

Figure 1. Hiérarchie de la compensation adaptée de BBOP

Cadre juridique de la compensation écologique

En droit européen, la notion de compensation écologique a été introduite en 2007 puis précisée par la Directive Habitat dans le cadre de l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000. La Directive relative à la responsabilité environnementale introduit la notion de préjudice écologique. Elle préconise une réparation en nature d'un dommage dès lors qu'il touche un habitat naturel, une espèce protégée et/ou un dégât aux eaux.

En droit français, la compensation écologique n'est pas formellement définie mais plusieurs textes du Code de l'Environnement prévoient sa mise en place lors de réalisations de projets :

- o la loi n° 2000-616 du 12 juillet 2000 relative à la protection de la nature prévoit de compenser les impacts d'une infrastructure lorsqu'ils ne peuvent être évités ou réduits.
- o les lois n° 2004-71 du 17 janvier 2004 sur l'eau et n° 2004-810 du 13 décembre 2004 sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) prévoient l'application de mesures compensatoires.
- o la loi n° 2016-1024 du 17 août 2016 relative à la responsabilité environnementale (RE) réaffirme le principe de compensation environnementale en renforçant les mesures à prendre pour compenser les impacts survenus après des pertes intermédiaires.
- o l'article 17 de la loi Grenelle I introduit le principe de compensation écologique des atteintes aux continuités écologiques (trames verte et bleue). Elle stipule que pour stopper la perte de biodiversité sauvage ou domestique, l'Etat doit mettre en œuvre des mesures de protection, de valorisation, de réparation des milieux et espèces naturels et de compensation des dommages causés. Elle souligne que s'il n'y a pas de solutions autres que la réalisation du projet, « des mesures de compensation proportionnées aux atteintes portées aux continuités écologiques de la trame verte et bleue seront rendues obligatoires ».
- o la loi Grenelle II apporte des avancées sur la réforme des études d'impact. Le texte précise que l'étude d'impact doit comprendre les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs du projet, ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement.

La compensation écologique en pratique

Les mesures de compensation écologique sont multiples : restauration, préservation, création, etc. Elles se traduisent par des mesures compensatoires foncières avec acquisition de nouveaux espaces pouvant être des riches parcelles boisées ou des espaces agricoles. La compensation peut être faite *in situ* sur le site du projet ou *ex situ* sur un site similaire.

Directive 2002/43/CE du 17 juin 2002 dite Directive d'évaluation des incidences sur l'environnement
 Directive 2002/49/CE du 26 juin 2002
 Directive 2004/35/CE pour la prévention et la réparation des dommages environnementaux
 Loi n° 2016-1024 du 17 août 2016 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
 Loi n° 2000-616 du 12 juillet 2000 portant engagement national pour l'environnement

La limite de la compensation réside dans la détermination du ratio compensatoire. Il est à dire de la valeur patrimoniale de la perte observée et sa conversion en équivalent hectare. Plus la perte sera estimée importante plus le ratio sera élevé indépendamment de la surface consommée. A l'heure actuelle il n'existe pas de méthode unique. Les ratios sont déterminés au cas par cas et vont jusqu'à 100 ha de compensation pour 1 ha consommé.

Exemples

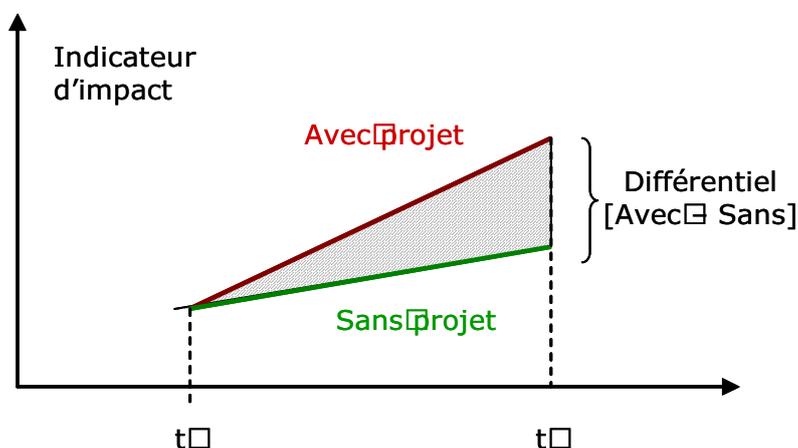
- o L'Autoroute d'Angon est une autoroute construite après le Grenelle. Elle a consommé 100 ha dont 10 ha de milieu naturel. La compensation environnementale s'élève à 100 ha de prairies humides prélevées sur des bois et des terres agricoles.
- o L'Autoroute de Montornement Sud de Mâcon a impacté 100 ha de zone humide. La compensation environnementale est à hauteur de 100 ha de prairies humides.
- o Pour l'Autoroute de Dijon la compensation environnementale s'élève à 100 ha dont 10 ha d'étangs, 10 ha de prairies humides et 10 ha de boisement.
- o Port de la Saône a consacré 100 M€ à la réhabilitation et la création de 100 ha de vasières, 100 ha de terres ont été classées en réserve naturelle.

Remarque : Il n'existe pas de statistiques nationales consolidées sur la consommation de terres sur la compensation et sa répartition entre bois, marais et terres agricoles.

Quelle méthode pour évaluer l'impact économique ?

Les projets d'infrastructure de grande ampleur (autoroute, zones d'activités, etc.) et le mode de mise en œuvre de la compensation écologique ont un impact différent suivant le secteur économique. Les effets sur l'agriculture sont peu pris en compte à l'échelle de la collectivité alors que son activité économique est généralement impactée négativement. La disparition définitive de surfaces agricoles pèse sur l'économie du secteur agricole et agroalimentaire.

Faire l'évaluation de l'impact macroéconomique d'un projet sur la collectivité revient à mesurer le différentiel de l'indicateur d'impact (ex : la valeur ajoutée et sa répartition entre les agents économiques) de la collectivité entre la situation avec projet et sans projet.



L'évaluation 'Avec - Sans' projet tiré de Delarue et Cochet (2008)

Dans le cas de projets prélevant des terres agricoles, il convient dans un premier temps d'identifier les productions perdues, les productions qui devront être achetées en plus ou moins grande quantité et de déterminer si ces évolutions sont directement imputables au projet ou si, même en l'absence du projet, elles se seraient réalisées.

La démarche la plus couramment utilisée est la suivante :

- o Définir la **situation « sans projet »** : il s'agit de la situation qui aurait prévalu si le projet n'avait pas été réalisé.
- o Identifier les **effets directs** du projet sur les productions (ex : productions perdues, développement de nouvelles productions, recul de l'élevage, etc.).

