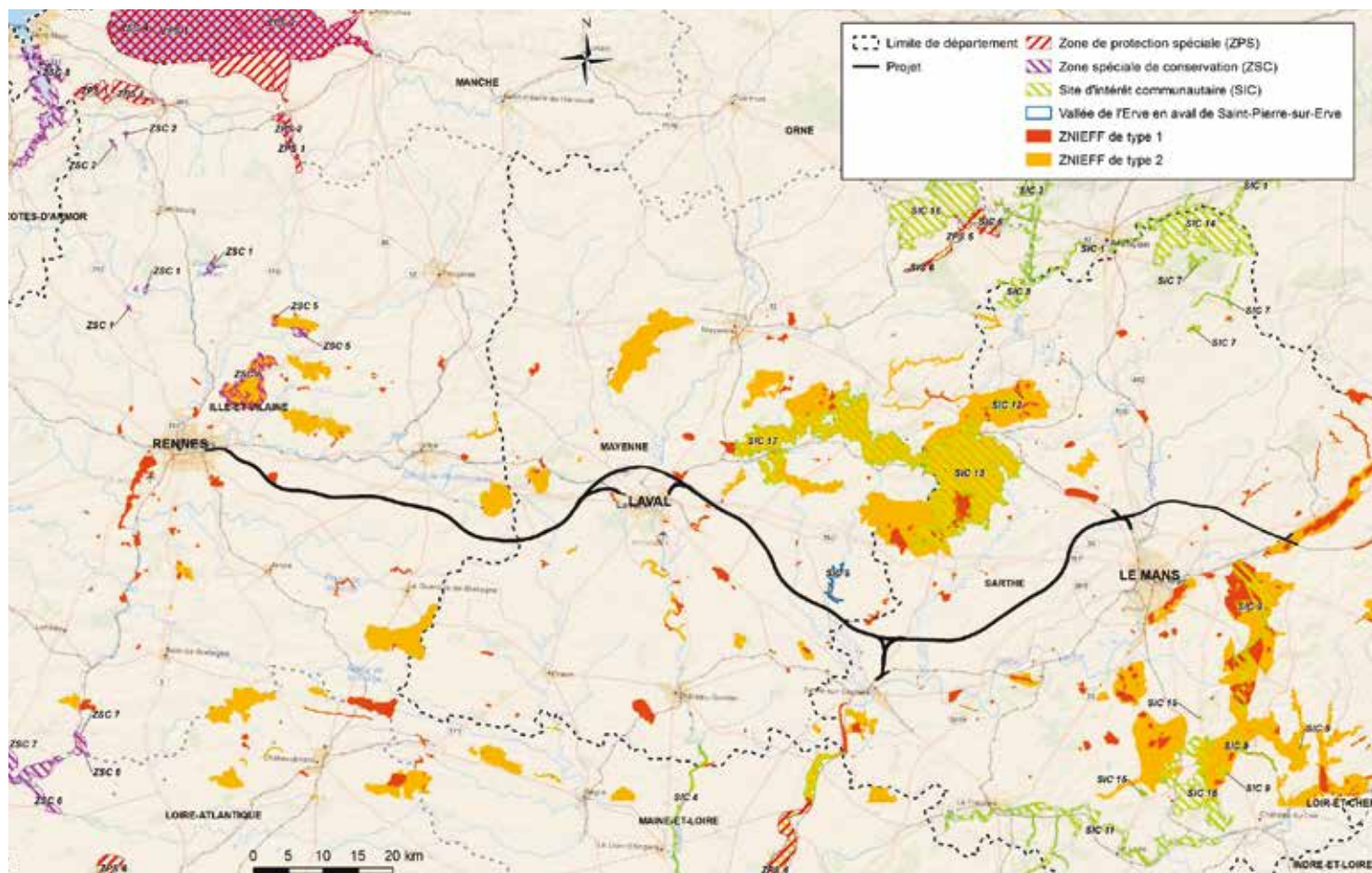
La consécration de ces principes par les SRCE puis par la loi sur la Biodiversité de 2016 vise évidemment à fonder la protection des habitats écologiques, qui hébergent la faune et la flore, à lutter contre leur érosion et leur fragmentation mais aussi à rétablir le bon état écologique de l'eau, en droite ligne de ce que préconise la directive cadre sur l'eau.

Cette séquence ERC a été intégrée progressivement au droit de l'environnement depuis 1976. Elle vise la protection de la nature et l'élaboration d'une réglementation allant dans le sens d'une meilleure prise en compte des risques d'atteintes portées aux milieux et aux ressources naturelles dans les démarches qui accompagnent l'élaboration d'un projet d'aménagement ou d'exploitation d'un site classé au titre des ICPE (Installations classées pour l'environnement). Elle permet donc d'anticiper plutôt que de

¹ Burel F. et Baudry J., *Écologie du paysage. Concepts, méthodes et applications*, Paris, Tec et Doc, Lavoisier, 1999, 360 p.

Figure 1. Carte du tracé de la LGV Bretagne-Pays-de-Loire avec les sites à enjeux de biodiversité à éviter au moment du projet.

Carte réalisée sur SIG par ERE/CLERE-Setec-Ingérop.



corriger a posteriori des dommages causés à l'environnement.

Un projet d'exploitation d'une carrière, de construction d'une éolienne, d'une route ou encore d'une ILT doit avant tout obtenir des autorisations administratives environnementales, rassemblées désormais sous la procédure de l'autorisation unique délivrée par le préfet de Région. La demande de l'aménageur repose sur la démonstration technique, financière et juridique de la faisabilité de l'aménagement, incluant bien évidemment la prise en compte de ses impacts sur le foncier et l'environnement. La réglementation environnementale prévoit pour cela une procédure clairement encadrée et bien connue des maîtres d'ouvrage.

L'Évaluation des impacts environnementaux (EIE), désigne l'ensemble de la démarche destinée à analyser les effets d'un projet sur l'environnement. Cette procédure est réglementaire au moins pour tous les États de l'Union européenne. Elle est appliquée pour toutes les ILT. Cette procédure vise à envisager les impacts environnemen-

taux, les mesurer quantitativement ou qualitativement et à proposer des mesures qui aboutissent soit à éviter soit à réduire soit à compenser les impacts négatifs sur l'environnement. La procédure permet de justifier les choix retenus au regard des enjeux identifiés. Au-delà de son caractère obligatoire, elle sert à éclairer le décideur sur la décision à prendre ainsi qu'à informer et permettre la participation du public. L'objectif est de prévenir les dommages, ce qui s'avère moins coûteux que de les gérer une fois survenus (Giney et Pech, 2017)².

La séquence ERC envisage donc trois phases potentielles en fonction des dommages prévisibles à l'environnement et du caractère inévitable des impacts engendrés par l'aménagement :

- Éviter consiste à tout mettre en œuvre pour ne pas affecter l'environnement : une zone humide ou un site à enjeu de conservation

son, par exemple, contournés par une infrastructure, comme l'a prévu à maints endroits le tracé de la Ligne à grande vitesse Bretagne-Pays-de-Loire, LGV BPL, reliant Le Mans à Rennes (Fourès et Pech, 2015)³, comme cela est illustré sur la figure 1.

- Réduire est le cas dans lequel les dommages sont temporaires et limités dans le temps et dans l'espace mais aussi dans la capacité de réversibilité et donc de remise en état du milieu naturel. La construction de la LGV BPL a nécessité le détournement temporaire de cours d'eau que l'on a rétabli dans leur tracé une fois que les ouvrages d'art ont été construits pour permettre la transparence hydraulique de l'infrastructure : un des exemples en est fourni sur la figure 2.
- Compenser signifie qu'en raison des ➔

² Giney D. et Pech P., *Assessing the Environmental Impact of Urban Ropway Transportation*, *Journal of Environmental Management*, 2017 (en cours de publication).

³ Fourès J.-M. et Pech P., « Prendre les espaces de temps pour maîtriser les impacts diffus générés par les grandes infrastructures de transport terrestre (ITT) sur la biodiversité », *VertigO-la revue électronique en sciences de l'environnement* (en ligne), volume 15, numéro 2, 2015.

→ contraintes supérieures aux enjeux de protection de l'environnement, on détruit un milieu naturel sur le tracé d'une infrastructure mais on effectue la reconstitution d'un milieu naturel équivalent sur un autre site (figure 3). La compensation existe juridiquement depuis la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et elle est présente dans le droit communautaire notamment dans les directives Natura 2000, les directives Projets, plans et programmes et la directive sur EIE. Elle a été considérablement développée avec la loi Biodiversité du 8 août 2016.

Ce principe de compensation révèle que l'aménagement du territoire est aussi le fruit d'une volonté d'aboutir à un consensus sociétal entre différents besoins et impératifs. En effet les contraintes supérieures sont liées à des considérations économiques, sociales ou politiques comme la sécurité ou la santé des personnes (éviter de construire une LGV ou une autoroute à proximité de logements ou d'un hôpital), la nécessité de répondre à des besoins impérieux d'un aménagement rendant des services reconnus (desserte d'axes de communication évitant des coûts ou des victimes, à l'image de la voie Centre-européenne-atlantique entre Genève et Bordeaux, et dont le tronçon entre Mâcon et Montluçon est très meurtrier avec près d'un accident mortel par mois).

Lorsqu'un milieu naturel est détruit par un acte de construction répondant à ces contraintes, la compensation consiste à rechercher un espace à proximité pour offrir une contrepartie positive à travers l'aménagement ou la reconstitution d'un milieu naturel au moins équivalent, et sa gestion conservatoire. Comme le dit la Loi, il s'agit de maintenir la biodiversité dans un état équivalent voire meilleur à celui observé avant la réalisation du projet.

Les types de milieux naturels offrant une compensation potentielle sont donc à la fois vastes et limités : une zone humide, une prairie naturelle, une forêt, une lande sableuse, des coteaux rocheux etc. La gamme est fonction des conditions naturelles qu'offrent les espaces potentiels, conditions tributaires de la climatologie, de la nature des sols et de leurs substrats et de l'histoire écologique faite de vicissitudes qui tiennent au moins autant aux variations des conditions climatiques qu'aux actions humaines, comme l'a très bien démontré l'historien J.-M. Moriceau (2002)⁴. Toutefois, cette compensation

Figure 2. Réduction temporaire d'impact lors de la construction de la LGV Bretagne-Pays-de-Loire, la chenalisation d'un cours d'eau avant la finalisation d'un passage favorisant la continuité hydraulique.

© Pierre Pech



ne peut pas toujours être effectuée dans l'espace de l'emprise de l'infrastructure et cela nécessite alors de prospecter des espaces qui concernent du foncier en dehors de l'emprise.

Compenser, mais comment ? Mobilisation des ressources foncières compensatoires

En France, on estime qu'environ 86 000 ha de sols naturels ou agricoles sont artificialisés chaque année. Les autoroutes représentent un linéaire d'un peu plus de 11 800 km dont plus de 9 000 km sont exploités par des privés ; le réseau ferré compte environ 30 000 km de lignes exploitées. À elles seules, toutes les emprises des bords d'autoroutes représentent une superficie de 3 400 km², soit l'équivalent des parcs nationaux. Si une grande partie des infrastructures sont anciennes et donc antérieures aux évolutions du droit de l'environnement des 30 dernières années, les plus récentes d'entre elles et certains de leurs réaménagements, comme sur l'autoroute A6 entre Paris et Lyon, ont intégré au cours des dernières années des procédures appliquant la séquence ERC.

En général, une infrastructure traverse des territoires aux composantes et aux enjeux

naturels variés : des espaces agricoles, des bois, des forêts, des zones humides. En outre dans de nombreux cas, les milieux naturels traversés et donc impactés par la construction puis l'implantation durable de l'ILT sont au moins identifiés comme étant plus ou moins protégés (Bardsley et Pech, 2012)⁵ : espaces naturels sensibles (Pech *et al.*, 2009)⁶, sites concernés par un arrêté de biotope, réserve régionale ou nationale, parc national (très rarement en raison de la nature et de la localisation des espaces correspondant aux parcs nationaux français), site Natura 2000 (beaucoup plus fréquemment impactés car couvrant généralement des habitats remarquables identifiés des directives en question mais fortement dispersés à travers le territoire national).

Dès lors, l'EIE évoquée plus haut identifie clairement les dommages aux composantes naturelles : l'eau, les habitats, les espèces floristiques et faunistiques, couverts ou non par toute la gamme des niveaux de protection. On diagnostique alors la nature

⁵ Bardsley D.K. et Pech P., « Defining spaces of resilience within the neoliberal paradigm : could French land use classifications guide support for risk management within an Australian region context ? », *Human Ecology*, n° 40, 2012, p. 129-143.

⁶ Pech P., Dizière S., Gillet A.-G., Mamder J., Tichit M., « Environmental conservation and the production of new territories: the example of the French départements », *Geojournal*, n° 75, 2010, p. 149-161.

⁴ Moriceau J.-M., *Terres mouvantes. Les campagnes fran-*

çaises du féodalisme à la mondialisation. XII^e-XIX^e siècles, Paris, Fayard, 2002, 448 p.

des perturbations auxquelles ces éléments sont susceptibles d'être soumis, dans leurs fonctionnalités pour les écosystèmes, et tout au long de leur cycle biologique pour les espèces (Fourès et Pech, 2015)⁷. De plus, une étude d'incidence est de rigueur dès qu'un cours d'eau, un site Natura 2000 ou une espèce protégée sont concernés. Dans ce cas, la demande d'autorisation est analysée par le Conseil national de protection de la nature (CNPN). Elle s'accompagne d'une description assez précise des mesures et en particulier des mesures compensatoires envisagées par le maître d'ouvrage sur lesquelles le CNPN formule un avis consultatif, mais très attendu. Ensuite, le maître d'ouvrage porte la responsabilité de mettre en œuvre des dispositions en vue d'effectuer la compensation à proximité de l'infrastructure, en faisant son affaire des conséquences foncières.

A priori, le régime de la compensation devrait s'appliquer simplement au sein des emprises foncières de l'infrastructure, en particulier au sein des dépendances vertes (UICN-CILB, 2015)⁸, ce qui faciliterait la mise en œuvre. En réalité, ce domaine foncier concerné par les infrastructures de

transport est trop limité pour permettre d'envisager la compensation. La destruction d'un milieu naturel en relation avec la construction d'une LGV ou d'une autoroute nécessite de prospecter des milieux naturels équivalents qui bien souvent ne se trouvent pas dans l'emprise concédée. La compensation nécessite donc, dans la plupart des cas, de prospecter des terrains écologiquement équivalents à celui détruit en allant le prospecter dans le domaine foncier privé extérieur à l'emprise de l'infrastructure.

Toutefois, la quasi-totalité des emprises liées aux infrastructures, voies ferrées et autoroutières relève du domaine public et par conséquent, tous les espaces de compensation situés en dehors de ces emprises, même s'ils sont nécessaires au parfait achèvement environnemental de l'infrastructure doivent faire l'objet d'une maîtrise foncière *ad hoc*, sans recours possible au moyen juridique de l'utilité publique qui permet *in fine* des expropriations légales. La mobilisation de ressources foncières hors emprises rime donc avec des coûts fonciers importants et des risques juridiques à anticiper (Lémeri et David, 2011)⁹. En effet, en France, la propriété privée est largement dominante avec pratiquement 95 % de l'espace rural et 75 % de l'espace forestier qui appartiennent à des propriétaires privés, individuels ou en sociétés : fait exceptionnel pour toutes les

grandes démocraties puisque cela n'existe nulle part ailleurs, pour mémoire plus de 50 % de la superficie de l'espace rural est possédée par les communes aux Pays Bas et il en va pratiquement de même pour l'Allemagne où les collectivités territoriales représentent aussi une part importante de la propriété foncière. À régime foncier spécial, en France, il faut en conclure que les aménagements sont confrontés à une dure procédure foncière en cas d'ERC.

Paradoxalement, et même si cela est scientifiquement discuté, les emprises des infrastructures existantes, en bordure des rails ou des autoroutes, sont autant de friches considérées de plus en plus comme des espaces offrant une biodiversité souvent ordinaire et parfois attirant des espèces remarquables (Penone *et al.*, 2012)¹⁰. Les gestionnaires d'infrastructures, à l'image des membres du Club infrastructures linéaires et biodiversité, CILB, effectuent un travail d'inventaire afin de déterminer la qualité écologique de leurs emprises, et développent des protocoles pour enrichir et valoriser la biodiversité, y compris pour des compensations écologiques. Enfin, il faut noter que certains milieux naturels nécessitant des espaces relativement restreints à l'instar des mares peuvent être recréés au sein des emprises d'une infrastructure, →

7 Fourès J.-M. et Pech P., « Prendre les espaces de temps pour maîtriser les impacts diffus générés par les grandes infrastructures de transport terrestre (ITT) sur la biodiversité », VertigO-la revue électronique en sciences de l'environnement (en ligne), volume 15, numéro 2, 2015.

8 UICN France, CILB, « Corridors d'infrastructures, corridors écologiques ? État des lieux et recommandations », 2015, 37 p.

9 Lémeri J., David V., « Risques liés à la biodiversité et financement des grandes infrastructures françaises », *in Analyse financière*, n° 40, 2011, p. 26-28.

10 Penone C., Machon N., Julliard R., Le Viol I., « Do railway edges provide functional connectivity for plant communities in an urban context? », *Biological Conservation*, n° 148, 2012, p. 126-133.

Figure 3. Cas de compensation à proximité de la LGV-BPL à proximité du viaduc de la Coubre (72).

© Eiffage



→ moyennant des « sur-largeurs » à intégrer lors de la conception détaillée du projet. Ainsi 68 des 213 mares de compensation de la LGV BPL ont été réalisées au sein des emprises de l'infrastructure à proximité des mares qui allaient être détruites, au profit principalement des amphibiens, moyennant parfois des occupations temporaires chez les propriétaires fonciers avant la réalisation des acquisitions.

La compensation écologique d'un aménagement, et a fortiori d'une infrastructure qui consomme et déstructure considérablement la ressource foncière compte tenu des superficies en jeu (souvent supérieure à 100 ha) pose la question des solutions foncières mobilisables à travers le marché croissant de la compensation écologique.

Une offre de compensation en construction

Les pratiques de compensation prennent actuellement des formes variées. Ailleurs qu'en France et notamment aux États-Unis ou au Canada, où le modèle de la compensation date des années 1990, des opérateurs de compensation privés proposent aux maîtres d'ouvrage des crédits de réserve naturelle correspondant à des opérations de restauration, d'entretien et de protection faisant la part belle aux travaux de génie écologique, hydraulique ou forestier par exemple, comme les reboisements. La mise en protection passe préalablement par l'achat de foncier à réhabiliter en espaces naturels, mais aussi évidemment d'aires naturelles existantes, réserves marines ou continentales, à forts enjeux de préservation et qui sont menacées ou nécessitent un entretien coûteux (Scemama, 2013)¹¹.

En France et au sein de l'Union européenne, la compensation vise à corriger les dommages écologiques également selon un principe d'équivalence devant permettre de maintenir voire si possible de faire progresser les milieux naturels européens. La compensation n'est pas a priori considérée comme un droit à détruire, mais un pis-aller lorsque le potentiel d'action des deux premières étapes de la séquences ERC, l'évitement et la réduction, est épuisé et que des impacts résiduels demeurent. Cela implique de réaliser l'opération de compensation au plus près des impacts de l'aménagement.

¹¹ Scemama P., Levrel H., « L'émergence du marché de la compensation des zones humides aux États-Unis : impacts sur les modes d'organisation et les caractéristiques des transactions », *Revue d'économie politique*, n° 123, 2013, p. 893-924.

Deux recours sont possibles : soit le maître d'ouvrage se tourne vers un opérateur disposant préalablement des milieux compatibles, disponibles sous forme de crédits de réserve naturelle comme ce qui se pratique aux USA ou en Australie (il s'agit alors de la compensation par l'offre), soit la démarche est construite localement au cas par cas (il s'agit alors de la compensation à la demande). C'est souvent cette dernière option qui a le plus d'influence sur le foncier car c'est la moins anticipée.

Certains opérateurs effectuent une offre de compensation écologique prévisionnelle. Ils anticipent d'éventuels besoins de maîtres d'ouvrages, en prévoyant d'acquérir ou d'envisager des terrains susceptibles de convenir à des projets. À cet effet, l'opérateur est conduit à envisager des études permettant de reconnaître des types d'espaces pouvant convenir à la compensation de milieux naturels impactés par des projets variés. Il constitue des réserves d'actifs naturels.

L'un des précurseurs est la filiale de la Caisse des Dépôts, « CDC Biodiversité ». En 2010, l'État a passé une convention avec cet organisme pour amorcer un mécanisme de réserve d'actifs naturels dans la plaine de la Crau (13). En amont et en aval de cette offre d'actifs naturels, et sur d'autres territoires, CDC Biodiversité propose, en guise de compensation, des milieux naturels offrant un potentiel écologique favorable pour accueillir des mesures compensatoires, dans le respect de l'équivalence écologique ; et joue aussi le rôle d'intermédiaire entre le maître d'ouvrage et les propriétaires. Ainsi CDC Biodiversité a été chargé de trouver, de sécuriser et de maintenir et suivre jusqu'en 2066 1372 ha de sites compensatoires de l'autoroute A65 entre Langon et Pau pour le compte d'Aliénor, société concessionnaire, très majoritairement sur du foncier situé en dehors de l'emprise de l'infrastructure.

D'autres opérateurs sont désormais capables de jouer ce rôle. On compte près d'une dizaine de structures de ce type, dont 4 réserves d'actifs naturels. Certaines collectivités territoriales, en particulier les départements, se sont lancées dans une offre de compensation à l'instar du département des Yvelines. Assisté par le Muséum national d'Histoire naturelle pour l'évaluation écologique des milieux et par la Safer des Yvelines pour la prospection foncière, il a réalisé les montages fonciers pour les terrains destinés à l'offre de compensation. De fait, les Yvelines forment un département exceptionnel-

lement riche en espaces naturels et agricoles jouant un rôle important dans les trames verte et bleue régionales et inter-régionales. Il gère notamment 2 800 ha d'espaces naturels sensibles, répartis sur 68 sites. Dans le même temps, ce département subit la pression de l'urbanisation de la région parisienne, entre autres avec l'Opération d'intérêt national Seine-Aval, projet d'aménagement structurant ayant pour vocation le développement de nombreux logements et d'activités autour des infrastructures.

Dans le cas des réserves d'actifs naturels (compensation par l'offre), les espaces de compensation concernent des terrains appartenant à la puissance publique, État ou collectivités territoriales, ou bien acquis, ou encore maîtrisés par voie de convention, par des opérateurs dédiés. L'opérateur investit alors dans l'achat des parcelles aux propriétaires privés et se rembourse en intégrant le prix du foncier dans l'offre de crédit aux aménageurs ayant un besoin de compensation. Ainsi, sous convention avec l'État, CDC Biodiversité a acquis pour son propre compte en 2008 357 ha de vergers sur le site de Cossure, ancien domaine agricole d'arboriculture fruitière de la commune de Saint-Martin-de-Crau (13), pour y restaurer un milieu steppique méditerranéen disparu. L'objectif est double. D'un point de vue écologique, il s'agit d'expérimenter la renaturation en faveur de la biodiversité, dans la continuité de l'aire protégée voisine. D'un point de vue opérationnel, il s'agit de pourvoir des unités de compensation aux aménageurs en recherche d'espaces de compensation pour des infrastructures localisées à proximité de ce site. CDC Biodiversité propose ainsi des lots au prix de 40 000 à 45 000 € par hectare environ. Dans le même ordre d'idée, une convention a été signée en juin 2015 entre le département des Yvelines et GRTgaz pour produire un îlot de sénescence de 12,65 ha dans la forêt de Beynes, en compensation du défrichement de 3,5 ha d'un boisement classé.

Dans le cas d'une compensation à la demande, les opérateurs, voire les maîtres d'ouvrage directement, passent des conventions avec des propriétaires privés qui s'engagent à transformer leur parcelle, souvent agricole ou forestière, en parcelle de compensation écologique, avec une contrepartie, éventuellement financière, fonctionnant comme une rente foncière.

Ainsi, lors de la construction de l'autoroute A406 sur 9 km reliant l'A6 à l'A40 au sud de Mâcon, la bretelle a empiété lar-



Péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines. Beaucoup d'anciens tracés privilégiaient la traversée d'espaces naturels, plus faciles à acquérir.

© Philippe Devanne/Fotolia

gement sur la plaine alluviale de la Saône. Le maître d'ouvrage APRR a effectué des travaux d'évitement visant à assurer la transparence hydraulique de l'autoroute en réponse à la loi sur l'eau. À ce titre, les ouvrages d'art dimensionnés pour permettre la crue de la Saône fonctionnent évidemment aussi comme des passages à faune. Pourtant, l'emprise de l'autoroute a détruit des prairies fréquemment inondées qui abritent, entre autres, sur un site Natura 2000, des espèces à enjeux de conservation importants : un oiseau migrateur, le Râle des Genets, et deux plantes à fleurs, l'Œnanthe à feuille de Silaüs et la Fritillaire pintade. C'est pourquoi le CNPN a préconisé de compenser ces impacts à hauteur de 20 % de la surface de l'emprise autoroutière au sol, soit 22 ha, avec un ratio d'équivalence de 10 pour 1.

Pour trouver les 220 ha de compensation, APRR s'est appuyé sur la Chambre d'agriculture du département de l'Ain, afin de démarcher des agriculteurs volontaires pour accueillir les opérations de compensation. Les agriculteurs et les propriétaires conventionnés se sont engagés à ne pas fertiliser les prairies pour conserver la diversité de la flore, à décaler la fauche plus tard dans l'été pour ne pas perturber la nidification des oiseaux, à effectuer la fauche de façon centrifuge au sein de la parcelle afin de permettre l'envol des poussins, et à limiter la quantité de bétail amené à pâturer. En contrepartie, ils sont assurés d'un revenu moyen de 250 € par ha pendant la durée de la convention

établie ensemble. C'est l'ONCFS, l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, qui joue le rôle d'organisme de contrôle de l'efficacité des mesures prises sous la houlette de l'aménageur.

Ici, l'impact sur le foncier agricole est clair : les agriculteurs bénéficient d'une garantie de revenus pendant une période beaucoup plus longue que tous les programmes de financement des mesures agro-environnementales, que ce soit à l'échelon européen ou national. En conséquence du fait que le foncier local soit préféré à un foncier « hors sol », les propriétaires fonciers disposent d'une rente de longue durée. Cette rente s'avère assez souvent plus rentable, pour des terrains à faible valeur agronomique ou volontairement exploités en mode extensif d'après le cahier des charges de l'État et des chambres d'agriculture, au titre de la loi sur l'eau ou de la protection des productions labellisées. C'est le cas par exemple des prairies de fauche de l'aire de l'appellation Comté au nord du département du Jura.

Par ailleurs, lors d'une compensation à la demande, le besoin en milieux naturels pourrait se révéler plus important que lors d'un recours à une réserve d'actifs naturels. En effet, au moment de l'instruction administrative d'un dossier de demande, l'absence de stocks fonciers pour réaliser les mesures compensatoires signifie une absence de garanties de faisabilité de la compensation. Face à cela, un facteur de risque supplémentaire est exigé par les autorités, sur recommandation constante du CNPN,

venant gonfler par un coefficient multiplicateur le besoin en foncier. Si les espèces cibles concernées par la compensation sont par ailleurs dans un état de conservation biologique défavorable, un facteur de risque complémentaire est aussi exigé.

A contrario, les unités de biodiversité proposées par une réserve d'actifs naturels, et donc le coût de chacune d'entre elles, intègrent la part de risque pour parvenir à une amélioration de la biodiversité voire un gain net : il n'est plus fait mention de coefficients de compensation car les milieux naturels compensatoires sont connus et maîtrisés, leurs potentialités écologiques également, ce qui constitue des garanties fortes pour les autorités. Au bilan, ce n'est plus le foncier qui représente la variable d'ajustement pour espérer la réussite écologique d'une opération de compensation, mais le coût des unités de compensation proposées par la réserve d'actifs.

*
* *

Au fond, il semble que l'équation à trois variables que constitue la convergence de la demande de compensation de maîtres d'ouvrage, la gestion des impacts des infrastructures et le foncier, connaisse actuellement un développement. Certes, comme évoqué à propos du département des Yvelines, la croissance urbaine ne s'arrête pas et malgré les efforts pour limiter le grignotage d'espaces naturels par l'urbanisation, en particulier aux portes des grandes métropoles, l'essor d'importantes zones d'activités très grandes consommatrices d'espaces, avec notamment les plateformes logistiques, a des impacts évidents sur des milieux naturels. La loi sur la biodiversité contraint plus fortement à intégrer la séquence ERC et à réaliser les compensations écologiques. Bien que les milieux naturels se réduisent autour des villes, il faut trouver des espaces offrant des solutions de compensation. Gageons qu'alors les propriétaires de foncier urbain vont se mettre en capacité de participer à l'offre de réserve naturelle pour répondre à la demande croissante de compensation. Assurément les réserves d'actifs naturels, si elles sont établies en cohérence avec les programmes d'aménagement à l'échelle de chaque territoire, offriront une alternative soutenable et raisonnable pour poursuivre le développement du territoire, lequel s'opère sur un espace contraint, non-extensible par nature. ■