

Reporterre

le quotidien de l'écologie

Grands projets destructeurs : l'esbroufe de la « compensation écologique »

6 septembre 2019 / Marie Astier (Reporterre)



Dans 80 % des cas, les mesures de compensation ne permettent pas d'éviter une perte de biodiversité. C'est ce que montre une étude scientifique menée sur 24 projets d'infrastructures en Occitanie et dans les Hauts-de-France.

Est-il possible de concilier développement des constructions et préservation de la biodiversité ? La loi française est censée le garantir. Elle oblige, quand un projet détruit un milieu naturel, à ce qu'il y ait « *compensation* » sur un autre territoire. Mais dans 80 % des cas, l'objectif ne serait pas atteint. La destruction des milieux naturels serait supérieure au « *gain* » de biodiversité obtenu par la compensation.

C'est ce que calcule **une étude réalisée par des scientifiques du Muséum national d'histoire naturelle et d'AgroParisTech**, tout juste parue dans le numéro de septembre de la revue *Biological Conservation*. Elle est intitulée « Biodiversity offsetting : Certainty of the net loss but uncertainty of the net gain », soit, en français, « Biodiversité : certitude de la perte nette mais incertitude du gain net ».

La loi demande d'atteindre zéro « perte nette » de biodiversité

« *Nous faisons de l'évaluation de l'action publique* », explique à *Reporterre* Fanny Guillet, l'une des auteurs de l'article, sociologue au Muséum spécialisée sur les politiques et acteurs de la protection de la nature. La **loi Biodiversité de 2016** prévoit ainsi d'éviter d'abord les impacts sur les milieux naturels, ensuite de les réduire, puis en dernier recours de compenser les destructions. L'objectif est d'atteindre zéro « *perte nette* » de biodiversité. « *Nous avons décidé de prendre au mot les textes et déclaration officiels* », poursuit la chercheuse qui avoue qu'elle et son équipe avaient une petite idée du résultat : dans la majorité des cas, la biodiversité est perdante. « *Nous voulions mesurer, objectiver la balance entre pertes et gains.* »

Les scientifiques ont donc épluché les dossiers administratifs de 24 projets (16 routes et autoroutes, une voie ferrée, deux aqueducs souterrains, trois gazoducs). Vingt se trouvent en Occitanie et le reste dans les Hauts-de-France — deux régions aux milieux très différents ont été choisies, mais l'Occitanie a eu plus de facilité à fournir les dossiers. Ces projets ont été autorisés par les autorités françaises entre 2012 et 2017, soit dans une période de « *stabilité législative* », expliquent les scientifiques. Ceux impliquant des espèces protégées et suscitant le plus de procédures de compensation ont été privilégiés.

Seuls 20 % des compensations sont réalisées sur des terres réellement dégradées, telles que des friches industrielles

Partant de cet échantillon, les chercheurs ont constaté un « *net déséquilibre entre la partie perte de biodiversité et la partie gains de biodiversité du processus* ». La biodiversité affectée par le projet infrastructure est précisément décrite : espèces animales et végétales sont listées, leurs habitats décrits. En revanche, l'état précis des zones choisies pour mettre en œuvre les mesures de compensation manque le plus souvent à l'appel : « *Les descriptions étaient*

superficielles, par conséquent l'état écologique des sites de compensation n'était pas déterminé, et les actions pour y augmenter la biodiversité apparaissaient hypothétiques », écrivent-ils. Or, comment évaluer les gains en biodiversité si l'état écologique de départ n'est pas connu ?

Une disproportion confirmée par les chiffres : les sites étudiés ont impacté en tout 2.451 hectares, alors que les zones de compensation ne totalisent que 577 hectares. *« Par ailleurs, soulèvent les auteurs, la surface totale des sites de compensation est la somme de beaucoup de petits sites alors que les zones impactées sont plutôt des parcelles d'un seul tenant. (...) La compensation doit encourager la biodiversité, et devrait choisir de grandes zones. Au lieu de cela, elle est mise en place sur une myriade de petits sites, ce qui rend encore plus compliquée l'obtention de gains de biodiversité. »*



La nature des sites de compensation choisis est également problématique. Seuls 20 % des compensations sont réalisées sur des terres réellement dégradées — telles que des friches industrielles ou des terrains épuisés par une agriculture intensive — et donc sur lesquelles les gains de biodiversité peuvent être importants. Dans environ 80 % des cas étudiés, les mesures de compensation sont mises en place sur des terrains libres donc des terres *« naturelles et semi-naturelles »*, soit souvent des terres de garrigue. Fanny Guillet fait le calcul : *« Imaginons qu'en construisant vous faites passer la biodiversité d'un lieu de 100 à 0. Vous compensez sur un site où la biodiversité est à 90 - vous faites un peu de défrichage dans votre garrigue pour éviter que le milieu se referme - et elle passe à 100. On n'a donc gagné que 10 de biodiversité.*

Les 90 en dessous sont perdus ! »

Une des raisons est que les aménageurs vont au plus facile. *« Ils vont chercher des terres libres, donc souvent des terres naturelles, poursuit-elle. Les exploitations agricoles intensives ne vendent pas leurs parcelles, et personne ne veut mettre l'argent nécessaire pour désartificialiser un ancien site d'usine. Cela coûterait trop cher. »*

« On ne regarde que les espèces les plus emblématiques »

Les mesures de compensation envisagées sur les sites ont elles aussi été examinées par les scientifiques, qui constatent que dans plus de la moitié des cas, *« la totalité des actions de compensation mises en place sur le site ne concernent qu'une seule des caractéristiques de l'écosystème. »* À tout cela s'ajoute le fait que *« la plupart des actions de conservation étaient centrées sur une ou quelques espèces précises »,* indique l'article. *« Sur le site du projet, on va relever en moyenne 200 ou 250 espèces et à la fin la compensation ne concernera que 5 ou 10 espèces. On ne regarde que les espèces les plus menacées et emblématiques localement »,* regrette Fanny Guillet.



« La compensation fonctionne très mal », en conclue-t-elle. *« Il ne faut pas compter là-dessus pour freiner l'impact des aménagements sur la biodiversité. Pourtant, la loi de 2016 sur la biodiversité dit que si la compensation n'est pas satisfaisante, le projet ne peut être réalisé en*

l'état. Beaucoup de projets auraient dû être bloqués. Il aurait dû y avoir un tri entre les projets réellement d'intérêt public et les autres. Notre rôle est de pointer cette incohérence des politiques publiques. »

La balle est donc dans le camps des décideurs. D'autant plus que les résultats de cette étude sont en voie d'être confirmés ailleurs en France. « *Nos collègues de l'agence régionale de la biodiversité en Île-de-France ont reproduit notre étude, et vont bientôt la publier : ils ont obtenu les mêmes résultats, dans les mêmes proportions* », assure Fanny Guillet.

Lire aussi : [La compensation écologique, ou comment « écoblanchir » les projets bétonneurs](#)

Source : Marie Astier pour *Reporterre*

Photos :

- . chapô : Autoroute A6. [gasdub/Flickr](#)
- . Culture intensive avec fort gain écologique. © MNHN_F-Guillet
- . Chouette chevêche. [Châtelain Hervé, Christophe et Jimmy/Flickr](#)

- Emplacement : [Accueil](#) > [Editorial](#) > [Info](#) >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Grands-projets-destructeurs-l-esbroufe-de-la-compensation-ecologique>