

# Le jeu d'acteurs dans le transfert d'espèces



Enseignant encadrant :  
**M. BOTTE**



## **Remerciements**

Je tiens tout d'abord à remercier M. Botté, qui a accepté d'encadrer le déroulement de ce mémoire, malgré ses nombreuses obligations ; merci pour son aide dans la définition du sujet et la recherche des études de cas.

Je remercie par ailleurs toutes les personnes rencontrées ou contactées (cf. 3<sup>ème</sup> partie du mémoire) qui se sont prêtées au jeu pour répondre à mes questions ; sans le temps que chacune d'elle m'a apportée, ce mémoire de recherche n'aurait pas pu être rédigé.

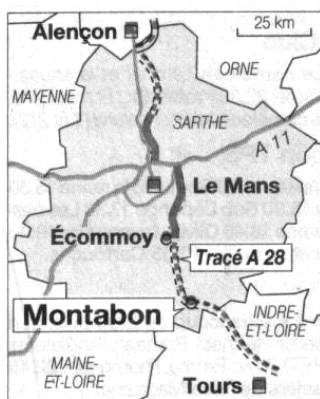
Enfin, je ne tiens surtout pas à remercier l'agent de police pour son amende collée sur mon pare-brise, en plein centre ville du Mans, alors que j'étais tranquillement en train d'enquêter sur le terrain.

# Le pique-prune libère l'autoroute



Les tronçonneuses se sont remises au travail sur le futur tronçon de l'A 28, près d'Écommoy (Sarthe). Depuis six ans, l'enrobé s'arrêtait où commençait le territoire du scarabée pique-prune.

**Six ans de résistance au bitume ! Après six années de blocage administratif et judiciaire, le scarabée pique-prune s'est rangé sur le bas-côté pour laisser passer l'autoroute A 28, dans le sud de la Sarthe. Le chantier redémarre après-demain.**



Ouf ! Les partisans de l'autoroute A 28, entre Alençon et Tours via Le Mans, sont soulagés. Samedi sera lancé le chantier du dernier tronçon. Quinze kilomètres entre Montabon, près de Château-du-Loir, et Écommoy où l'autoroute s'était heurtée à la résistance d'un scarabée protégé. Pendant six années, le pique-prune est devenu l'allié opiniâtre des associations écologistes mais aussi des chasseurs à courre et des simples amoureux de la forêt de Bercé (7 000 hectares), célèbre pour ses grands chênes plantés sous Louis XIV en vue de fabriquer les futurs mâts de la marine royale.

Les écologistes, dont les Verts (alors au gouvernement), ne voulaient pas de cette autoroute, opposés qu'ils sont par nature à la politique du tout voiture et camion. Ils lui préféraient l'aménagement de la nationale existante qui traverse

déjà une partie de la forêt de Bercé, sur sa frange ouest. Prêts à toutes les arguties juridiques, ils ont failli substituer au scarabée une chauve-souris qui niche sur les bords du Loir dans cette région.

Le pique-prune (*Osmoderma eremita*, pour les spécialistes) a été découvert en 1996 dans certains arbres sur le parcours projeté de l'autoroute qui traverse la forêt sur 8 km. Il s'agissait, plus précisément, de larves de l'animal. Études scientifiques, recours devant les tribunaux et les instances européennes, manifestations pro et anti se sont succédé. « On aura juste perdu six ans », peste Jean-Marc Charroud, directeur de la société Cofiroute, concessionnaire de l'A 28. Et l'on ne vous raconte pas les difficultés des entreprises qui avaient obtenu une part du marché !

**« La présence du pique-prune témoigne d'une biodiversité particulière dans les régions où il loge. On ne connaît que deux autres sites de cette ampleur en Europe : l'un en Suède et l'autre au Pays basque »,** répliquent les militants d'Action nature.

Une espèce particulière, le pique-prune ? En effet. Il vit dans des feuillus âgés d'au moins 150 ans, apprécie particulièrement la compagnie des chênes, des hêtres et des châtaigniers déjà sénescents. Il reste à l'état de larve (5 cm) pendant trois ans avant de vivre le seul été de sa vie, entre fin juin et fin août. L'adulte vivant, que personne n'a encore vu dans la Sarthe, mesure 2,5 cm. Son passage sur terre est aussi bref qu'utile à la biodiversité : « La larve attaque le bois de l'arbre mort, dans les

cavités creusées par des oiseaux et des rongeurs. Cela permet à d'autres animaux de s'y glisser pour en faire de l'humus forestier », plaident les écologistes.

La petite bête a obligé Cofiroute à revoir sa copie. Première sur un grand chantier : trente-huit arbres morts, susceptibles d'abriter des larves, ont été auscultés. Quatre ont été déplacés à l'ouest du tracé, là où est concentré le gros de la population des scarabées. Ils ont été repiqués dans leur état et tuteurs. Trente-quatre autres arbres – « où il n'y avait pas de larves », assurent les responsables de Cofiroute – ont été purement et simplement coupés. Au grand dam des écolo-

gistes ! Ils vont attaquer l'arrêté préfectoral qui a permis le déplacement des arbres, en appeler

**« On aura juste perdu 6 ans »**

aux directives Habitat de 1992 et Natura 2000 de la Communauté européenne. « C'est une autoroute qui va coûter très cher pour un trafic estimé à 3 500 véhicules par jour », disent-ils.

Pour autant, ces nouvelles démarches n'empêchent pas la reprise des travaux. Samedi, le PDG de Cofiroute et les élus lanceront officiellement le chantier de la dernière tranche. Ces 15 km s'accrocheront aux 42,5 km actuellement en cours de réalisation entre Montabon et Tours et dont la mise en service est annoncée pour fin 2005. Le "tronçon du scarabée", lui, devrait s'ouvrir en 2006. L'A 28 reliera alors Rouen à Tours, via Le Mans. Et le pique-prune, comme d'autres espèces avant lui, et dans d'autres lieux, devra faire avec.

Jean-Michel KONNE.

## **Avant-propos**

Pourquoi avoir choisi de travailler sur le transfert d'espèces ? Mes motivations pour ce thème sont diverses :

- il peut tout d'abord m'apporter "un plus" vis-à-vis de mon projet professionnel (études d'impact environnementales) notamment en approfondissant mes connaissances sur le montage et les différentes étapes d'un projet d'aménagement ;

- il est au cœur de mes centres d'intérêts personnels que sont le respect et la protection de notre patrimoine naturel ;

- je considère d'autre part ce thème de travail comme un sujet en lien avec les discours et préoccupations actuelles en matière d'environnement ; la conservation de la biodiversité est un axe politique à la mode dans les discours internationaux ; le transfert d'espèces peut alors être considéré comme la mise en œuvre, bien que plus ou moins satisfaisante et efficace, du maintien et de la sauvegarde de cette biodiversité ;

- le jeu d'acteurs dans la confrontation "environnement / développement économique" m'interpelle et je souhaiterais l'appréhender davantage, ne serait-ce que pour argumenter ma position personnelle dans ce débat.

Ce sont pour ces raisons que j'ai choisi le transfert d'espèce comme objet central de mon mémoire de recherche. Et si ce thème pouvait être traité sous divers aspects (efficacité écologique et génétique du transfert, éléments méthodologiques pour un transfert réussi,...) j'ai précisément choisi d'analyser sa dimension sociologique et d'orienter le sujet vers les interactions qu'il existe entre les acteurs économiques et les acteurs écologiques dans le transfert d'espèce.

## Sommaire

Remerciements.....	p. 3
Article Ouest France .....	p. 4
Avant-propos.....	p. 5
Sommaire .....	p. 6
Introduction .....	p. 9

Présentation de l'hypothèse à vérifier .....	p. 10
--	-------

### **I – Aménagements routiers et espèces protégées : quelles législations ?.....**

p. 12

#### **A) Le cadre réglementaire imposé à la réalisation d'un aménagement routier .....**

p. 12

##### **1 – Les étapes habituelles de la procédure .....**

p. 12

- a) L'étude d'impact.....p. 12
  - ↳ Cadre législatif.....p. 12
  - ↳ Domaine d'application.....p. 12
  - ↳ Contenu de l'étude d'impact.....p. 12
  - ↳ Atténuation des impacts et mesures compensatoires.....p. 13
    - Définitions.....p. 13
    - Le cas du transfert .....

- b) L'enquête d'utilité publique .....
- p. 14

- c) La déclaration d'utilité publique.....
- p. 15

##### **2 – Une procédure particulière : l'autoroute .....**

p. 15

- a) Le processus administratif .....
- p. 16
- ↳ Les études préliminaires .....
- p. 16
- ↳ L'étude de l'Avant-Projet Sommaire.....
- p. 17
- b) Le processus technique.....
- p. 17

##### **3 - La découverte d'une espèce.....**

p. 17

- a) ... Une procédure désorganisée.....
- p. 17
- b)... Un conflit d'aménagement .....
- p. 18
- ↳ Le conflit lié aux incertitudes .....
- p. 19
- ↳ Le conflit substantiel.....
- p. 19
- ↳ Le conflit de procédure .....
- p. 19
- ↳ Le conflit structurel.....
- p. 20
- c) La saisie d'opportunités environnementales.....
- p. 20

#### **B) Des espèces protégées par la législation.....**

p. 21

##### **1 - Le texte national relatif aux insectes protégés en France.....**

p. 21

##### **2 – La convention de Berne.....**

p. 21

##### **3 - La Directive Habitat.....**

p. 22

### **II – Etudes de cas .....**

p. 25

#### **A/ Choix des études de cas et méthodologie.....**

p. 25

<b>1 – Choix des projets d'aménagement</b>	p. 25
<b>2 – Méthodologie employée</b>	p. 27
a) Etude bibliographique des deux cas retenus	p. 28
b) Enquête de terrain	p. 28
c) Analyse du jeu d'acteur	p. 28
d) Interprétation des résultats	p. 29
e) Vérification de l'hypothèse de départ	p. 29

## **B/ Présentation des cas concrets** ..... p. 32

### **1 – Le Pique-prune et l'autoroute A 28** ..... p. 32

a) Présentation	p. 32
b) Historique du projet	p. 36
c) Le Pique-prune : sa biologie et son statut de protection	p. 44
↳ Description de l'espèce	p. 44
→ Adultes	p. 44
→ Larves	p. 44
→ Cycle de développement	p. 44
→ Activité	p. 45
→ Régime alimentaire	p. 45
→ Habitat	p. 45
→ Répartition géographique	p. 46
↳ Un statut de protection justifié ?	p. 50
→ Une espèce d'intérêt communautaire	p. 50
→ Évolution et état des populations	p. 51
→ Quelles menaces pour le Pique-prune ?	p. 52
→ Le Pique-prune : un bio-indicateur	p. 52
→ Un statut justifié à toutes les échelles du territoire ?	p. 52

### **2 – L'Azuré du Serpolet et la section Nord-Ouest du périphérique tourangeau** ..... p. 54

a) Présentation	p. 54
b) Historique du projet	p. 57
c) L'Azuré du Serpolet : sa biologie et son statut de protection	p. 63
↳ Description de l'espèce	p. 63
→ Cycle de développement	p. 63
→ La plante hôte	p. 65
→ La fourmi hôte	p. 65
→ Habitat	p. 66
→ Répartition géographique	p. 66
↳ Un statut de protection justifié ?	p. 70
→ Une espèce d'intérêt communautaire	p. 70
→ Évolution et état des populations	p. 70
→ Quelles menaces pour l'Azuré du Serpolet ?	p. 71
→ Une biologie fragile	p. 72
→ Un statut justifié à toutes les échelles du territoire ?	p. 72

## **III – Résultats de l'enquête et interprétation** ..... p. 73

### **A) L'A28 et le Pique-prune** ..... p. 73

1 – Personnes rencontrées ou contactées	p. 73
2 – Compte rendu des rendez-vous	p. 73

### **B) Le boulevard périphérique et l'Azuré du Serpolet** ..... p. 84

1 – Personnes rencontrées ou contactées .....	p. 84
2 – Compte rendu des rendez-vous.....	p. 84
<b>C) Interprétation des résultats .....</b>	<b>p. 99</b>
<b>D) Synthèse : l’hypothèse de départ est-elle vérifiée ? .....</b>	<b>p.108</b>
1 – Première partie de l’hypothèse .....	p.108
2 – Seconde partie de l’hypothèse .....	p.109
Conclusion .....	p.111
Bibliographie.....	p.112
Annexe n°1 : Code de l'Environnement : Article L411-2 .....	p.114
Annexe n°2 : Circulaire DNP n° 00-02 du 15 février 2000 .....	p.115
Annexe n°3 : Recensement des projets d’aménagement de la région tourangelles confrontés à la présence d’espèces protégées sur leur emprise .....	p.120



## Introduction

"Dans notre société de liberté et de responsabilité, chacun devra, dorénavant, peser les conséquences environnementales de ses actes" – discours de M. Chirac, président de la République, lors de l'ouverture des premières assises de la charte de l'environnement, le 29 janvier 2003.

Dans tous leurs discours, les politiques prétendent vouloir mettre en œuvre la nouvelle ère de l'écologie moderne, celle qui ne refuse pas le progrès en veillant à la préservation de nos ressources naturelles et de notre cadre de vie. En effet la protection de la biodiversité est nouvellement désignée comme l'un des enjeux majeurs de nos sociétés...au même titre que le développement économique de nos territoires, ce qui, jusqu'à présent, n'a pas été toujours compatible.

Depuis les années 70, les groupes écologistes se sont désignés porte-parole pour défendre l'environnement, acteur muet de notre société, face aux grands projets d'aménagement. La préservation des habitats et des espèces a par ailleurs intégré les lois. Celles-ci imposent désormais que tout projet d'aménagement évalue ses conséquences sur l'environnement et impose la définition de mesures compensatoires. Parmi elles, se distingue la mesure du transfert d'espèces : il s'agit de déplacer des populations animales ou végétales afin d'éviter leur destruction par un projet d'aménagement. Ce mémoire de recherche se propose d'aller plus loin dans l'analyse de cette mesure compensatoire et d'étudier le jeu d'acteurs qui s'y rapporte.

Pour que cette analyse soit fondée, il est proposé d'enquêter sur ces cas concrets de transfert d'espèces. Une première partie fera la synthèse de la bibliographie nécessaire à la bonne compréhension du sujet. Puis une seconde partie présentera deux conflits liés à l'aménagement d'infrastructures routières dans lesquels un transfert d'espèce animal a été mis en œuvre. Enfin la troisième partie présentera les résultats d'enquête ainsi que leur interprétation qui permettra de répondre à l'hypothèse formulée au début de ce rapport.

## Présentation de l'hypothèse à vérifier

Branle-bas de combat ! Une espèce protégée vient d'être découverte sur le tracé de la future infrastructure routière : c'est le début de la confrontation entre porteurs du projet et écologistes. Les deux groupes s'affrontent, les débats et les recours sont nombreux, chacun des deux parties restant sur ses positions ; le porteur du projet ne souhaite pas revoir sa copie sur le tracé retenu alors que les écologistes proposent des alternatives aux incidences plus acceptables pour l'environnement. Le projet se heurte ainsi à de nombreux démêlés. Quand aucune alternative n'est trouvée, le transfert d'espèce est alors parfois évoqué, ultime mesure compensatoire qui donnera peut-être une chance à l'espèce menacée par le tracé de la future infrastructure d'assurer sa pérennité.

Un projet d'aménagement qui propose comme mesure compensatoire le transfert d'une ou plusieurs espèces oppose généralement deux groupes d'acteurs : les acteurs économiques (porteurs du projet) et les acteurs écologiques (défenseurs de l'environnement). Comment peut-t-on alors définir le transfert d'espèce dans cette confrontation : est-ce un accord enfin trouvé entre les deux parties ou plutôt une solution juridiquement acceptable déployée par le maître d'ouvrage pour faire passer son projet ? C'est à cette question que ce mémoire de recherche propose de répondre.

C'est sur ma vision personnelle du jeu d'acteurs que je pose alors l'hypothèse de départ : **il semble que le transfert d'espèces ne constitue pas un véritable compromis entre la protection de la nature et la réalisation du projet ; il s'agit d'un moyen juridiquement acceptable utilisé par le maître d'ouvrage pour respecter les lois de protection des espèces tout en aboutissant dans le projet engagé.**

Pour aller plus loin, il s'agirait de démontrer, au terme de ce mémoire, la perversité du déplacement d'espèces : cette mesure ne permettra-t-elle pas finalement de détourner, dans les règles, les lois relatives à la protection des espèces ? Finalement, quelles sont les garanties apportées par le statut d'espèce protégée si ce n'est de faire prendre du retard au projet, ce qui n'est jamais sans incidence financière pour l'Etat et donc pour le contribuable ?

Tout ceci n'est qu'une analyse préliminaire personnelle des opérations de transfert et du jeu d'acteurs qui s'y rapporte. Pour vérifier l'hypothèse formulée et répondre à ces questions, nous nous appuierons sur l'analyse de deux cas concrets qui développeront le transfert d'insectes protégés au niveau européen et national dans le cadre de la réalisation d'infrastructures routières. Il s'agira d'analyser le jeu d'acteurs par l'étude bibliographique du déroulement des projets et par l'enquête sur le terrain. Au terme de cette analyse, l'hypothèse de départ pourra être validée, nuancée ou encore réfutée.

Les études de cas présentées en seconde partie nécessitent de bien appréhender le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit la réalisation d'un aménagement routier ainsi que la procédure

de transfert, et les droits dont dispose une espèce de par son statut de protection, face à une opération d'aménagement. C'est la partie bibliographique de ce mémoire : elle en constitue le premier chapitre.

# **I - Aménagements routiers et espèces protégées : quelles législations ?**

## **A) Le cadre réglementaire imposé à la réalisation d'un aménagement routier**

### **1 – Les étapes habituelles de la procédure**

#### **a) L'étude d'impact (1, 6)**

Elle conditionne la qualité des projets et celle de la participation du public au processus de décision.

#### ↳ Cadre législatif

L'étude d'impact a été insérée dans la législation française par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature. Le décret du 12 octobre 1977 (réformé par celui du 25 février 1993) rend applicable l'article 2 de cette loi et pose le principe suivant : "les travaux et projets d'aménagements qui sont entrepris par une collectivité publique ou qui nécessitent une autorisation ou une décision d'approbation doivent respecter les préoccupations d'environnement".

Ce principe découle d'une conviction désormais partagée par tous : les actions mal contrôlées, menées sans réflexion globale préalable, c'est-à-dire les projets conçus dans le seul souci de leur rentabilité immédiate et sans évaluation environnementale en amont, provoquent le plus souvent une dégradation de notre patrimoine, de notre cadre de vie et de notre santé. L'étude d'impact est donc l'outil qui permet de montrer comment chaque projet répond aux besoins économiques et sociaux, dans une préoccupation de protection de l'environnement qui conditionne la préservation et la transmission de ce patrimoine collectif.

Malheureusement, les maîtres d'ouvrage considèrent encore grandement l'étude d'impact comme une procédure administrative contraignante et non pas comme un outil d'élaboration d'un projet comme le voudrait sa philosophie.

#### ↳ Domaine d'application

Sont soumis à étude d'impact les travaux aménagements ou ouvrages dont le coût total est supérieur à 12 millions d'euros. En cas de réalisation fractionnée, le montant à considérer correspond à celui du programme général des travaux.

#### ↳ Contenu de l'étude d'impact

L'étude d'impact présente successivement :

- une analyse de l'état initial du site et de son environnement portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ;
- une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement ;

Figure n°1: **Typologie des mesures d'atténuation et des mesures compensatoires** (2)

Catégories	Sous-catégories	Exemples
Mesures d'ingénierie	Transfert de sauvetage	Déplacement de plantes rares ou d'animaux dans un conservatoire ou en milieu naturel
	Réduction de la production de contaminants	Choix d'un équipement ou d'un carburant moins polluant
	Réduction des émissions de polluants	Choix de techniques d'assainissement plus performantes, de remplacement, de compensation d'impacts, de nouvelles installations en supprimant ceux des équipements qu'ils remplacent
	Réduction de l'exposition	Ecrans antibruit
Mesures aménagistes	Intégration des infrastructures au paysage	Développement de pylônes esthétiques
	Aménagement paysager	Revégétalisation de banc d'emprunt Protocole d'élague plus respectueux des végétaux
	Contournement ou évitement	Aménagement d'un corridor faunistique (passe à poisson...) ou autre (écluses...)
	Planification	Etablissement de zones tampons ou de convivialité par règlement de zonage
Mesures sociopolitiques	Substitution	Création d'habitats faunistiques Engagement de protection ou d'aménagement d'espaces hors des limites du projet
	Sécurisation par la participation des collectivités	Mise en place de comité de surveillance ou de suivi
	A effet placebo (ou de camouflage)	Plantation d'arbres ou d'arbustes le long d'un corridor routier pour atténuer le bruit
	Amélioration du bien-être	Intégration des déplacements de populations au sein d'un programme de développement social et économique ou de recherche du mieux-être
Mesures économiques	Dédommagement financier	Paiement des frais d'éloignement de résidences
	Investissement	Versement d'un pourcentage du coût du projet à des fins environnementales
Mesures d'entretien	Contrôle des indésirables	Utilisation de pesticides pour limiter l'introduction de parasites à la suite de l'élimination de barrières fauniques
	Substitution ou élimination d'usage de pesticides	Mise en place d'un programme de lutte intégrée aux plantes indésirables dans les emprises
Mesures à liens temporels	Choix de périodes de moindre impact	Limitation des opérations à certaines heures de la journée ou à certaines périodes de l'année

- les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu ;

- les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ; cette partie de l'étude d'impact sera détaillée par la suite ;

- une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ;

- pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, un résumé non technique doit être rédigé.

#### ↳ Atténuation des impacts et mesures compensatoires (2)

##### → Définitions

Nous l'avons vu précédemment, l'étude d'impact consacre l'un de ses chapitres aux mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement. On distinguera 2 types de mesures : les mesures d'atténuation des impacts et celles dites compensatoires :

- **l'atténuation des impacts** : ces mesures permettent de réduire ou de supprimer les impacts négatifs d'un projet ou, à l'inverse, d'en accroître les impacts positifs. Exemples : écrans antibruit, plantation d'arbres pour intégrer au mieux l'infrastructure dans le paysage...

L'atténuation des impacts doit toujours primer sur la compensation : lorsqu'un projet a une incidence sur un secteur ou une composante de l'environnement, on s'efforce d'abord de chercher à atténuer cette incidence ou à la réduire sous les seuils acceptables. Si ces efforts sont vains, il faut alors compenser l'incidence.

- **les mesures compensatoires** : elles sont utilisées quand les mesures d'atténuation ne suffisent pas à réduire un impact ; il ne s'agit plus d'agir directement sur les effets dommageables du projet, mais de leur offrir une contrepartie. Exemples : aménagement d'un corridor faunistique (passe à poisson, crapauduc,...), création d'un site Natura 2000 hors des limites du projet, déplacement de plantes rares, d'animaux, ou de petits écosystèmes (mares, pelouses), dédommagements financiers, ...

Le tableau présenté en figure n°1 en vis-à-vis propose une typologie des mesures d'atténuation et des mesures compensatoires.

### → Le cas du transfert

Le transfert d'espèce constitue une mesure compensatoire pouvant être proposée par le maître d'ouvrage de l'aménagement projeté. Il n'existe pas de cadre législatif spécifique au déplacement d'espèce. Par contre, il existe des règles pour les espèces protégées, et notamment vis-à-vis de la délivrance des autorisations exceptionnelles dont elles peuvent faire l'objet (capture temporaire ou définitive, destruction, naturalisation, exposition, transport,...) ; il s'agit de :

- le Code de l'Environnement : l'article L411-2 définit les conditions dans lesquelles sont délivrées les dérogations aux interdictions relatives aux espèces protégées (ces dérogations ne sont possibles qu'à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante au projet, mais aussi à condition qu'elles ne nuisent pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle) (cf. Annexe n° 1 page 114) ;
- l'arrêté interministériel du 22 décembre 1999 fixant les conditions de demande et d'instruction des autorisations exceptionnelles d'activités portant sur des spécimens d'espèces protégées ;
- la circulaire DNP n° 00-02 du 15 février 2000 relative à la déconcentration de décisions administratives individuelles relevant du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement dans le domaine de la chasse, de la faune et de la flore sauvages.

Ainsi, le déplacement d'insectes protégés pouvant être considéré comme une capture temporaire d'animaux protégés, l'autorisation doit être délivrée par le préfet de département du lieu de l'opération, après avis du CNPN (Comité National de Protection de la Nature) (cf. Annexe n° 2 page 115).

Le transfert peut porter sur une espèce animale, une espèce végétale, ou un écosystème (mare, pelouse,...) ; il peut se faire dans le milieu naturel mais aussi dans un conservatoire qui assurera la pérennité de l'espèce. Dans le milieu naturel, le déplacement doit s'effectuer hors du périmètre menacé par le futur aménagement mais le plus proche possible du site d'origine. Le nouveau site d'accueil doit présenter les caractéristiques les plus semblables possibles à celles du site d'origine (végétation similaire, composition du sol semblable, même exposition au soleil et au vent, etc.). Mais même dans des conditions optimales, la réussite du transfert n'est pas garantie. C'est pour cette raison que cette mesure doit être proposée en dernier recours, lorsqu'il a été démontré qu'il n'existait aucune autre alternative au projet.

### **b) L'enquête d'utilité publique (6)**

L'enquête publique est souhaitée chaque fois que l'environnement est touché par un projet. En effet, selon l'article L123-1 du code de l'environnement, la réalisation d'aménagement, d'ouvrages ou de travaux qui, de par sa nature ou le caractère des zones concernées, est susceptible

d'affecter l'environnement et plus globalement le territoire, doit être précédée d'une enquête publique.

L'enquête publique est aujourd'hui un véritable instrument de participation et d'information pour la population. Cet outil de concertation a été affirmé par la loi Bouchardeau du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement. Son décret d'application du 23 avril 1985 soumet à enquête publique les catégories d'opérations suivantes : travaux d'infrastructures de transport, équipements énergétiques et travaux relatifs à l'énergie, opérations et documents d'urbanisme,...

L'enquête publique est une procédure d'information et de consultation qui permet de recueillir les remarques de la population vis-à-vis du projet. La participation du public peut prendre plusieurs formes :

- l'exposition du dossier en mairie : un registre permet aux habitants d'y inscrire remarques, observations et problèmes rencontrés ;
- le débat public : il prend la forme de réunions d'information et de concertation.

Ces démarches sont assurées par l'autorité compétente de l'aménagement projeté.

L'enquête publique est prescrite par arrêté ; cet arrêté mentionne les modalités de l'enquête (lieu, durée, publicité,...) et désigne le commissaire enquêteur chargé du bon déroulement de la procédure. Le commissaire enquêteur a un rôle d'information auprès du public et recueille les observations et contre-propositions des habitants. Au terme de l'enquête, il rédige un rapport afin de rendre ses conclusions motivées pour un avis favorable ou défavorable au projet.

C'est dans cette procédure que les associations de défense de l'environnement constituent des acteurs centraux.

### **c) La déclaration d'utilité publique (6)**

La déclaration d'utilité publique est un acte administratif reconnaissant le caractère d'utilité publique de l'aménagement projeté. Ce décret mentionne la nature de l'opération et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Il indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Cet acte est en particulier la condition préalable pour lancer les procédures d'expropriation nécessaires à la poursuite de l'opération d'aménagement.

## **2 – Une procédure particulière : l'autoroute (4)**

Du fait de son ampleur tant dans sa réalisation que dans ses impacts sur le territoire, une infrastructure autoroutière est soumise à une procédure réglementaire plus contraignante que ce qui



a été présenté précédent. Dans la plupart des cas, un projet autoroutier doit être préalablement inscrit à un schéma directeur routier, lequel est élaboré sous la tutelle de l'Etat.

Le schéma directeur d'infrastructures de transport est un document officiel de l'Etat qui précise la nature et les tracés sommaires des grandes voies de circulation interurbaines, en l'occurrence les autoroutes de liaison, susceptibles d'être réalisées à l'avenir sur le territoire français. Il ne donne qu'un cadre indicatif à long terme, définissant sous forme grossière des grandes orientations en ce qui concerne la stratégie d'équipement du territoire.

A l'inscription au schéma directeur succède la phase technico-administrative de réalisation d'une autoroute ; elle ne peut être enclenchée que par l'autorité de tutelle, l'Etat.

Dès lors, faisant suite à la décision prise par l'Etat de construire tel tronçon d'autoroute, de très nombreuses phases et opérations vont se dérouler successivement et/ou simultanément sur une période de l'ordre d'une décennie, que l'on peut en fait regrouper en deux ensembles plus ou moins interdépendants :

- un processus administratifs
- un processus technique

#### **a) Le processus administratif**

Cette première période, qui nécessite en général de 5 à 7 ans, a pour finalités de préciser davantage le tracé par rapport à ce qu'indique le schéma directeur (un simple trait rectiligne entre deux agglomérations), de définir un cahier des charges, d'indiquer les perspectives d'aménagement, de procéder à une DUP, d'attribuer la concession, etc.

Les études préalables effectuées par des organismes officiels (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement, Scétauroute) avec l'aide de nombreux sous-traitants (bureaux d'études par exemple) comportent deux étapes : les études préliminaires et l'étude de l'APS (Avant-Projet Sommaire).

##### **↳ Les Etudes préliminaires**

D'une durée d'environ 2 ans, elles ont pour objectif de délimiter au sein d'une zone de 10 à 20 Km de large un fuseau d'un kilomètre (la "bande des 1000m") dans lequel devra s'inscrire l'infrastructure. Ces études ont vocation à proposer plusieurs variantes pertinentes de fuseau, et pour ce faire à engranger d'importantes quantités de données relatives aux milieux traversés : indicateurs géologiques, pédologiques, climatologiques, écologiques (faune, flore, fragilité des milieux) ; indicateurs démographiques, économiques.

Les variantes proposées sont soumises à débat avec les responsables politiques, économiques, sociaux et associatifs, concertation qui amènent à dresser un ordre de préférence entre les variantes et au terme desquelles une décision ministérielle vient préciser le fuseau retenu en tenant compte des nombreux paramètres évoqués.

#### ↳ L'étude de l'Avant-Projet Sommaire

Elle procède de la même manière que précédemment mais cette fois-ci à l'intérieur de la bande des 1000m. Il s'agit tout d'abord de rechercher des itinéraires plus précis, et de localiser des diffuseurs/échangeurs, puis de choisir la "bande des 300m" et d'analyser avec davantage de précision les impacts au sein de cette bande. L'APS fait l'objet de nouvelles concertations et affine les coûts de l'opération.

Après approbation du dossier d'APS par le Ministre de l'Equipeement suivent les études d'évaluation des effets socio-économiques et un dossier d'étude d'impact sur l'environnement destiné à garantir la protection de la faune, de la flore et des sites remarquables. Puis la phase d'Enquête d'Utilité Publique (12 à 15 mois) débute (cf. paragraphe 1 – b) ). Au terme de l'enquête, les avis recueillis sont transmis au Conseil d'Etat. En cas d'avis favorable, le premier Ministre, par décret, signe la DUP.

L'Etat désigne ensuite officiellement le maître d'ouvrage. Celui-ci peut être :

- le Ministère de l'Equipeement dans le cas des autoroutes urbaines ou des autoroutes de liaison à usage gratuit financées par les deniers de l'Etat ;
- un concessionnaire privé : c'est le plus souvent le cas ; l'Etat décide ainsi de concéder à un tiers la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute. Il désigne alors une société d'autoroute et lui confie la responsabilité de mener le projet à son terme, concession généralement attribuée pour une durée de 35ans.

#### **b) Le processus technique**

A la suite du processus administratif mené par l'Etat, démarre le processus technique ; il débute par l'Avant-Projet Autoroutier (APA) qui a pour objectif de réaliser de nouvelles études beaucoup plus détaillées qui, bien qu'entamées déjà pendant l'Enquête d'Utilité Publique, reprennent de nombreux paramètres et amènent en une année ou deux à fixer avec grande précision le tracé et l'emprise définitifs de l'autoroute à l'intérieur de la bande des 300 m (plan au 1/1000<sup>ème</sup>). Ce document sert de base de concertation notamment avec les représentants du monde agricole. A l'issu de cet APA, les travaux de construction peuvent débuter ; ils sont en général effectués successivement par section de 20 à 50 Km ce qui peut étaler la construction de l'intégralité du tronçon sur une période pouvant atteindre la décennie.

### **3 - La découverte d'une espèce...**

#### **a) ...Une procédure désorganisée...**

La découverte de l'espèce rare et protégée : c'est l'événement qui vient bouleverser la trame d'un projet parfois presque aboutit. Cette découverte remet en cause la validité du futur

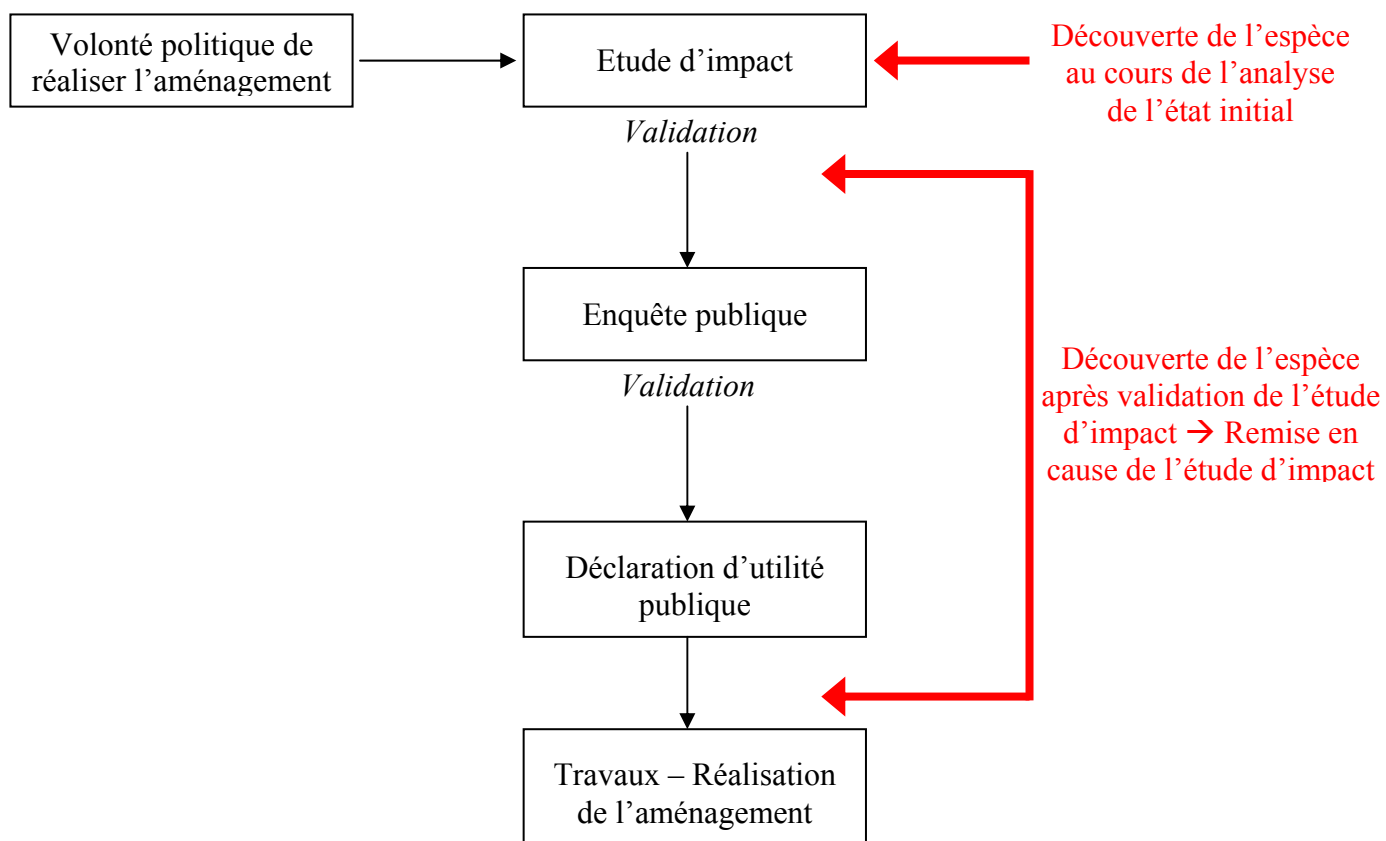


Figure n°2: Le processus "projet d'aménagement"

aménagement face à son impact sur l'environnement, et elle amorce ou renforce la confrontation entre écologistes et porteurs du projet. La mise en évidence de l'espèce en question peut se faire lors de l'étude d'impact grâce à l'analyse de l'état initial de l'environnement, ou postérieurement, une fois l'étude d'impact validée (cf. figure n° 2 présentée en vis-à-vis). Dans ce dernier cas, la découverte de l'espèce protégée remet en cause le contenu de l'étude d'impact : l'état initial de l'environnement est à revoir ainsi que les effets directs et indirects du projet, et les mesures d'atténuation ou compensatoires envisagées par le maître d'ouvrage.

L'espèce protégée devient de par son statut un véritable outil utilisé par les écologistes pour s'opposer au projet et à son alternative retenue. La confrontation entre les deux parties s'expriment à travers de nombreux débats ; dans la plupart des cas, les associations de défense pour l'environnement ont recours au tribunal faisant prendre un retard parfois considérable dans la validation des étapes successives nécessaires à la réalisation de l'aménagement. Le conflit d'aménagement prend alors toute sa dimension.

### **b)...Un conflit d'aménagement (3, 5)**

L'inscription territoriale de l'action publique donne lieu à des conflits entre acteurs privés (habitants, usagers, scientifiques, écologistes) et acteurs publics (politiques et administrations). En effet, un projet d'aménagement, de quelque nature que ce soit, génère un conflit lié à sa réalisation et suscite une réaction d'opposition de la part des populations concernées par les impacts potentiels de cet aménagement.

Depuis les années 70, les projets d'aménagements ont suscité des leviers de boucliers de la part des populations (programme électronucléaire national, autoroutes A 84, A 86, A 76, TGV Paris-Lyon, lignes de transport d'énergie électrique, canal Rhin-Rhône, aménagement touristique et industriel du littoral). Cependant, il serait erroné de considérer la conflictualisation de l'aménagement comme un phénomène récent. La construction du réseau ferré au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et la mise en œuvre de la politique d'équipement hydroélectrique après la seconde guerre mondiale avaient, par exemple, déjà donné lieu à de nombreuses manifestations d'opposition dans l'hexagone.

Les années 70 marquent par contre une évolution sensible de cette conflictualisation de l'aménagement. Elle se caractérise par le fait que les acteurs de la contestation ne sont plus uniquement les personnes et organisations concernées directement par le projet d'aménagement (les propriétaires fonciers, les usagers des espaces concernés par le projet et les riverains), mais également des personnes sensibilisées aux questions de cadre de vie et de loisirs ou de protection des milieux naturels et qui se structurent en mouvement associatif, participant ainsi à l'émergence

d'un "éco-pouvoir". Face à des projets ressentis comme imposés et non justifiés, les citoyens ne voient pas d'autres solutions que de s'engager dans une relation conflictuelle avec l'Administration.

Le modèle de Poirier Elliott (5) considère le conflit d'aménagement comme le chevauchement de 4 types de conflits :

#### ↳ Le conflit lié aux incertitudes

Ce type de conflit ne remet en cause ni le pouvoir, ni les modes de décision, ni même le principe de réalisation de l'aménagement, mais il se fonde en revanche sur la perception de risque ou d'incertitude qui pèse sur les conséquences potentielles de la décision. Les risques de dommages pour l'environnement et la santé, ainsi que le risque de dévaluation foncière et immobilière des propriétés qui se situent dans le voisinage du futur aménagement, apparaissent généralement comme les premiers arguments énoncés par les opposants. On parle de réaction de type NIMBY ("Not In My BackYard" : "Pas dans mon jardin").

#### ↳ Le conflit substantiel

Ce type de conflit ne remet pas en cause le mode de décision. Il résulte en revanche d'un désaccord sur le contenu même de la décision. C'est en effet parfois la nature même de l'aménagement voire son utilité, qui est remise en question, quelque soit son lieu d'implantation. De nouveaux acronymes tels que BANANA ("Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anyone" : "Ne rien construire nulle part et auprès de personne") ou NIABY ("Not In Anyone's BackYard" : "Dans le jardin de personne") expriment alors cette argumentation de la part des opposants selon laquelle l'aménagement ne doit être construit nulle part, soit parce que sa technologie présente des risques pour la santé publique, soit parce qu'il relève d'une politique publique dont les orientations sont remises en question. L'administration démontre alors une capacité plus ou moins forte à prouver l'intérêt général du projet.

#### ↳ Le conflit de procédure

Avec le conflit de procédure, la décision est considérée et contestée dès lors comme stratégique, au sens où elle est orientée vers et pour un intérêt particulier. Sont particulièrement dénoncées les procédures administratives en raison de leur propension à contrôler l'information, à établir les règles dites rationnelles mais inamovibles, et à altérer, par conséquent, la capacité des individus à influencer sur les décisions. Souvent c'est l'absence de transparence des processus de décision dans le domaine de l'aménagement que les populations locales expriment, ainsi que le manque de participation du public. La participation du public est en effet réduite le plus souvent à sa portion congrue, tolérée dans une logique d'adhésion au projet d'aménagement, et reléguée, lorsqu'elle existe, en fin de processus, c'est-à-dire une fois que le projet est abouti des points de vue

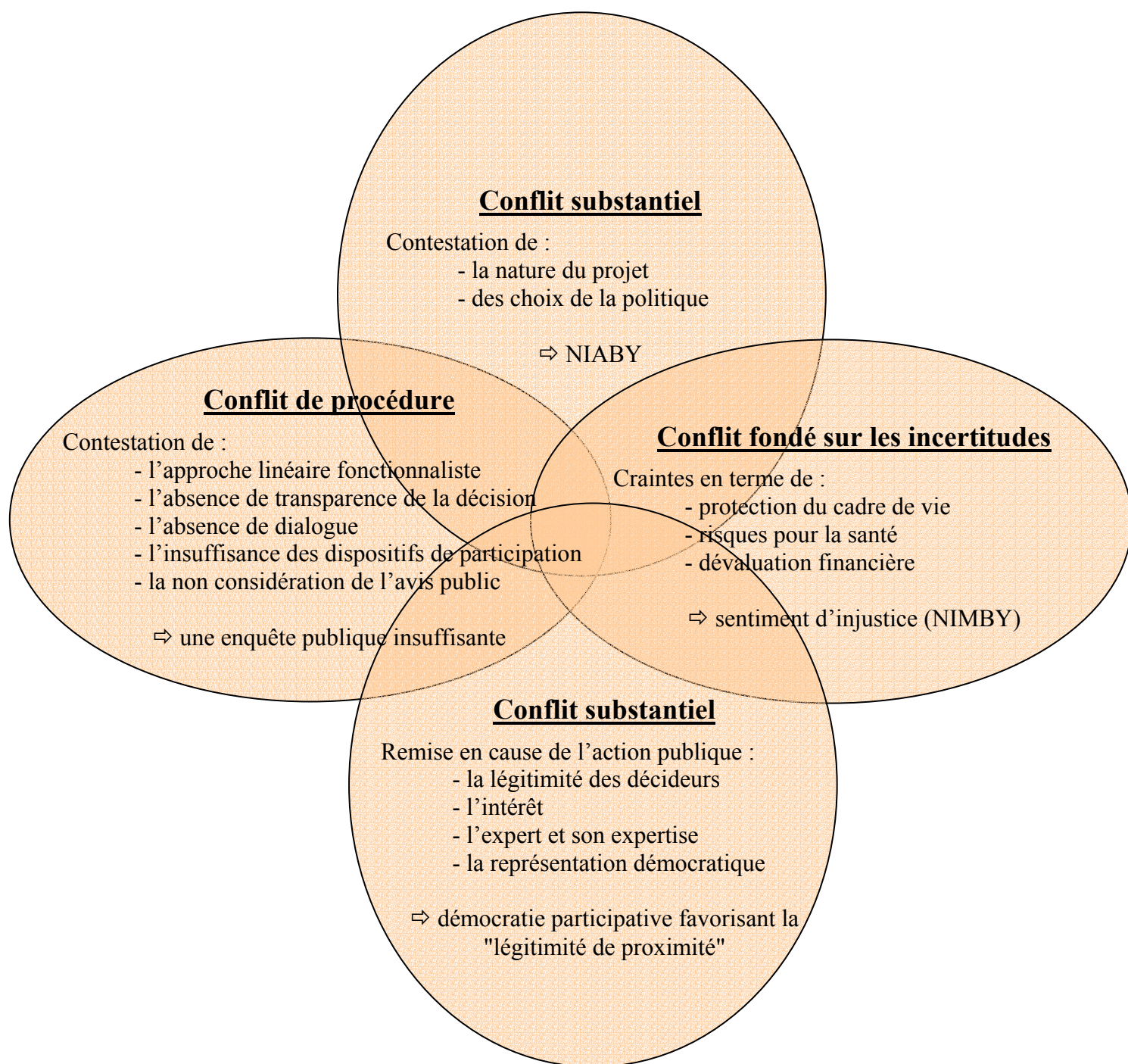


Figure n°3: Les 4 dimensions possibles du conflit d'aménagement (5)

techniques et de son implantation territoriale. La population concernée considère alors qu'elle est mise devant le fait accompli, que les jeux sont déjà faits. Devant le sentiment qu'il ne peut influencer sur la décision, le public témoigne alors de son indifférence ou, au contraire, manifeste son hostilité.

#### ↳ Le conflit structurel

Il concerne les relations de pouvoir : ce sont les fondements de la décision politique qui sont remis en cause (l'équité, la justice, la règle de la majorité et les droits des minorités). Ce conflit participe à un mouvement plus large de crise de légitimité de l'action publique territoriale depuis les années 80. L'administration n'apparaît plus seule à définir l'intérêt général car celui-ci relève d'autres points de vue tout aussi légitime et notamment, des intérêts publics liés à la protection de la nature et au cadre de vie. Or l'administration s'est longtemps appuyée sur une conception de l'intérêt général dont elle se croyait être la seule dépositaire, et qui servait avant tout les intérêts de l'Etat aménageur pour permettre la réalisation de grands équipements et infrastructures, au détriment bien souvent des intérêts locaux.

Un conflit d'aménagement exprime donc l'une ou plusieurs de ces dimensions (le chevauchement – cf. figure n° 3 en vis-à-vis) à travers les arguments développer par les opposants.

### **c) La saisie d'opportunités environnementales (3,5)**

Défendant souvent au départ leur cadre de vie et exprimant des revendications de rejet du projet (réaction NIMBY), les opposants (riverains) sont amenés ensuite à mobiliser un registre argumentaire faisant référence, en même temps qu'ils se constituent en groupe, à la protection de l'environnement, à la rationalité socio-économique ou à la politique concernée, afin de légitimer davantage leur position d'opposants (en valorisant ainsi une position désintéressée qui rend délicat le statut de riverains, porteur d'individualités), en ancrant leur mouvement dans des grandeurs, convoquant des valeurs (notamment celle du développement durable) dont ils se proclament porte-parole.

Il s'agit alors d'utiliser le territoire d'implantation du projet pour renforcer leur argumentaire et construire un intérêt général opposable à la justification du maître d'ouvrage. Les arguments environnementaux sont ainsi « collectionnés » (zone humide, espèces protégées, impact paysager,...) et destinés à additionner les inconvénients du projet afin de les mettre en balance avec les avantages. Ceci permet de démontrer que l'opération ne présente pas par elle-même une utilité publique, mais aussi d'appuyer les recours juridiques contre le projet.

## **B) Des espèces protégées par la législation**

La législation européenne et française donne des droits aux espèces rares ou menacées et tente ainsi de les protéger des promoteurs souvent trop irrespectueux du milieu naturel. Mais jusqu'où un statut peut-il sauver une espèce face à un aménagement d'intérêt général ? Quelles sont ses limites ? Pour répondre à cela, une description des effets des différents statuts de protection est nécessaire. Dans ce paragraphe, nous limiterons la description aux statuts des deux insectes étudiés en seconde partie soit :

- le texte national du 12 juillet 1993 relatif aux insectes protégés en France ;
- la convention de Berne (annexe 2) ;
- la directive Habitat (annexe 2 et 4).

En général, ces 3 statuts vont de paires : les espèces inscrites sur la Directive Habitat découlent de celles inscrites sur la convention de Berne. D'autre part, une espèce protégée au niveau européen doit l'être dans l'état membre où elle est présente et figure donc sur la liste nationale des espèces à protéger.

### **1 - Le texte national relatif aux insectes protégés en France (6)**

Les insectes rares ou menacés en France sont protégés par l'arrêté du 22 juillet 1993 fixant la liste des insectes protégés sur le territoire national. La protection appliquée est la suivante :

"Sont interdits, sur tout le territoire national et en tout temps, la destruction ou l'enlèvement des oeufs, des larves et des nymphes, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la préparation aux fins de collections, le transport, le colportage, l'utilisation, la mise en vente, la vente ou l'achat" des insectes protégés sur le territoire national.

Cet arrêté ne protège que l'espèce à proprement parler et non pas son habitat. Ce seul statut ne suffit donc pas à faire face à un aménagement déclaré d'intérêt général. L'échelon européen assure alors une protection plus forte pour les espèces les plus rares et menacées des listes nationales.

### **2 – La convention de Berne (7)**

La Convention de Berne, conclue par l'Europe en septembre 1979 et ratifiée par la France en avril 1990, a été créée pour assurer la conservation de la flore et de la faune sauvage et de leurs habitats naturels en Europe. Encore en vigueur aujourd'hui, la Convention de Berne demande aux pays signataires de prendre les mesures législatives et réglementaires pour protéger les habitats des espèces sauvages de la flore et de la faune (en particulier de celles énumérées dans les annexes I et II), et pour sauvegarder les habitats naturels menacés de disparition. Le texte souligne cependant que ces mesures doivent s'appliquer en tenant compte des exigences économiques et récréationnelles du territoire.



Les espèces étudiées en seconde partie sont inscrites à l'annexe II de la convention (espèces de faune strictement protégées). Le règlement en vigueur est le suivant : selon l'article 6 de la Convention, chaque partie contractante doit prendre les mesures législatives et réglementaires appropriées et nécessaires pour assurer la conservation particulière des espèces de faune sauvage énumérées dans l'annexe II. Sont notamment interdits, pour ces espèces:

- toutes formes de capture et de mise à mort intentionnelle ;
- la détérioration ou la destruction intentionnelle des sites de reproduction ou des aires de repos ;
- la perturbation intentionnelle de la faune sauvage ;
- la destruction ou le ramassage intentionnel des œufs ;
- la détention et le commerce interne de ces animaux, vivants ou morts.

Cependant, s'il n'existe aucune autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas à la survie de la population concernée, chaque état signataire peut déroger aux dispositions de cet article dans l'intérêt, entre autre, de la santé et de la sécurité publiques, ou d'autres intérêts publics prioritaires. Les objectifs de la convention peuvent donc être modulés en fonction des exigences économiques, offrant ainsi une porte ouverte à de nombreuses dérives.

### **3 - La Directive Habitat (7, 8, 9)**

Dans la suite directe de la convention de Berne, la Communauté Européenne a souhaité aller plus loin en publiant la Directive Habitat (directive 92/43/CEE). En effet sa portée est beaucoup plus grande dans la mesure où elle vise à mettre en place un réseau d'espèces représentant toute la biodiversité de la communauté : c'est la démarche Natura 2000. Les annexes de la Directive Habitat sont beaucoup plus fouillées et complètent les annexes de la convention de Berne. Les deux insectes étudiés en seconde partie sont inscrits respectivement sur l'annexe 2 et l'annexe 4 de la Directive Habitat. Les règlements qui s'y rapportent sont les suivants :

➤ **Pour les espèces prioritaires (annexe 2 de la Directive : espèces animales et végétales d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de zones spéciales de conservation)**

Ces espèces font du site où elles se trouvent un site d'importance communautaire ; ce site qui peut contribuer au maintien ou au rétablissement de cette espèce, doit alors être classé sur la liste du réseau Natura 2000. Une fois classé, le site bénéficie de la protection de l'article 6 de la Directive : tout plan ou projet non directement lié à la gestion de ce site mais susceptible de l'affecter de manière significative, fait alors l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences. Les autorités nationales compétentes ne marquent leur accord sur ce plan ou projet qu'après s'être assuré qu'il ne portera pas atteinte à l'intégrité du site concerné. Si, malgré ces mesures, le projet peut avoir des

effets notables dommageables sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces, le maître d'ouvrage du projet doit alors :

- justifier des raisons pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution satisfaisante au projet ;
- exposer les raisons impératives d'intérêt public justifiant la réalisation du projet ; seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur ;
- présenter les mesures compensatoires prévues pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000, ainsi que l'estimation des dépenses.

Dans les cas exceptionnels où la Commission Européenne constate qu'un site abritant une espèce prioritaire qui, sur la base d'informations scientifiques pertinentes et fiables, lui semble indispensable à la survie de cette espèce, une procédure de concertation bilatérale entre cet état membre et la Commission Européenne est engagée en vue de classer le site dans le réseau Natura 2000. Si, après 6 mois, le différend subsiste, la Commission Européenne transmet au Conseil Européen une proposition portant sur la sélection du site comme site d'importance communautaire. Le Conseil statue à l'unanimité dans un délai de trois mois. Pendant la période de concertation et dans l'attente d'une décision du Conseil, le site concerné est soumis aux dispositions de l'article 6 présenté précédemment.

Les espèces inscrites à l'annexe 2 de la Directive Habitat disposent ainsi de la protection la plus forte qu'il existe au niveau européen ; pour déroger les effets du statut de protection, de solides justifications doivent être présentées devant la Commission Européenne.

➤ **Pour les espèces nécessitant une protection stricte (annexe 4 de la Directive : espèces animales et végétales d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte)**

Les états membres prennent les mesures nécessaires pour instaurer un système de protection stricte des espèces animales et végétales figurant sur l'Annexe 4 et notamment interdire :

- toute forme de capture ou de mise à mort intentionnelle ;
- la perturbation intentionnelle de ces espèces notamment durant la période de reproduction, de dépendance, d'hibernation et de migration ;
- la destruction ou le ramassage intentionnels des oeufs dans la nature ;
- la détérioration ou la destruction des sites de reproduction ou des aires de repos.

Cependant, la Directive indique que les états membres peuvent déroger à ces dispositions dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publique, ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique (à condition qu'il n'existe pas d'autres alternatives possibles et que la dérogation ne nuise pas au maintien des populations des espèces

concernées dans leur aire de répartition naturelle). Encore une fois, les objectifs peuvent être modulés en fonction des exigences économiques limitant ainsi l'effet du statut de protection pour les espèces inscrites à l'annexe 4 de la Directive Habitat.

A l'issue de cette synthèse bibliographique, le contexte est plus clair pour aborder l'étude des conflits d'aménagement présentée en deuxième partie.

## II - Etudes de cas

Au cours de mes premières recherches bibliographiques, j'ai constaté qu'il existait peu d'ouvrages sur le thème choisi : en effet, les expériences de transfert ont été peu étudiées et ne sont guère évoquées qu'à travers la littérature « grise » (études d'impact par exemple). C'est principalement pour cette raison que j'ai choisi l'étude de cas pour répondre à l'hypothèse de départ. Il s'agit en effet d'analyser le jeu d'acteurs à travers l'étude d'opérations d'aménagement routier dont l'une des mesures compensatoires proposées est le déplacement d'espèces protégées. Pour cela, deux cas concrets ont été sélectionnés et une méthodologie d'analyse a été désignée.

### A/ Choix des études de cas et méthodologie

#### 1 – Choix des projets d'aménagement

Les deux projets choisis comme outil pour répondre à l'hypothèse de départ sont les suivants :

- le transfert de chênes centenaires, habitats du Pique-Prune (*Osmoderma eremita*), pour la construction de l'autoroute A 28 entre Ecommoy, au sud du Mans, et la vallée du Loir, au nord de Tours ;
- le transfert organisé par le Conseil Général d'Indre et Loire de l'Azuré du Serpolet (*Maculinea arion*), petit papillon qui a participé à bloquer la construction dans la vallée de la Choisille de la section Nord-Ouest du boulevard périphérique tourangeau. Ayant déjà abordé ce dossier lors de mon cursus à l'IUT Génie de l'Environnement, je souhaite aller plus loin dans les démêlés de cette affaire.

Ces deux aménagements ont été sélectionnés selon plusieurs critères ; l'objectif était de trouver des expériences de transfert qui feraient entrer en jeu un nombre restreint de variables afin de permettre les comparaisons et d'avoir les résultats les plus significatifs possibles. Le choix de ces deux cas concrets se justifie de la manière suivante :

#### ➤ L'autoroute A 28 et le périphérique tourangeau : 2 exemples situés en région Centre

Afin de faciliter le travail d'enquête sur le terrain (recherche de documents, rencontres d'acteurs), les transferts d'espèces étudiés concernent des aménagements situés le plus proche possible de Tours. La liste présentée en annexe n°3 page 120 a été établie avec l'aide de M. Botté : elle recense l'ensemble des projets d'aménagement de la région tourangelle et ses alentours confrontés à la présence d'espèces protégées sur leur emprise. C'est à partir de cette liste que j'ai effectué mes choix. Notons également que les exemples choisis sont récents, cela une fois encore pour faciliter la recherche bibliographique et surtout retrouver et rencontrer les acteurs des deux projets.

## ➤ Une autoroute et un boulevard périphérique : 2 aménagements routiers à fort impact environnemental

J'ai choisi d'orienter mon étude sur les infrastructures routières : elles correspondent tout d'abord au thème phare de mon projet professionnel et constituent des aménagements dont les conséquences sur le milieu naturel sont souvent considérables de par leur emprise sur le territoire et l'effet de coupure qu'elles engendrent. Les infrastructures ferroviaires ont quant à elles été écartées afin d'éviter de travailler sur des aménagements différents (route et chemin de fer) ce qui aurait compliqué l'analyse en rajoutant une variable supplémentaire.

## ➤ Un scarabée et un papillon : deux insectes déplacés (10)

Toujours pour limiter les variables, les exemples choisis concernent le déplacement de deux espèces du règne animal et de la même classe : celle des insectes. Si le choix s'est porté sur ces invertébrés et non pas sur le monde végétal, c'est principalement parce que les insectes occupent une place toute nouvelle dans la société : on leur reconnaît désormais le rôle majeur qu'ils jouent dans la plupart des écosystèmes. S'ils ont longtemps été ignorés dans les problèmes de conservation qui ont essentiellement porté sur les plantes, les grands mammifères et les oiseaux, les insectes sont aujourd'hui de plus en plus désignés comme des éléments clés dans la biodiversité. Même si les décideurs, qu'ils soient politiques ou gestionnaires, tiennent encore trop rarement compte des invertébrés dans les problématiques de conservation, de protection et de gestion des espaces naturels, la donne tend à changer. Bien que des exemples de transferts de plantes existent en région Centre, ceux des insectes suscitent davantage mon intérêt.

Par ailleurs, on pourrait aussi travailler sur le transfert d'écosystèmes entiers ; une mare ou une pelouse par exemple peuvent constituer l'habitat d'une ou plusieurs espèces, et le transfert de l'intégrité du site peut donc se révéler nécessaire pour sauvegarder l'intérêt de l'écosystème. Or le transfert d'écosystème se distingue des déplacements ponctuels d'espèces : il semblerait en effet que ces opérations soient plus communément proposées par le maître d'ouvrage dans le cadre de mesures compensatoires. Prenons l'exemple de la pelouse à orchidées ou la mare à tritons : ces deux petits écosystèmes sont devenus populaires auprès de la société avertie ; l'orchidée est une plante emblématique à sauvegarder et l'intérêt des zones humides auquel participe une mare n'est plus à démontrer. La mare comme la pelouse renvoient aujourd'hui l'image de milieux riches à protéger et c'est sans doute pour ces raisons plus sociétales que scientifiques que leur transfert est souvent spontanément proposé par le maître d'ouvrage. Dans le département d'Indre et Loire, c'est ainsi que les déplacements de nombreuses mares ont été spontanément proposés par les maîtres d'ouvrage à la suite de l'état initial de l'environnement réalisé pour le TGV Atlantique, l'autoroute A85 entre Angers et Vierzon et l'autoroute A28 entre Ecommoy et Parçay-Meslay. Le déplacement d'écosystème est donc un sujet à part entière qui pourrait faire l'objet d'un tout autre mémoire de

recherche. Ici, il a été choisi de ne pas traiter de ce sujet et d'en rester au déplacement ponctuel d'espèces animales invertébrées : les insectes.

### ➤ 2 espèces protégées au niveau européen

Le Pique-prune et l'Azuré du Serpolet sont tous deux protégés au niveau européen grâce à la Directive Habitat ; il s'agit aujourd'hui du statut de protection le plus actif qu'il puisse exister sur le territoire européen et donc français. Il est alors intéressant d'étudier jusqu'où ce statut peut protéger une espèce face à un aménagement déclaré d'utilité publique : finalement, l'aménagement du territoire n'arrive-t-il pas toujours à venir à bout d'une espèce protégée quelque soit son statut ?

### ➤ Un aménagement terminé (l'A28), un projet en cours (le périphérique tourangeau)

L'une des principales différences dans les caractéristiques des deux aménagements étudiés concerne la dimension temporelle : le transfert du Pique-prune a été effectué en 2003, tandis que celui de l'Azuré du Serpolet vient juste d'être mis en œuvre (été 2006). Cette différence doit permettre d'apporter à mon analyse un élément supplémentaire pour définir le jeu d'acteurs dans le transfert d'espèces. Il faut en effet s'attendre à des discours différents entre un projet en cours où les acteurs sont en train de vivre la confrontation, et l'aménagement achevé où chacun des partis a un certain recul pour apprécier la situation. Ce paramètre temporel devra alors être pris en compte dans l'interprétation des résultats.

### ➤ 2 exemples seulement

Il aurait été intéressant de travailler sur le maximum d'expérience de transfert afin d'en retirer les résultats les plus significatifs possibles. Cependant, dans le temps imparti et pour étudier correctement chacun des cas retenus, il n'était guère possible de sélectionner plus de deux exemples.

Une fois les exemples sélectionnés, une méthodologie d'étude a été définie afin de produire de la connaissance à partir de l'analyse des études de cas retenus, l'objectif premier étant de répondre à l'hypothèse de départ ("le transfert, un compromis ? ")

## 2 – Méthodologie employée (13)

L'objectif de l'étude de cas est de produire de la connaissance à partir d'expériences réelles. Pour cela, il est nécessaire de se fixer une méthodologie d'étude. La démarche retenue pour vérifier l'hypothèse de départ est la suivante :

- consulter la littérature grise afin d'appréhender le contexte du transfert ;
- enquêter sur le terrain grâce à la rencontre d'acteurs, afin de cerner l'opinion d'un échantillon de personnes pertinemment choisies ;

- analyser et interpréter les résultats de l'enquête et ainsi vérifier la question de recherche formulée au départ.

#### **a) Etude bibliographique des deux cas retenus**

Pour chacun des deux cas de transfert étudiés, un historique exhaustif du projet et de ses démêlés sera dressé. Ceci permettra de mieux comprendre le contexte dans lequel il s'est déroulé, mais aussi d'appréhender le jeu d'acteurs (porteurs du projet / opposants) et de repérer les étapes clés du projet : conflit entre acteurs, manque de communication, de concertation, considérations économiques plutôt qu'écologiques, etc.

D'autre part, la biologie des deux insectes transférés sera présentée. Une analyse succincte de la pertinence du statut de protection des espèces en question pourra par ailleurs apporter des informations supplémentaires.

#### **b) Enquête de terrain**

Ces enquêtes de terrain seront nécessaires afin :

- d'apporter des informations supplémentaires sur les projets et ainsi compléter les historiques ;
- de cerner le jeu d'acteurs grâce aux rencontres organisées avec les personnes ressources ;
- de remplir un questionnaire type qui servira d'outil d'analyse pour l'interprétation des résultats.

Ce questionnaire est présenté dans les pages suivantes ; il est ciblé et donc différent selon qu'il s'adresse aux porteurs du projet, à ses opposants (associations essentiellement) et aux services de l'Etat. Le questionnaire s'organise en 3 catégories :

- les questions d'identification : elles permettent de présenter l'interlocuteur ;
- les questions de faits : elles permettent de positionner l'interlocuteur dans la confrontation et de décrire son rôle dans le projet ;
- les questions d'opinions : elles permettent de cerner l'avis de l'interlocuteur vis-à-vis du transfert d'espèces. Ces questions sont identiques dans les deux questionnaires, ceci afin de pouvoir effectuer des comparaisons au moment du traitement des questionnaires. C'est principalement à partir des réponses à ces questions d'opinion que s'effectuera l'analyse du jeu d'acteurs et la vérification de l'hypothèse.

#### **c) Analyse du jeu d'acteur**

Cette analyse s'effectuera à partir de l'étude bibliographique réalisée au préalable et surtout par dépouillement des questionnaires remplis au cours des entretiens. Il s'agira de dégager les groupes d'acteurs qui s'opposent, et de décrire leur rôle dans la démarche du transfert.

#### **d) Interprétation des résultats**

Cette partie consistera à dégager des conclusions à partir de l'analyse réalisée sur la confrontation observée entre les deux groupes d'acteurs.

#### **e) Vérification de l'hypothèse de départ**

Une synthèse récapitulera les conclusions de l'étude et confrontera les résultats obtenus avec l'hypothèse de départ.



## Questionnaire à l'attention des porteurs du projet

### **Présentation de mon travail de recherche et de la forme de l'entretien**

#### **Questions d'identification**

Quel est le rôle de votre structure ?

#### **Questions de faits**

Quel a été votre rôle dans le projet (maître d'ouvrage, service déconcentré de l'Etat, collectivité territoriale,...)

Pour quelles raisons les autres alternatives au projet n'ont pas été retenues ?

A quel moment avez-vous proposé le transfert de l'espèce ?

Pourquoi avoir opté pour cette mesure compensatoire ?

Le retard engendré par cette espèce a-t-elle eu une incidence financière forte sur le projet ?

*Ces questions pourront être modifiées selon l'interlocuteur.*

#### **Questions d'opinion**

- Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?
- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?
- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?
- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut t-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

*Des questions supplémentaires pourront être posées au cours des entretiens notamment pour compléter l'historique du projet.*

## Questionnaire à l'attention des associations de défense pour l'environnement

### **Présentation auprès de l'interlocuteur de mon travail de recherche et de la forme de l'entretien**

#### **Question d'identification**

Quand a été créée votre association ?

Quel est son rôle, quelle est sa politique (que défend t-elle) ?

Quelles sont les principales actions mises en œuvre par votre association ?

Sur quel(s) autre(s) projet(s) est-elle intervenue ?

Quel(s) type(s) d'adhérent(s) réunie t-elle (écologistes, scientifiques, chasseurs, riverains,...) ?

#### **Questions de faits**

A quel moment votre association est t-elle intervenue dans le déroulement du projet ? Pour quelle(s) raison(s) ?

Quelle position a-t-elle prise dans le débat ?

Votre association a-t-elle proposé des solutions alternatives au transfert de l'espèce ?

L'espèce transférée a-t-elle été un outil pour s'opposer au projet ?

#### **Questions d'opinion**

- Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut t-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

*Des questions supplémentaires pourront être posées au cours des entretiens notamment pour compléter l'historique du projet.*

## B/ Présentation des cas concrets

### 1 – Le Pique-prune et l'autoroute A 28

#### a) Présentation (14 à 18)

C'est en 1986 que le Schéma Directeur Routier National inscrit l'itinéraire Rouen-Alençon-Le Mans-Tours parmi les liaisons autoroutières. L'aménagement de cette liaison doit permettre d'offrir un axe nord-sud au pays évitant à la région parisienne le trafic venant de la Manche ou du nord de l'Europe, et reliant le sud-ouest de la France et la Péninsule Ibérique. De surplus, on prévoit à l'époque que l'itinéraire entre Rouen et Tours assuré par la RN 138 sera saturé à l'horizon 2000 ; c'est pourquoi le ministère juge nécessaire d'aménager une nouvelle liaison entre ces deux agglomérations et rejette le principe d'aménagement de l'axe existant (RN 138) pourtant soutenu par les écologistes sarthois. En 1993, après plusieurs années de montage, le projet d'autoroute A28 reliant Alençon à Tours via Le Mans, dont le maître d'ouvrage est la société Cofiroute, fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique. Rien ne semble alors plus s'opposer à la construction de cette autoroute et les travaux s'engagent.



Figure n° 4: L'A28, stoppée aux portes d'Ecommoy (18)

Toutefois, en 1996, alors que les travaux sont largement débutés, l'alerte est donnée par l'association « Sarthe Nature Environnement » : une espèce rare de scarabée, le Pique-prune (*Osmoderma eremita*), a été découverte en forêt de Bercé et se trouve menacée par le tracé de la future autoroute.

Le Pique-prune étant une espèce protégée au titre de la Directive Habitat (annexe II et IV), Cofiroute fait suspendre les travaux de l'autoroute afin de réaliser une étude d'impact et de s'assurer que les habitats du coléoptère (chênes) ne seront pas affectés, ou que des mesures compensatoires seront prises. C'est ainsi que le concessionnaire a sollicité le MNHN (Muséum National d'Histoire Naturelle) en 1997 pour déterminer dans quelle mesure les habitats du Pique-prune pourraient être affectés par l'infrastructure routière et quelles solutions il conviendrait d'envisager pour appliquer la Directive Habitat.

En effet, les risques pour les populations de coléoptères engendrés par un tel aménagement résident dans : - la destruction directe de leur habitat (arbres situés sur l'emprise de l'autoroute) ;

- l'effet de coupure induit par l'autoroute ;

- les destructions d'arbres liés aux opérations foncières de remembrement.

Les premiers résultats de l'étude menée par le MNHN montrent que le tracé de l'A28 ne passe pas au cœur des sites où vivent les Pique-prunes mais à leur frange ; 0,5% d'arbres favorables au scarabée sont situés sur le tracé et seront à abattre ; par contre les habitats les plus remarquables se situent dans les périmètres de remembrement.

D'autre part, la zone située entre Ecommoy et la vallée du Loir demande une étude plus sérieuse et la suspension des travaux sur cette section reste en vigueur. En effet, la présence dans cette zone d'une espèce protégée par l'annexe II et IV de la Directive Habitat donne au site la vocation à être classé dans le réseau Natura 2000 : on distingue deux zones enveloppes du réseau : le site de Mayet et de Laillé, et celui du sud de Lavernat.

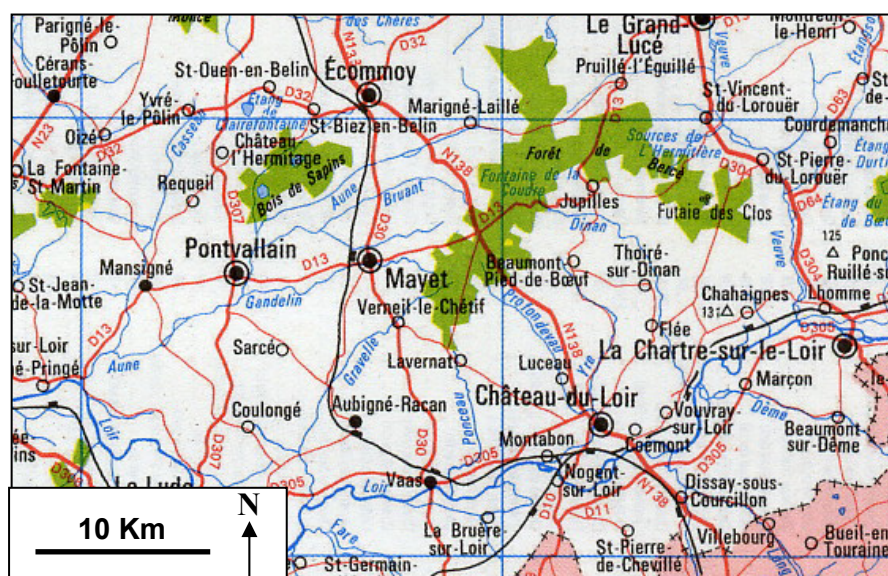


Figure n° 5: Carte de localisation de la forêt de Bercé (18)

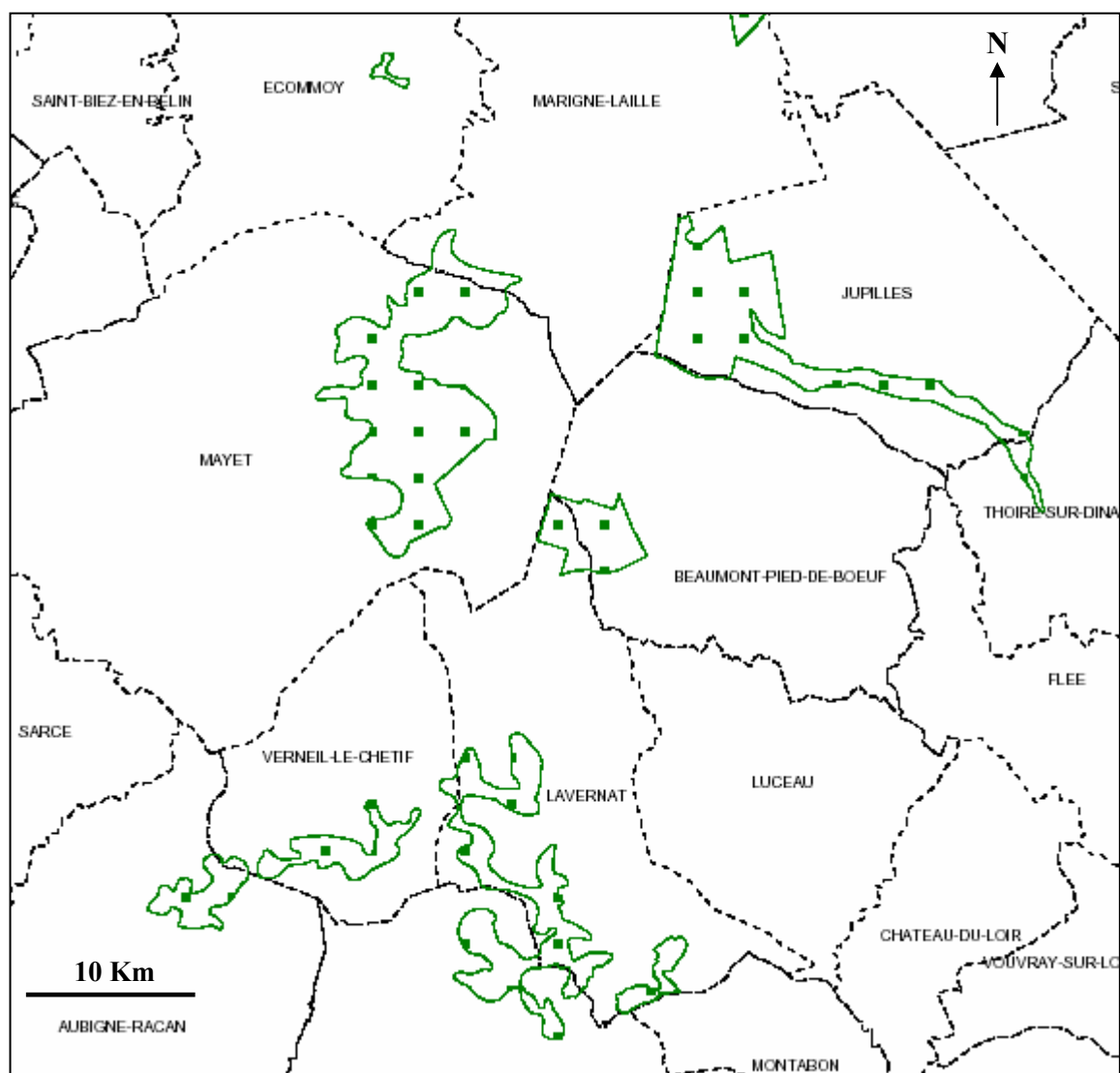


Figure n° 6: Proposition des Sites d'Intérêt Communautaire - DIREN

Cette démarche demandée par le MATE (Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement) au préfet de la Sarthe est alors largement soutenue par les associations qui ne manquent pas d'informer la commission européenne sur l'affaire du Pique-prune. Sous la pression de l'Europe et en respect de la Directive Habitat (articles 6 et 12), de nouvelles études vont être lancées à la fois pour étudier plus précisément l'impact de l'A28 sur les populations de Pique-prune entre Ecommoy et la vallée du Loir, mais aussi pour démontrer qu'il n'existe pas d'autres alternatives possibles au tracé retenu sur cette section. Ces études ont répondu aux exigences de la Directive Habitat en montrant d'une part qu'il n'existait pas d'alternatives au tracé ayant des impacts acceptables que ce soit sur les milieux humains, agricoles et naturels ; et d'autre part que l'impact du projet sur les populations de Pique-prune entre Ecommoy et la vallée du Loir ne serait pas significatif, sous réserve d'application de mesures compensatoires (achat de châtaigneraies par le Conseil Général, politique active de replantation, aménagement de corridors écologiques,...). En parallèle, le Conseil Général s'est engagé à adopter un Schéma Directeur de remembrement ; la

démarche Natura 2000 a également avancé en validant certains des périmètres des Sites d'Intérêt Communautaire entre Ecommoy et la vallée du Loir.

Cependant le tracé restant inchangé, l'arrachage des 0,5% des arbres situés sur l'emprise de l'A28 a été inévitable. Afin de respecter la Directive Habitat, Cofiroute a fait la demande auprès du CNPN afin d'autoriser le transfert des arbres situés sur le tracé. Après accord du Comité National de la Protection de la Nature et arrêté préfectoral, d'ailleurs fortement contesté par les associations, les 38 châtaigniers situés sur le tracé entre Ecommoy et la vallée du Loir ont été abattus puis auscultés afin de déterminer ceux présentant les larves du coléoptère. Au final, seuls 6 de ces arbres où le Pique-prune a pu être observé ont été déplacés hors du périmètre menacé, répartis sur trois sites d'accueil. Les Pique-prunes ainsi écartés de l'emprise de l'A 28, la construction de l'autoroute a pu reprendre après 7 ans de suspension des travaux.

Aujourd'hui, dans le cadre des mesures compensatoires, Cofiroute a pour mission d'assurer le suivi scientifique du Pique-prune déplacé sur une période de dix années dans les conditions définies par le document d'objectif des sites Natura 2000.



Figure n° 7: Déplacement des fûts contenant les larves du Pique-prune (16)



Figure n° 8: Zone aménagée pour l'accueil des fûts déplacés (site de Mayet)



Figure n° 9: Suivi scientifique du Pique-prune (16)



## **b) Historique du projet (14 à 18)**

### **Avant 1986**

Projet de créer une autoroute entre Tours et Le Mans – Alternative proposée par les Verts = aménagement de l'axe existant (RN 138)

### **Décembre 1986**

Inscription de l'A 28 au Schéma Directeur National → Contestation des riverains et des associations sur le projet en lui-même : la construction d'une autoroute dans cette région ne serait pas rentable.

↳ Non prise en compte des contestations → montée des tensions dans le monde associatif

### **1989**

Réalisation de l'Avant Projet Sommaire

### **Décembre 1991 / Janvier 1992**

Enquête publique dans la Sarthe, l'Orne et l'Indre et Loire

### **20 juillet 1993**

Décret de Déclaration d'Utilité Publique en Conseil d'Etat de la section Alençon – Tours → Recours au Conseil d'Etat contre la DUP sur la validité de l'enquête publique et sur l'absence de prise en compte d'alternative au projet (loi LOTI) → Rejet du CE le 15 janvier 1996

### **21 avril 94**

Décret de concession de l'A 28 à la société Cofiroute → Recours en CE contre ce décret pour non respect de la directive 89/1140 CEE sur la passation des marchés publics → Rejet du CE (pour intérêt à agir des requérants) bien que l'attribution de la concession à la société Cofiroute est non conforme aux obligations communautaires liées à la Directive 89/1140 CEE

↳ Forte volonté de l'Etat à faire aboutir le projet

A ce stade, il existe déjà de fortes tensions entre les porteurs du projet (Etat, Cofiroute) et le monde associatif qui cherche à bloquer le projet en utilisant les outils juridiques

### **1994**

Découverte du Pique-prune (*Osmoderma eremita*, espèce protégée par la Directive Habitat 92/43 CEE) par un entomologiste amateur, dans la forêt de Bercé

↳ Découverte tardive, antérieure à l'étude d'impact et à la DUP

### **Mars à mai 96**

Constitution des 10 Commissions d'Aménagement Foncier pour la section Ecommoy-Maresché

---

**Août 1996**

La découverte du Pique-prune fait parler d'elle → L'association des Amis de la forêt de Bercé intervient auprès du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, lequel diligente une étude visant à recenser l'habitat de 3 espèces protégées (dont le Pique-prune).

---

**3 octobre 1996**

Les associations réclament au préfet de la Sarthe la prise d'arrêté de protection de Biotope pour les zones d'habitats à Pique-prune → Refusée.

---

**Novembre 1996**

Prise des arrêtés préfectoraux ordonnant le remembrement dans 10 périmètres définis

---

**1997**

Création d'un collectif de réflexion concernant l'autoroute A 28 ; l'objectif est de fédérer les associations locales et nationales (WWF), et de porter le recours contre l'A 28 au niveau européen.

---

**27 février 1997**

L'association des Amis de la forêt de Bercé demande au ministre le retrait du décret de DUP en justifiant la non prise en compte de la directive 85/337 CEE et 92/43 CEE (Directive Habitat), et la carence manifeste de l'étude d'impact du dossier soumis en enquête publique en 1992.

↳ Les associations font du Pique-prune un argument juridique devant la Commission Européenne.

---

**9 mars 1997**

Démarrage des travaux au sud et au nord du Mans

↳ La société Cofiroute engage les travaux même si elle ne dispose pas de toutes les autorisations sur l'ensemble du tracé. Les associations dénoncent cette démarche qui permettra à Cofiroute d'arriver à un point de non retour dans la construction de l'autoroute.

---

**Mai 1997**

Cofiroute sollicite le Muséum National d'Histoire Naturelle (MNHN) pour déterminer dans quelle mesure l'habitat de l'*Osmoderma eremita* pourrait être affecté par l'autoroute et, le cas échéant, quelles seraient les mesures à prendre pour se mettre en conformité avec la Directive Habitats.

↳ Le Pique-prune étant une espèce relativement peu étudiée, le principe de précaution est appliqué par Cofiroute.

---

**Juin 1997**

Enquête publique pour les remembrements sur les secteurs où le Pique-prune a été découvert

↳ Mais on ne mentionnera pas la présence du coléoptère dans le dossier

---

**1<sup>er</sup> juillet 1997**

Nouvelle demande de la part des associations au préfet de Sarthe pour la prise d'arrêté de protection de Biotope sur les secteurs abritant l'espèce → Refusée



---

**Juillet 1997**

Plainte déposée par les associations auprès de la Commission Européenne pour non respect de la réglementation communautaire (directives 85/337 CEE, 92/43 CEE -Directive Habitat- et 89/1140 CEE)

---

**Août 1997**

Signature d'une convention cadre entre Cofiroute et le MNHN (étude d'une durée de 2 ans sur l'impact de l'autoroute sur une bande de 1 Km à 2 Km autour de son tracé)

---

**Juillet 1997 – juillet 1998**

Pendant cette période la DDAF mène ses avant-projets et projets de remembrement sans se préoccuper des impacts sur le Pique-prune.

↳ Manque de communication et de coordination avec Cofiroute et le MNHN

---

**16 janvier 1998**

Arrêté préfectoral de remembrement sur les secteurs abritant l'espèce au sud du Mans → Recours au tribunal administratif de Nantes contre cet arrêté pour excès de pouvoir (carence d'étude d'impact manifeste : le dossier ne mentionne pas le Pique-prune) → Rejet le 7 décembre 1999 pour non-intérêt à agir

---

**29 janvier 1998**

Réunion d'information organisée par Cofiroute sur la localisation du Pique-prune

---

**19 juin 1998**

Présentation du rapport d'étape de M. Luce (expert au MNHN) devant la Commission Départementale des Sites de la Sarthe → Cofiroute comprend que l'on ne peut séparer les conséquences propres à l'autoroute et celles liées à ses travaux connexes – les remembrements notamment – d'autant plus que celles-ci sont bien plus importantes que les premières.

2 zones se distinguent :

- le nord d'Ecommoy : dans cette zone, le pique prune est surtout menacée par les opérations de remembrement. Cinq projets de remembrement sur 10 sont à revoir.
- le sud d'Ecommoy : la situation est complètement différente, cette région ayant vocation à être proposée comme site d'intérêt communautaire : le cadre juridique est donc celui de la Directive Habitat :
  - tout plan ou projet susceptible d'affecter une Zone Spéciale de Conservation de manière significative, se doit de faire l'objet d'une évaluation de ses incidences sur le site. En cas de conclusion négative, le maître d'ouvrage se doit de démontrer qu'il n'existe pas d'alternative préférable à la solution retenue, et que le projet est justifié par des raisons d'intérêt public majeur ;
  - tout doit être réalisé pour qu'aucune détérioration ou destruction de sites servant à la reproduction ou au repos n'aient lieu.

---

**12 octobre 1998**

Signature, entre Cofiroute et le MNHN, d'un avenant à la convention de départ pour prendre en compte les conséquences des opérations de remembrements, et définir, dans le cadre des mesures compensatoires, un réseau d'arbre favorables

---

**Hiver 1998 – printemps 1999**

Conduite sur le terrain de l'étude supplémentaire commandée au MNHN et révisions des avants projets de remembrement au nord d'Ecommoy avec la validation de M. Luce

---

**29 mars 1999**

Demande d'information de l'Union Européenne sur la non-observation des directives. La France y répondra en octobre.

---

**Juin à août 1999**

Nombreuses interventions de tous les parlementaires et élus locaux.

---

**15 septembre 1999**

Lettre du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (MATE) au préfet de Sarthe demandant :

- la reprise des propositions de sites NATURA 2000 dans le département de la Sarthe ;
- l'expertise avant tout projet de remembrement au nord d'Ecommoy ;
- la suspension des travaux au sud d'Ecommoy dans l'attente d'une expertise concertée du rapport définitif du MNHN.

↳ Montée des tensions parmi les exploitants agricoles, pénalisés à divers titres par la suspension des travaux et par l'incertitude qui gagne les projets de remembrement

→ Dans le cadre de la Directive Habitat, 3 études vont être menées afin d'évaluer précisément les impacts de l'autoroute et de ses opérations connexes au sud d'Ecommoy (étude du CETE de l'Ouest, étude du bureau d'études OGE, étude d'impact des opérations de remembrement au sud d'Ecommoy)

---

**8 et 20 octobre 1999**

Présentation de l'étude du MNHN devant la Commission Départementale des Sites puis devant le Comité Départemental de suivi NATURA 2000. Ce nouveau rapport du MNHN permet d'en savoir davantage sur la vie et les mœurs du Pique-prune. Il préconise la création de sites Natura 2000.

---

**21 octobre 1999**

Rapport du CETE de l'Ouest (bureau d'études de Nantes) sur les alternatives possibles du tracé actuellement retenu sur la portion d'autoroute Ecommoy-Montabon (étude menée au titre de la Directive Habitat) → Conclusion du CETE : l'éventuelle réduction d'impact que pourraient avoir ces variantes sur les populations de Pique-prune est disproportionnée par rapport aux impacts qu'elles causeraient sur les milieux humains, agricoles et naturels.

---

**30 octobre 1999**

Communiqué du Ministre des Transports (J.C. Gayssot) : "l'A 28 ne pourra se réaliser que dans le strict respect de la Directive Habitat" ; lancement de la procédure de classement NATURA 2000

---

**27 novembre 1999**

Rapport final du MNHN sur "L'impact de l'A 28 sur les populations sarthoises de 3 espèces de coléoptères protégées au regard de la Directive Habitat"

---

**25 janvier 2000**

Création, par le préfet de la Sarthe, d'un comité de pilotage NATURA 2000 pour les sites à Pique-prune au sud d'Ecommoy, et d'un comité de suivi des travaux de remembrement pour la section au nord d'Ecommoy

---

**Février 2000**

Rapport (suite à la signature du 12 octobre 1998 entre Cofiroute et le MNHN) sur l'inventaire des châtaigniers à fruits dans les emprises de l'A 28, d'Ecommoy à la vallée du Loir

---

**Mars 2000**

Rendu à la DIREN de l'étude du bureau OGE sur la répartition du Pique-prune en Sarthe → il s'avère que l'habitat favorable au coléoptère (vergers de châtaigniers et bocages) est bien présent sur l'ensemble du département.

---

**Avril 2000**

Proposition des sites NATURA 2000 à la Commission Départementale des Sites

---

**2 juin 2000**

Lettre du MATE au préfet de Sarthe rappelant que toute procédure quelle qu'elle soit au sud d'Ecommoy jusqu'au raccordement à la RN 138 est suspendue. A ce stade le reste de l'autoroute peut être construite.

---

**6 juin et 13 juillet 2000**

Réunion du comité de pilotage NATURA 2000 :

- proposition d'inscription de zones NATURA 2000
- proposition d'un dossier d'inscription à un programme LIFE

---

**Courant 2000**

Etude de Cofiroute pour repositionner l'échangeur de Montabon afin de limiter la destruction des arbres potentiels pour le Pique-prune.

↳ Cofiroute revoit « sa copie » pour préserver le Pique-prune

---

**1<sup>er</sup> septembre 2000**

2<sup>ème</sup> demande d'information de la Commission Européenne au gouvernement français, plus spécifiquement sur les remembrements

---

**Novembre 2000**

La DIREN remet à la Commission Européenne ses propositions de sites d'intérêt communautaire consacrés au Pique-prune.

---

**Mars 2001**

---

Rapport du bureau d'études OGE sur le "Complément d'évaluation de l'impact de l'A28 sur les populations d'*Osmoderma eremita* d'Ecommoy à la vallée du Loir" (étude se situant dans la lignée directe de celle menée par le MNHN) → Les résultats de ce rapport sont les suivants :

- 2 zones de châtaigneraies potentiellement proposées comme enveloppes à des sites Natura 2000 sont concernées par le tracé de l'A28 ;
- les impacts directs liés à l'ouvrage, à sa réalisation et à son exploitation sont : la destruction d'arbres à cavité (117 arbres sont concernés par la destruction ; le déplacement de l'échangeur de Montabon pourrait cependant réduire ce nombre à 65 arbres), la perte de continuité du réseau d'arbres favorables, les risques de pollution et de réchauffement causés par la circulation et ceux de collisions entre les véhicules et les insectes lors des périodes de vol de l'insecte. Les éclairages de l'infrastructure pourraient également, en attirant les Pique-prunes, causer des perturbations ;
- les impacts indirects sont liés aux opérations connexes et surtout causés par le remembrement.

---

**28 mars 2001**

---

Réunion du comité de pilotage NATURA 2000 sur les sites les plus favorables à la conservation de l'espèce en Sarthe → validation par les scientifiques d'un site de 1000 ha à l'ouest de la forêt de Bercé

↳ Les associations considèrent que ce périmètre a été sous-estimé (les capacités de déplacement du Pique-prune ayant eux-mêmes été sous-évaluées)

---

**10 avril 2001**

---

Lettre de mise en demeure de la Commission Européenne (dernière étape avant le passage devant la Cour de Justice Européenne) : elle demande aux autorités françaises d'assurer une protection stricte aux aires de repos et de nidification du Pique-prune conformément à la Directive Habitat → Réponse de la France le 12 juin 2001

---

**Juin 2001**

---

Remembrements au nord d'Ecommoy

↳ Les associations alertent que les protocoles de remembrement n'ont pas été rigoureusement mis en œuvre

---

**30 juillet 2001**

---

Lettre du MATE au préfet de la Sarthe demandant une étude d'impact des opérations de remembrement au sud d'Ecommoy ; l'objectif doit être de réaliser un schéma directeur pour ces opérations.

---

**Novembre 2001**

---

Conclusions du rapport de l'IGE (Inspection Générale de l'Environnement)

- la mesure des écarts éventuels entre les projets de remembrement et leur réalisation effective au nord d'Ecommoy révèle, sur certaines communes, le caractère artisanal du travail de reconnaissance et l'absence de formalisme dans le rendu des préconisations ;
- "Si les mesures d'atténuation proposées sont mises en œuvre, l'impact de l'autoroute sur l'*Osmoderma eremita* ne sera pas significatif" au sud d'Ecommoy.

↳ Ce rapport éclaire sur les opérations de remembrement déjà réalisées et doit servir de support pour celles prévues au sud d'Ecommoy

---

### **Mars à avril 2002**

Cofiroute confie aux bureaux Oréade et OGE une étude complémentaire aux études d'impacts des remembrements afin d'aboutir à un Schéma directeur des remembrements au sud d'Ecommoy. Elle nomme également le professeur Blandin au MNHN afin de réaliser une contre-expertise au travail de M. Luce. ↳ Selon les associations, le professeur Blandin aurait conclu ce que les politiques souhaitaient entendre.

---

### **Avril 2002**

Cofiroute confie à OGE la mission de proposer des aménagements complémentaires, et de détailler, arbre par arbre, les dispositions à adopter.

---

### **Printemps 2002**

Au lendemain du changement de majorité, le gouvernement manifeste l'intention de reprendre les travaux de l'A28.

↳ Les associations dénoncent aujourd'hui la façon dont le nouveau gouvernement a écarté tous les gens s'étant opposés à la construction de l'A28 et notamment le professeur M.Luce

---

### **21 juin 2002**

Un comité de suivi des études et travaux liés au projet d'autoroute A28 en Sarthe se substitue au comité de suivi des travaux de remembrement. Ce comité est élargi intégrant Cofiroute et les maires des communes concernées.

---

### **11 juillet 2002**

Le nouveau Comité de suivi prend acte des "impacts non significatifs" sur l'habitat du Pique-prune et des mesures envisagées pour sa préservation. Il émet un avis favorable à la reprise des travaux de l'A28 dans le respect de la Directive Habitats.

---

### **Automne 2002**

Les CIAF se réunissent pour l'adoption du Schéma Directeur de remembrement

---

### **12 mars 2003**

Cofiroute fait la demande auprès du CNPN pour la capture et le transport de Pique-prune sur l'emprise de la section Ecommoy-Montabon. Cette demande sera modifiée le 13 juin 2003.

---

### **27 juin 2003**

En attente de l'accord du CNPN, on prévoit que 10 arbres soient déplacés entre Ecommoy et Montabon, à 1,5 Km maximum de leur habitat d'origine → Mesure compensatoire : on prévoit que les scarabées soient observés dans leurs fûts pour une étude scientifique de 10 ans financée par Cofiroute et déléguée au bureau d'études OGE.

---

**Juillet 2003**

Le préfet de la Sarthe téléphone au CNPN pour s'arranger quant à l'autorisation de déplacement des arbres à Pique-prune situés sur l'emprise de l'autoroute.

↳ Les associations dénoncent cette démarche effectuée de manière non officielle (au téléphone, et pendant les vacances).

---

**29 septembre 2003**

Le préfet de la Sarthe signe un arrêté préfectoral autorisant Cofiroute à :

- effectuer une expertise permettant l'identification des arbres qui contiennent des cavités abritant le Pique-prune sur l'emprise du chantier de l'infrastructure entre Ecommoy et Montabon ;
- prélever, transporter et restituer, dans des cavités d'arbres favorables, du terreau abritant le Pique-prune ;
- prélever et transporter les fûts ou branches à cavité abritant le Pique-prune, pour les transférer sur des sites d'accueil favorables.

Cet arrêté impose également à Cofiroute d'assurer le suivi scientifique du Pique-prune dans les fûts déplacés sur une période de dix années dans les conditions définies par le document d'objectif des sites Natura 2000.

↳ L'association des Amis de la forêt de Bercé lance un recours devant le tribunal administratif : le transfert du Pique-prune ne serait pas motivé par un but scientifique comme le réclame le CNPN. A l'heure actuelle, ce recours n'est pas aboutit.

---

**1er au 6 octobre 2003**

Les 38 arbres situés sur le tracé et constituant un habitat potentiel du Pique-prune sont auscultés. 6 d'entre eux dont 4 contenant le Pique-prune sont transférés dans trois zones d'accueil aménagées : Les Blottes à Mayet, Taille-Pied à Lavernat, et au niveau de l'échangeur de Montabon.

↳ Les associations, ni même l'ONF ou l'ONC, ne seront mis au courant des dates de transfert ; les déplacements se feront rapidement, sans de regard associatif.

---

**13 octobre 2003**

Un arrêté préfectoral autorise l'abattage des châtaigniers situés sur le tracé et ne contenant pas, après auscultation, de Pique-prune.

---

**Avril 2004**

Lancement des travaux entre Montabon et Écommoy.

---

**29 juin 2004**

Emergence du premier *Osmoderma eremita* à partir d'un arbre transféré.

---

**Octobre 2005**

Ouverture du tronçon d'autoroute Ecommoy – la vallée du Loir.

### c) Le Pique-prune : sa biologie et son statut de protection

#### ↳ Description de l'espèce (11)

##### → Adultes

La taille des adultes varie de 20 à 35 mm : c'est la plus grande Cétoine de France. Le corps est de couleur brun-noir, rarement roux, à reflets métalliques avec quelques rares soies pâles en dessus. La tête est fortement creusée en arrière avec deux tubercules saillants au niveau de l'insertion des antennes. Les pattes sont caractéristiques : les tibias antérieurs sont tridentés au bord externe et les tibias postérieurs bidentés sur leur arête postérieure. Mâle et femelle ne se distinguent extérieurement que par de faibles détails morphologiques (les femelles ont une tête plus plane). Le Pique-prune adulte a également la particularité d'émettre une odeur généralement comparée à celle du cuir de Russie, et parfois à celle de la prune d'où le nom vernaculaire de l'insecte.

##### → Larves

Ce type de larves est appelé vulgairement "vers blancs". Au dernier stade larvaire, elles atteignent un poids de 10 à 12 g et la largeur maximale de l'abdomen est de 12 mm en moyenne. Elles sont caractérisées par un labre trilobé et une fente anale transversale non anguleuse.



Figure n° 10: Etats larvaire et adulte d'*Osmoderma eremita* (18)

##### → Cycle de développement

La durée du cycle de développement de cette espèce est de deux ans ; elle peut atteindre trois ans, voire plus, selon les conditions du milieu (humidité et température).

**Oeufs** : le nombre d'œufs pondus par les femelles varie de 20 à 80. Ils sont déposés en profondeur dans la cavité. Chaque oeuf est protégé par la femelle par un enduit de terreau très souple.

*Larves* : elles éclosent trois semaines après la ponte. Il y a trois stades larvaires. La larve hiverne au stade I ou au stade II (cela dépend de la date de ponte). Les larves de stade II sont tolérantes à la congélation. Elles reprennent leur activité au printemps.

*Nymphes* : à la fin de l'été de la deuxième année, la larve de dernier stade construit une coque nymphale constituée de fragments de bois agglomérés avec de l'humus et une sécrétion larvaire (mélange de matière fécale et de sécrétion buccale). La larve passe l'hiver dans cette coque nymphale. Elle se nymphose au printemps.

*Adultes* : la période de vol des adultes s'échelonne de fin mai à début septembre. Elle dépend des conditions climatiques et de la latitude. Les adultes sont le plus souvent observés en juillet.

#### → Activité

Les adultes sont difficiles à voir. Ils ont une activité principalement crépusculaire et nocturne mais peuvent être observés au cours de la journée pendant les journées les plus chaudes et orageuses. Ils restent une grande partie de leur vie dans la cavité où s'est déroulé le développement larvaire. L'accouplement n'a jamais été observé et il est possible qu'il se déroule dans la cavité à l'intérieur même du terreau. La présence d'*Osmoderma eremita* est principalement détectée par son odeur de "cuir de Russie" qui se dégage de l'arbre (un ou deux jours après la sortie de la coque nymphale) et surtout par la présence des fèces des larves de dernier stade dans les cavités.

#### → Régime alimentaire

Les larves d'*Osmoderma eremita* sont saproxylophages : elles consomment le bois mort peu attaqué par les champignons et les bactéries sur le pourtour de cavités cariées. On peut les rencontrer sur un grand nombre de feuillus des genres *Quercus*, *Castanea*, *Salix*, *Prunus*, *Malus*.

#### → Habitat

L'habitat de l'espèce est très caractéristique. Le développement larvaire se déroule généralement dans de grandes cavités (supérieur à 10 litres). Ce type de cavité se rencontre dans des arbres très âgés (au moins 150-200 ans pour les chênes). Le développement des larves se fait dans les profondeurs de la cavité, ce qui assure une plus grande stabilité de la température externe. Des études réalisées en Suède montrent que les adultes d'*Osmoderma eremita* colonisent plus particulièrement les cavités avec une ouverture orientée vers le sud. Ce type d'orientation est aussi souvent choisi pour la nidification par certaines espèces d'oiseaux. Dans la grande majorité des cas, ces cavités sont aussi colonisées par des oiseaux, notamment des rapaces. Un même arbre peut être favorable au développement de l'espèce pendant plusieurs dizaines d'années. Actuellement, cette espèce forestière à l'origine, n'est présente que dans quelques forêts anciennes de feuillus. En Europe, l'espèce est principalement observée au niveau d'anciennes zones plus ou moins boisées



utilisées dans le passé pour le pâturage. Dans ces milieux sylvopastoraux, les arbres ont souvent été taillés en têtard et/ou émondés, pratique très favorable au développement de cavités aux volumes importants. L'espèce subsiste aussi dans des zones agricoles où l'on observe encore le même type d'arbre, souvent utilisé localement pour la délimitation des parcelles.

## → Répartition géographique

### ► *Le Pique-prune en France et en Europe (11 et 12)*

L'espèce se rencontre dans toute l'Europe septentrionale et centrale. *Osmoderma eremita* est présent dans presque toute la France, surtout dans les régions de vieilles forêts de feuillus. Cependant un inventaire national semblerait nécessaire pour améliorer les connaissances sur sa répartition.

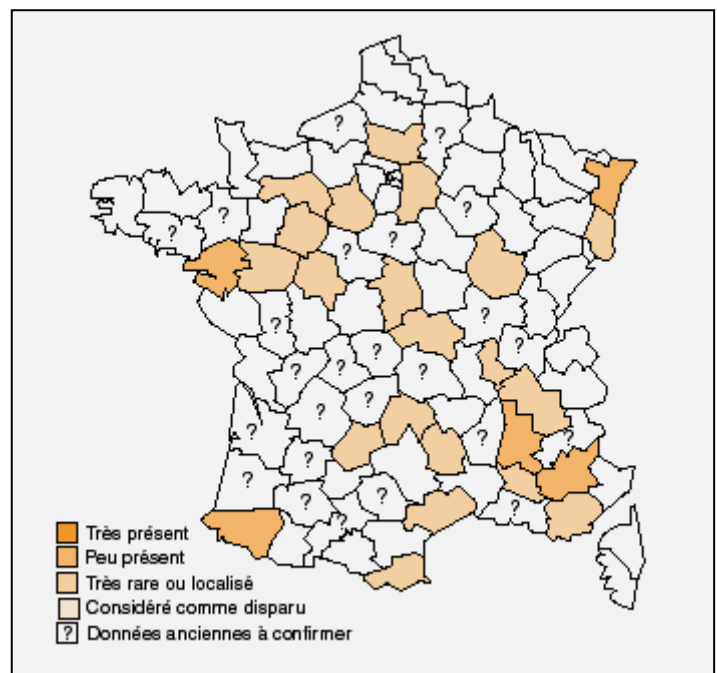


Figure n° 11: Carte de répartition de *Osmoderma eremita* du Cahier d'Habitat Natura 2000 – 200 ?- (11)

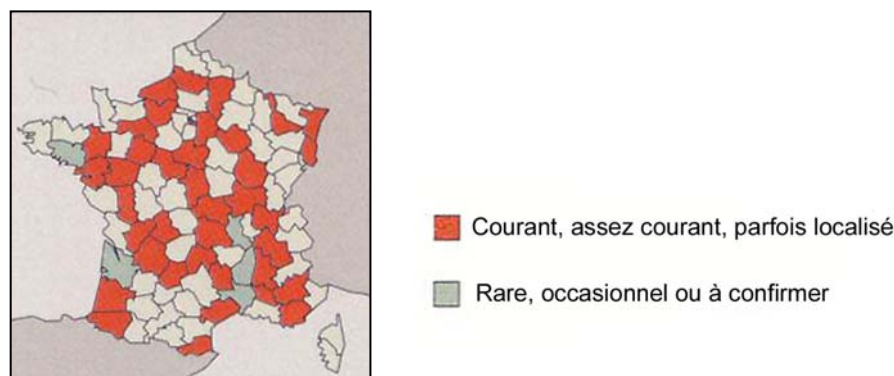


Figure n° 12: Carte de répartition de *Osmoderma eremita* du Livre Rouge des espèces menacées – 1994 – (12)

### ► *Le Pique-prune dans la Sarthe (DIREN)*

Les études réalisées dans le but de connaître l'impact de l'autoroute sur les populations de Pique-prune ont permis d'inventorier les habitats potentiels de l'insecte sur l'ensemble du département. Il apparaît, à la suite de ces études, que l'espèce soit globalement présente en Sarthe, dans les vergers de châtaigniers mais également dans les haies de bocage. Les populations les plus

denses se trouveraient au sud du Mans, dans les différents massifs forestiers qui ont été conservé (Bois de Moncé, Bois de Loudon, Bois de Sapins) ainsi que dans la forêt de Bercé. Le Pique-prune serait également présent au nord du département, dans la forêt de Parseigne, à l'ouest dans la forêt de la Grande Charnie, et à l'est dans les bocages situés au nord et au sud de l'autoroute A11.

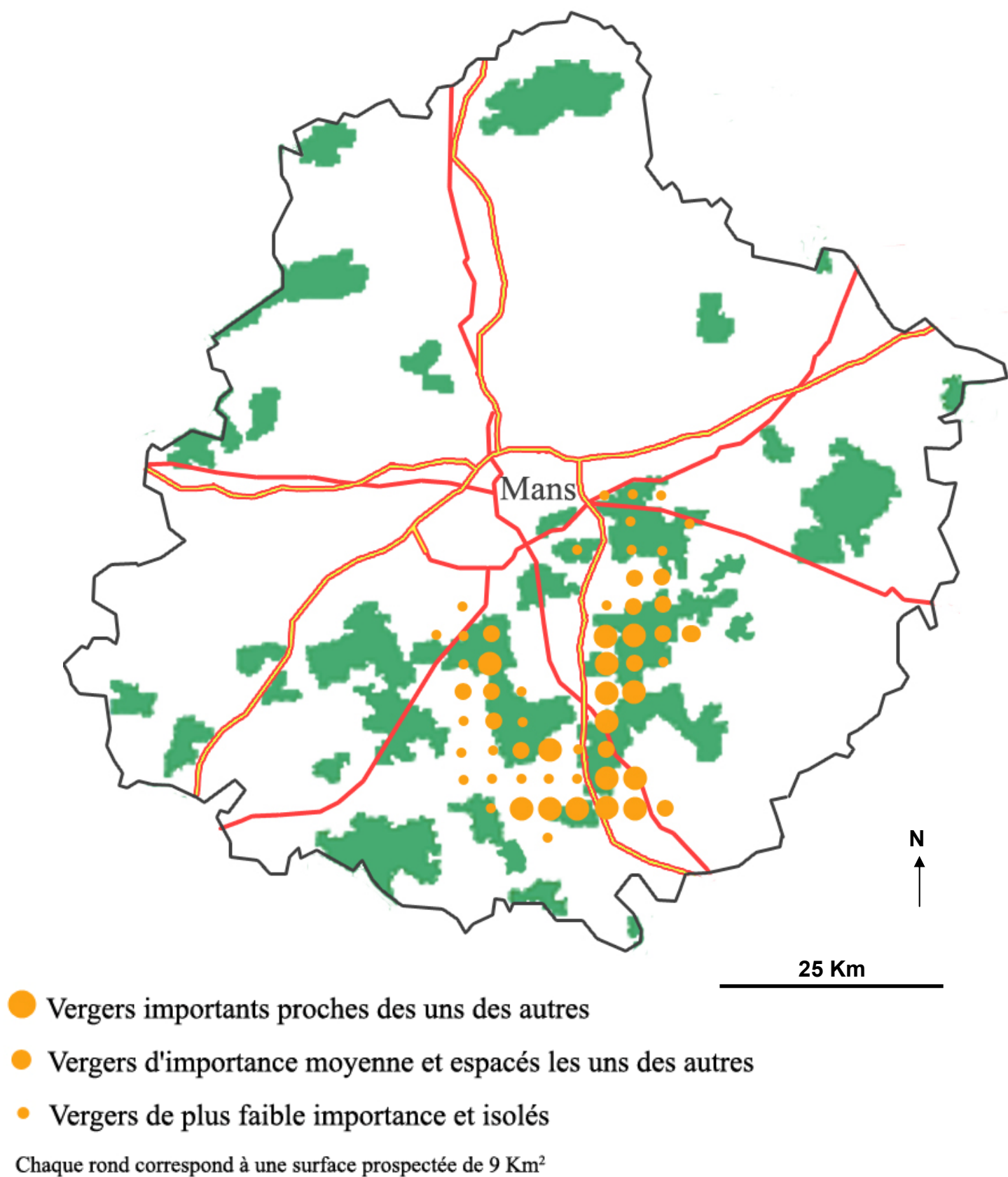


Figure n° 13: Habitat potentiel d'*Osmoderma eremita* dans les vergers de châtaigniers du département de la Sarthe (DIREN)

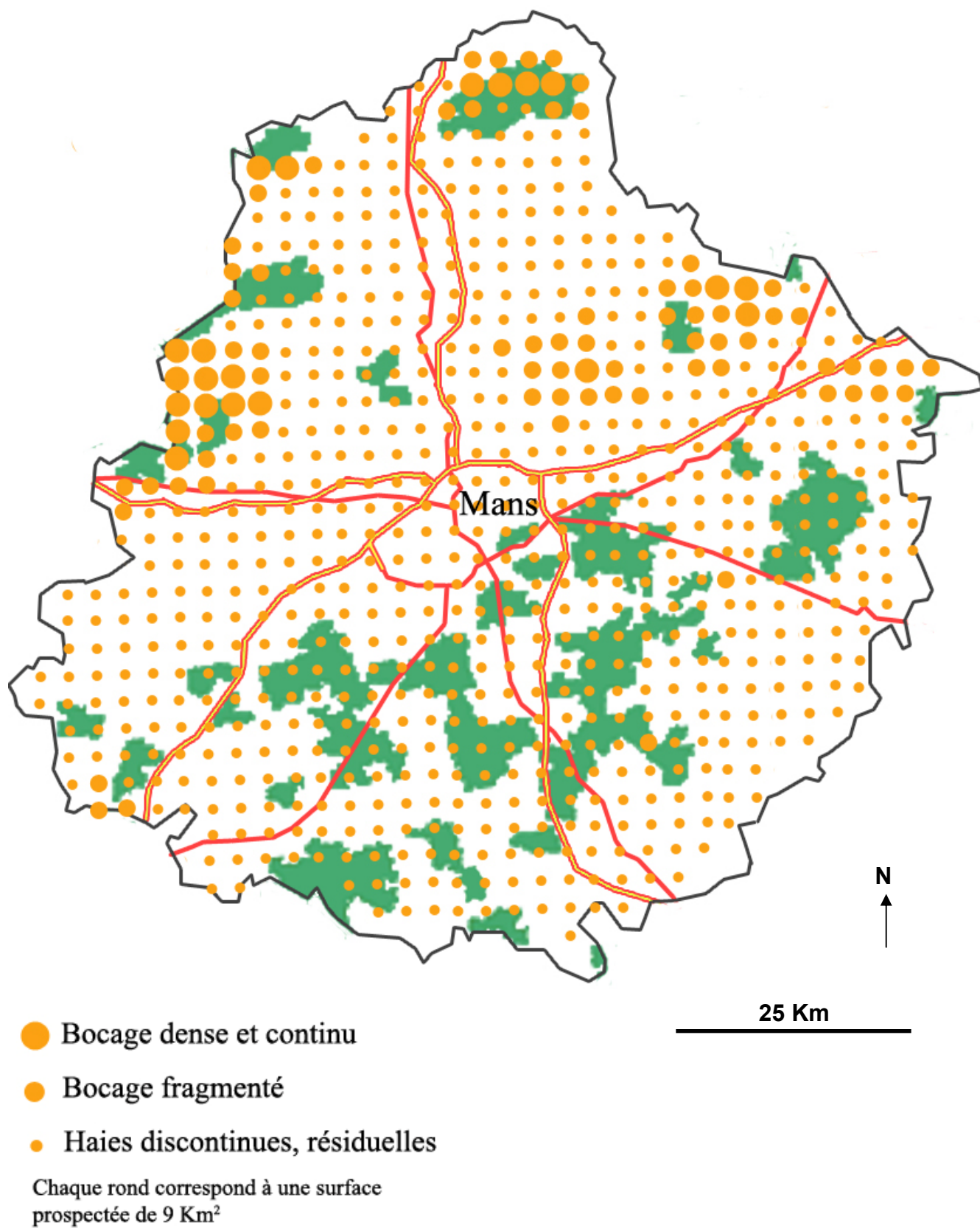


Figure n° 14: Habitat potentiel d'*Osmoderma eremita* dans les bocages du département de la Sarthe (DIREN)

► *Le Pique-prune en forêt de Bercé (DIREN)*

Dans la forêt de Bercé, les populations d'*Osmoderma eremita* s'organisent en noyaux denses et constituent les sites d'intérêt à protéger prioritairement. Des réseaux interstitiels assurent la connectivité entre ces noyaux denses. On retrouve également des habitats potentiels isolés des sites de populations majeures, formant ainsi des populations dites marginales.

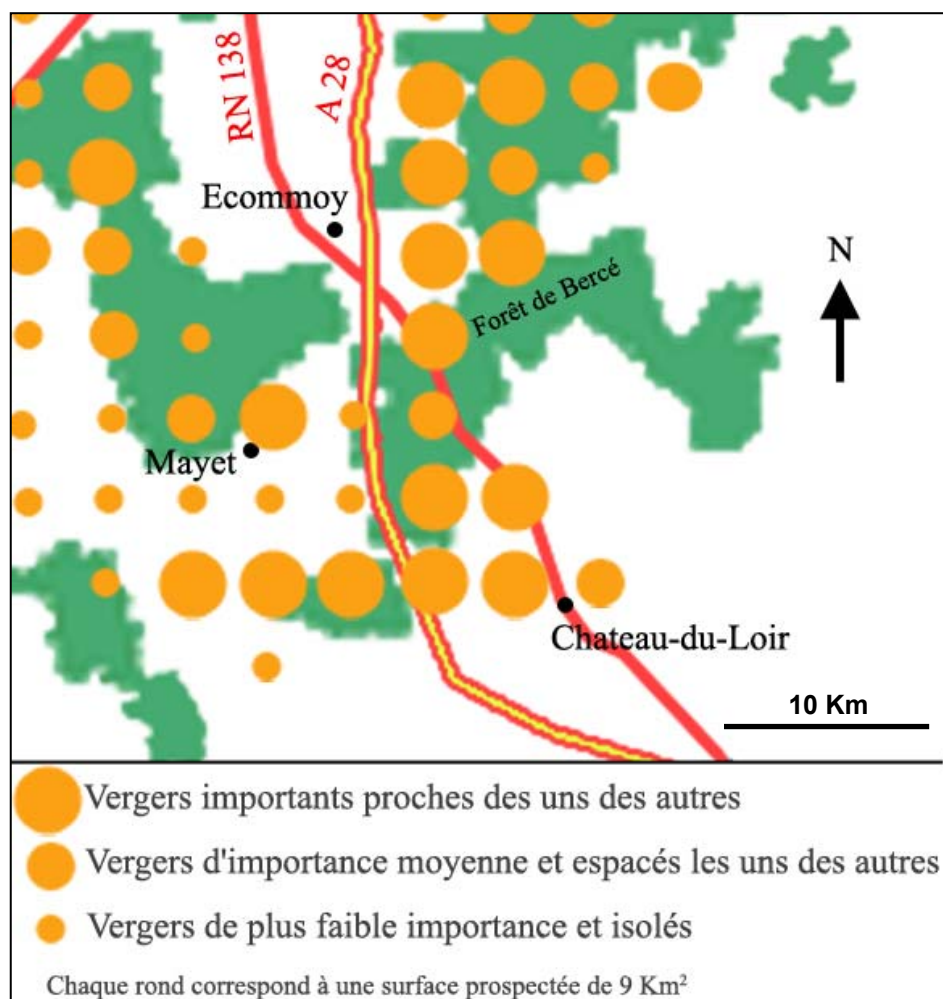


Figure n° 15: Habitat potentiel d'*Osmoderma eremita* dans les vergers de châtaigniers du département de la Sarthe (DIREN)

⇒ Un statut de protection justifié ? (II)

→ Une espèce d'intérêt communautaire

Le Pique-prune est protégé par les textes suivants :

- Directive "Habitats-Faune-Flore" : annexes II (espèce prioritaire) et IV
- Convention de Berne : annexe II. Cette espèce est prioritaire dans le cadre de l'élaboration de plans d'actions nationaux (recommandation n°51, adoptée par le comité permanent de la convention de Berne, le 6 décembre 1996)
- Espèce d'insecte protégée au niveau national en France (arrêté ministériel du 22 juillet 1993)



- Cotation UICN : Monde : vulnérable ; France : en danger

### → Évolution et état des populations

#### ► *Le Pique-prune en France et en Europe (11,12)*

Ce scarabée est en déclin dans tous les pays d'Europe à la suite de l'exploitation intensive des forêts anciennes. Il est éteint en Belgique où les dernières observations remontent à 1950. En Norvège et aux Pays-Bas, il est certainement éteint où en cours d'extinction. En Finlande, son aire de répartition est réduite à deux sites (dans le sud-ouest).

En France, le Pique-prune est largement répandu, mais il est souvent localisé. Il apprécie les vieilles futaies de feuillus, mais peut se rencontrer dans des espaces boisés plus restreints, tels des parcs, voire sur des arbres plus ou moins isolés. Cela dit les très vieux arbres que l'insecte recherche et affectionne sont de nos jours très souvent éliminés car jugés dangereux, inesthétiques, ou encore pour des raisons d'urbanisme, de remembrement, de régénération de l'espace forestier, etc. Par voie de conséquence l'insecte subit le même sort car sa présence est souvent décelée trop tard, c'est-à-dire une fois l'arbre abattu, voire débité. Par ailleurs, les larves d'*Osmoderma eremita* passent pour de vulgaires et indésirables "vers blancs", et à moins d'être initié, sont éliminées sans plus d'analyse.

#### ► *Le Pique-prune dans la Sarthe (DIREN)*

Les études menées sur le Pique-prune dans le cadre de la construction de l'autoroute A 28 ont mis en évidence la présence de l'espèce sur l'ensemble de la Sarthe. *Osmoderma eremita* n'est donc pas, pour le moment, voué à disparaître sur le département. D'autant plus que l'autoroute aura eu pour effet bénéfique de classer les sites les plus intéressants dans le réseau d'habitats Natura 2000, ce qui devrait permettre de pérenniser l'espèce du moins sur ce territoire. Les inventaires rigoureusement effectués sur le département de la Sarthe pourront constituer le point de départ d'un suivi à l'échelle de la Sarthe et ainsi assurer la surveillance des populations.

#### ► *Le Pique-prune en forêt de Bercé (MNHN)*

La forêt de Bercé présente les sites parmi ceux les plus densément peuplés par l'insecte au niveau du département. Au terme des études réalisées sur l'impact de l'autoroute sur les populations de Pique-prune, et au-delà des destructions d'habitats (0,5% des arbres) et d'habitats potentiels causées par l'emprise de l'infrastructure, l'impact le plus notable en forêt de Bercé réside dans l'effet de coupure de l'autoroute. En effet, selon le professeur Blandin du MNHN, les coupures importantes interviennent à deux niveaux affectant des noyaux d'habitat denses dans deux périmètres retenus pour le site NATURA 2000 ; cependant ces coupures ne se situent pas au cœur de l'ensemble formé par les habitats favorables mais à leur marge orientale. Ainsi, en terme d'impact sur le fonctionnement de la métapopulation d'*Osmoderma eremita*, elles ne devraient donc pas avoir

d'effet déstructurant global, mais elles en auront nécessairement au niveau local. Les mesures d'atténuation proposées, (déplacement des individus et renfort localement des réseaux d'arbres favorables) ne pourront pas pallier les coupures physiques que constituent l'équipement en lui-même, qui oppose peut être une barrière non franchissable pour les adultes d'*Osmoderma eremita* (il n'y a pas de données sur ce problème).

#### → Quelles menaces pour le Pique-prune ? (11, 18)

Cette espèce est l'une des plus menacées en Europe. Les principales menaces sont :

- l'abandon des pratiques sylvopastorales telles que la taille des arbres en têtard ou l'émondage favorisant la formation d'habitats propices à son développement ;
- l'élimination des vieux arbres en milieux agricoles ;
- le toilettage des forêts éliminant les sujets cariés lors des coupes sanitaires.

Dans les forêts, surtout domaniales, la situation est préoccupante. Plusieurs facteurs se conjuguent pour provoquer l'extinction de l'espèce. Le dernier stade évolutif de la forêt n'existe plus, les arbres étant abattus au tiers de leur espérance de vie. Les arbres creux sont éliminés car sans valeur commerciale. L'apparition de ces arbres creux est d'ailleurs évitée désormais par une sélection précoce qui ne conserve que les sujets d'intérêt économique. L'espèce s'éteint donc, faute de ressource. Le remplacement des feuillus par des résineux et les traitements chimiques complètent ce processus irréversible d'extinction. La forêt à structure simplifiée, où toutes les niches écologiques ne sont pas conservées ne permet que le maintien des espèces les moins exigeantes donc les plus banales.

#### → Le Pique-prune : un bio-indicateur (14)

Le Pique-prune est reconnu comme un bio-indicateur de la richesse des milieux naturels. À l'égal de nombreux autres Coléoptères saproxyliques, il intervient en fin de cycle biologique et contribue au cycle de l'humus. Les études les plus récentes menées en Suède dans le cadre d'un programme de conservation communautaire montrent que le cortège d'espèces associées à l'habitat du Pique-prune est considérable, de l'ordre de 700 à 1 000 espèces végétales et animales. La préservation de cette espèce particulière induit donc des effets bénéfiques sur le maintien en bon état de conservation de l'ensemble du cortège associé.

#### → Un statut justifié à toutes les échelles du territoire ? (18)

Au niveau européen, le statut de protection du Pique-prune se justifie de plusieurs façons ; d'une part, les scientifiques ont constaté un déclin de l'espèce dans tous les pays d'Europe en relation avec l'exploitation intensive des forêts anciennes. D'autre part, la présence du Pique-prune témoigne de la biodiversité du milieu qu'il exploite ; c'est à ce titre que son habitat doit être conservé et protégé. Si l'on se place à l'échelle du département de la Sarthe, la situation peut

paraître beaucoup moins alarmante puisque la présence du Pique-prune a été largement constatée sur l'ensemble de ce territoire et l'espèce ne paraît pas particulièrement en danger. Cependant, en zoomant sur la forêt de Bercé, les coupures engendrées par des infrastructures telles que l'autoroute A28 entraînent l'isolement des populations. Mais la principale menace qui pèse sur l'avenir de Pique-prune dans ces zones boisées réside sans doute davantage dans l'exploitation forestière intensive sur d'immenses surfaces et non pas dans la destruction ponctuelle d'une population, certes condamnable.



## 2 – L’Azuré du Serpolet et la section Nord-Ouest du périphérique tourangeau

### a) Présentation (19 à 29)

Avec près de 265 000 habitants, l’agglomération tourangelle est aujourd’hui une zone urbaine d’importance dans le réseau des grandes agglomérations françaises. Du point de vue des aménagements routiers, l’agglomération se retrouve dans une situation tout à fait particulière : elle voit converger 3 autoroutes (A 10, A 85 et A 28), 4 routes nationales et de multiples routes départementales (cf. Figure n° 16 ci-dessous). Alors que certaines communautés urbaines de taille similaire projettent déjà leur 2<sup>ème</sup> ceinture périphérique, l’agglomération de Tours est l’une des rares à ne pas avoir de rocade. Depuis 30 ans, la nécessité d’une ceinture périphérique pour l’agglomération tourangelle fait pourtant l’unanimité. Cependant, ce projet de longue haleine tarde à se réaliser dans sa totalité : en effet, seules existent actuellement les sections Sud et Ouest de cette rocade, permettant de relier la N 153 à la N 152.

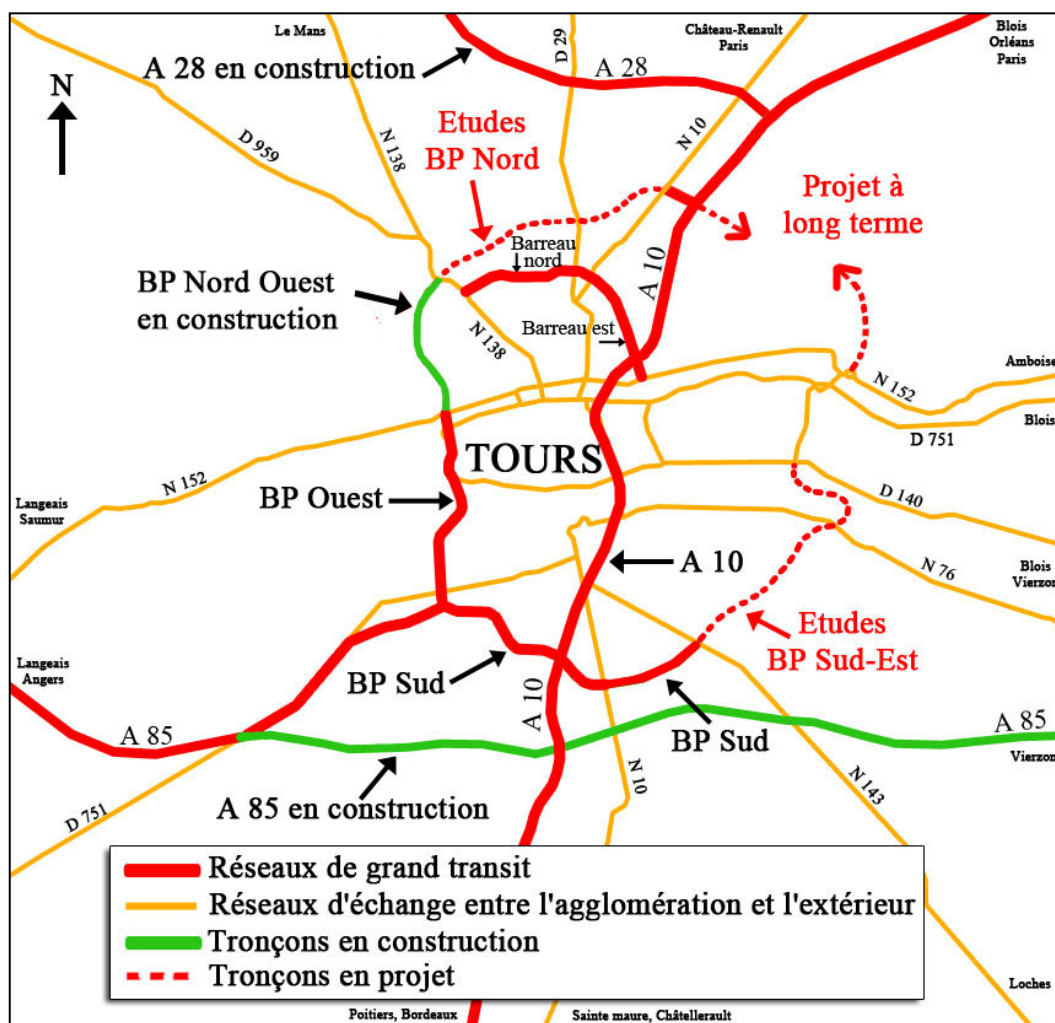
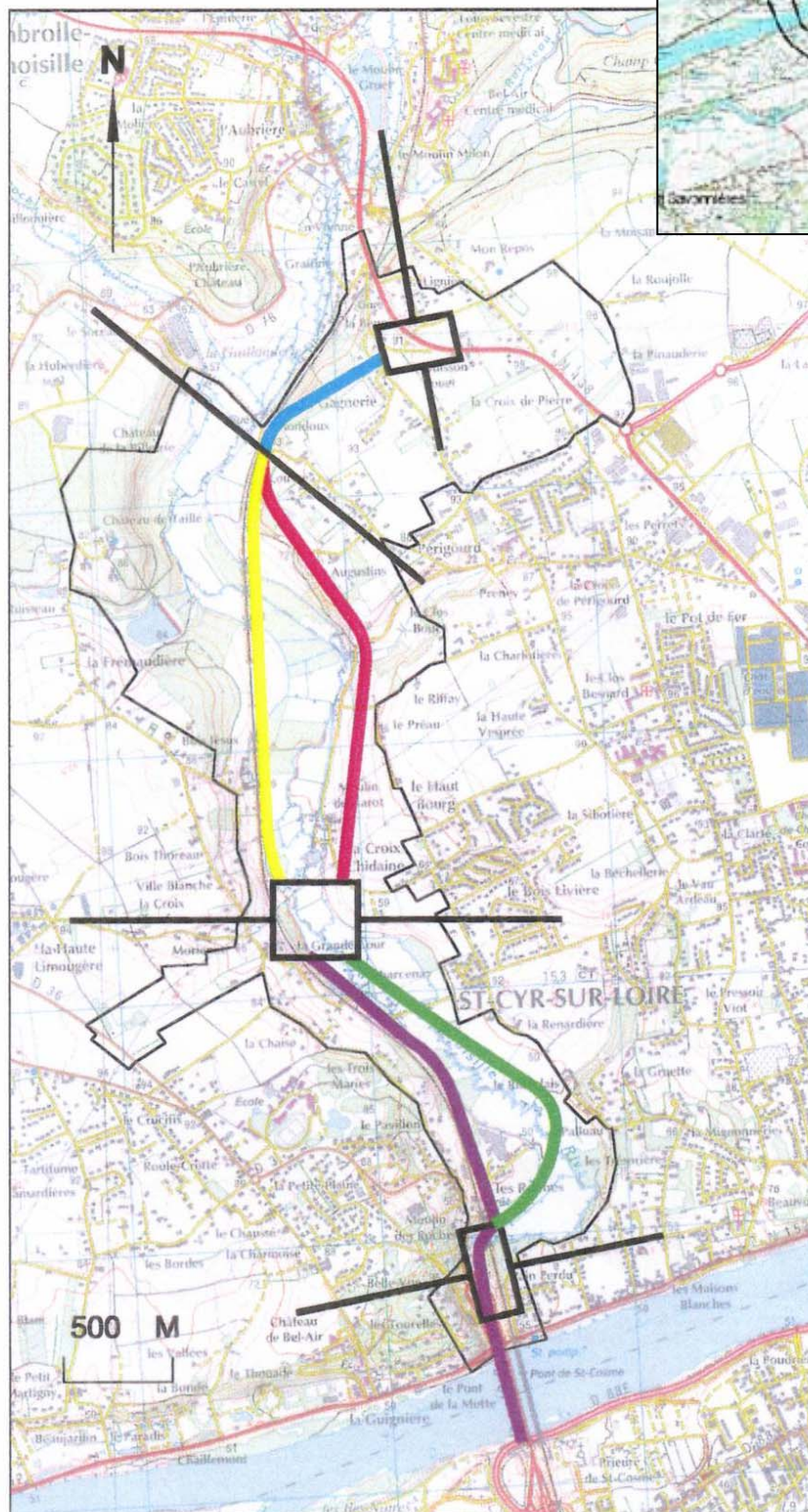


Figure n° 16: Contexte routier de l’agglomération tourangelle (22)

La réalisation de la section Nord-Ouest, envisagée depuis longtemps (inscrit dans le Schéma Directeur d’Aménagement et d’Urbanisme depuis 1983), s’est confrontée de bonne heure aux oppositions écologistes. En effet, l’emprise du projet, à cheval sur les communes de Saint-Cyr-sur-

Figure n° 17: Les tracés dits grand ouest  
soutenu par les associations (29)









-  — échangeurs
-  Principe de tracé 3a
  -  Principe de tracé 4b
  -  Principe de tracé 5a
  -  Principe de variante 5t
  -  Principe commun 4b/5t

Figure n° 18: Les différents tracés proposés en 1998 – Rapport Scétauroute – 1998 (23)



Loire et de Fondettes, s'étalait sur la vallée de la Choisille, dernière trame verte de l'agglomération tourangelles, susceptible de constituer à terme un vaste espace vert de détente et de loisirs.

Dans les années 90, le projet a été plus ou moins mis en veille, bien que des études de tracés dans la vallée de la Choisille ont été engagées par la DDE. Ces études ont abouti à différentes ébauches de tracés, tous localisés dans la vallée (cf. Figure n° 18 en vis-à-vis), tandis que les associations militaient pour des tracés en dehors de la Choisille, les tracés dits grand Ouest (cf. Figure n°17 en vis-à-vis).

En 2000, le Conseil Général d'Indre-et-Loire a décidé de relayer l'Etat et de prendre en charge la maîtrise d'Ouvrage du boulevard périphérique Nord Ouest. C'est alors que les associations ont essayé de s'accorder avec la DDE et la DRIRE sur d'autres alternatives : un nouveau tracé a ainsi émergé (tracé "plateau") et devait épargner la vallée par un parcours dessiné plus à l'ouest (cf. Figure n° 20 en vis-à-vis de la page 59). Cependant, cette nouvelle alternative a été rejetée par le Conseil Général, les raisons de coûts ayant été mises en avant.

En parallèle, les études engagées sur le volet faune/flore ont prouvé la richesse biologique de la vallée en mettant notamment en évidence la présence de l'Azuré du Serpolet (*Maculinea arion*), petit papillon protégé à l'annexe 4 de la Directive Habitat. Le Conseil Général s'est alors vite heurté aux contraintes juridiques de ce statut de protection. Prenant les devants, il a commandité au bureau d'études Biotope de Paris les études nécessaires à la détermination de l'impact précis du projet sur le papillon mais aussi à la définition de mesures permettant de compenser les impacts négatifs subis pour les populations de *Maculinea arion*.

Ces études ont montré que la rocade allait entraîner une destruction significative des populations d'Azuré du Serpolet : en effet, deux des parcelles les plus peuplées et dynamiques de la vallée (MA11 et MA08 : cf. Figure n° 30 page 69) seront touchées de plein fouet par le projet. Face à ce constat, le Conseil Général a alors envisagé le déplacement des papillons directement impactés par le projet mais aussi la création d'un ENS (Espace Naturel Sensible) permettant la préservation des autres populations situées dans la vallée de la Choisille (cf. Figure n°19 page suivante). Restait encore à trouver les parcelles d'accueil pour opérer le transfert du papillon. En premier lieu, le transfert a été envisagé à proximité immédiate des populations touchées (lieux dits Nué et le Louvre) ; cependant, les résultats menés par l'IRBI sur l'Azuré et la fourmi qui lui est associée ont montré que ces deux premières parcelles n'étaient pas favorables au déplacement du papillon. Les prospectives se sont ensuite orientées sur deux autres parcelles de la vallée : celles du Château de Taillé et de l'usine Safety (populations MA15 et MA09 : cf. Figure n° 30 page 69). Cependant, comme le Conseil général a pris conscience qu'il serait peut être difficile d'acquérir la maîtrise foncière de ces deux parcelles, la recherche s'est poursuivie cette fois-ci en dehors de la vallée, à l'échelle du département. C'est d'ailleurs grâce à ces recherches que le Conseil Général s'est rendu compte que l'Azuré du Serpolet était relativement présent en Indre et Loire. Cependant, pour des

raisons non connues au moment de la rédaction de ce mémoire, le Conseil Général est revenu sur les parcelles de l'usine Safety et du Château de Taillé pour organiser le transfert du papillon au cours de l'été 2006. Les écologistes reprochent alors que la gestion favorable au développement du papillon sur ces parcelles n'est absolument pas garantie sur le long terme puisque le Conseil Général n'en a toujours pas la maîtrise foncière.

Malgré la pression sans relâche des associations, la DUP pour la section Nord-Ouest du boulevard périphérique a été prononcée en novembre 2005.

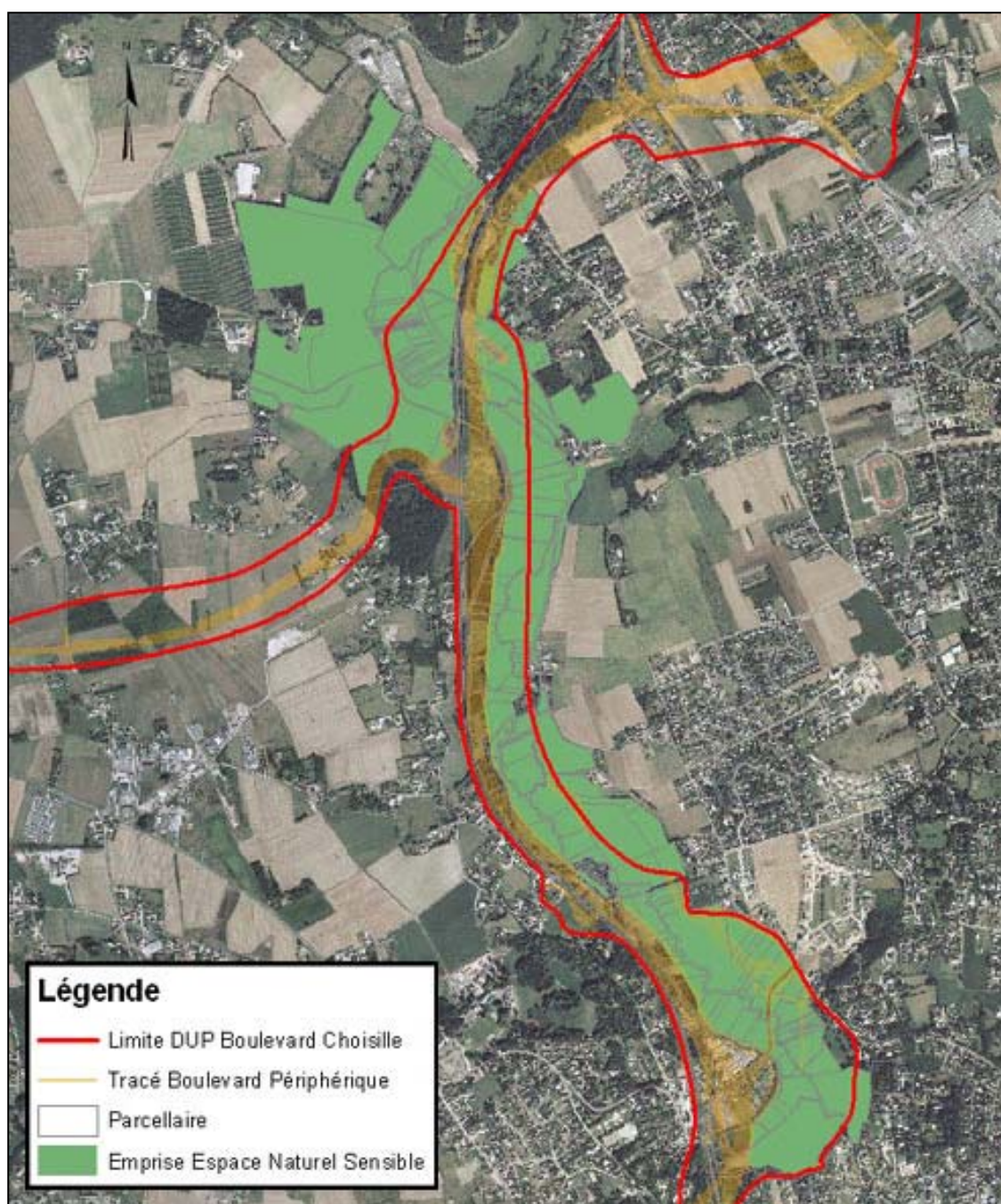


Figure n° 19: Projet de classement en Espace Naturel Sensible d'une partie de la vallée (29)

## **b) Historique du projet (19 à 29)**

### **1934**

L'idée de construire une infrastructure routière périphérique au Nord Ouest de Tours émerge → Dans le plan d'urbanisme de Saint-Cyr de l'époque, il est question d'une rocade devant assurer la liaison entre l'avenue du Mans (actuelle RN 138) et la route de Poitiers (actuelle RN 10).

### **1947**

L'idée est reprise dans le plan d'aménagement et de construction de la commune de Saint Cyr.

### **Fin des années 60 jusqu'au début des années 80**

Opposition systématique des élus locaux, des riverains et des associations au projet

↳ Absence d'une véritable politique au sein de l'agglomération qui freine la mise en place du contournement

### **1970**

Création de l'association ASVC (Association de Sauvegarde pour la Vallée de la Choisille)

### **A partir des années 1980**

Les politiques locales s'engagent dans une phase de discussions mais la consultation et la coopération des acteurs restent mauvaises ; un collectif (associations essentiellement) se crée pour s'opposer au projet dans la vallée de la Choisille et soutenir les tracés dits "grand Ouest".

### **1983**

Projet de rocade ouest réaffirmée dans le SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme)

### **Novembre 1983**

Manifestation à Tours contre la rocade ; les associations rencontrent le préfet, le maire de Tours et les ingénieurs de la DDE.

### **Novembre 1983**

Le maire de Saint-Cyr et son conseil municipal demande auprès du Conseil Général le classement de la vallée de la Choisille au titre de périmètre sensible → le Conseil Général rejette la demande

### **1985**

Etudes de tracé dans la vallée de la Choisille par la DDE → ces études aboutissent à 4 tracés distincts tous localisés dans la vallée (déjà à l'époque une des rares zones encore faiblement urbanisées aux portes Nord Ouest de l'agglomération) → les Conseils Municipaux de Saint-Cyr et Fondettes acceptent le principe de deux des variantes sur les 4, tout en étant conscients des forts impacts environnementaux sur la vallée de la Choisille (fractionnement de la vallée, nombreux franchissements du cours d'eau et de ses biefs). La DIT (la Direction des Infrastructures et des Transports) cherche alors un tracé visant à remédier à ces principaux effets sur l'environnement.

---

**1988**

Le Conseil Général signe une convention avec l'agglomération pour prendre en charge le dossier du périphérique.

↪ A partir de là, les associations ont pour interlocuteur le Conseil Général ; il n'y aura pas de débat avec les élus, pourtant décideurs.

---

**1990**

Mise en sommeil du projet boulevard périphérique

---

**Fin de l'année 1990**

Réalisation du Pont de Saint-Côme qui doit faire le lien avec le boulevard périphérique Nord Ouest

---

**1993**

SDAT (Schéma Directeur de l'Agglomération Tourangelle)→ les élus se mettent finalement d'accord pour se doter d'un périphérique complet.

---

**Eté 1994**

Ouverture de la section Ouest du périphérique (pont de Saint-Côme – RD 751)

---

**1997**

Analyse comparative avec les premières variantes de la fin des années 80

---

**1998**

Etudes préliminaires de Scétaroute (1998) et proposition de variantes sur le principe du tracé de 1995

---

**2000**

Analyse critique de Sétéc et proposition de variante sur le principe du tracé de 1995

---

**Mars 2000**

L'Etat ne pouvant prévoir le financement, le Conseil Général d'Indre et Loire décide de prendre en charge la maîtrise d'ouvrage du boulevard périphérique Nord Ouest → le projet est relancé et les associations se réactivent.

---

**2001**

Le Conseil Général confie la maîtrise d'œuvre à un bureau d'études (Groupement OUEST INFRA / Scétaroute) ; le volet faune/flore est confié par sous-traitance au bureau d'études Biotope de Paris.



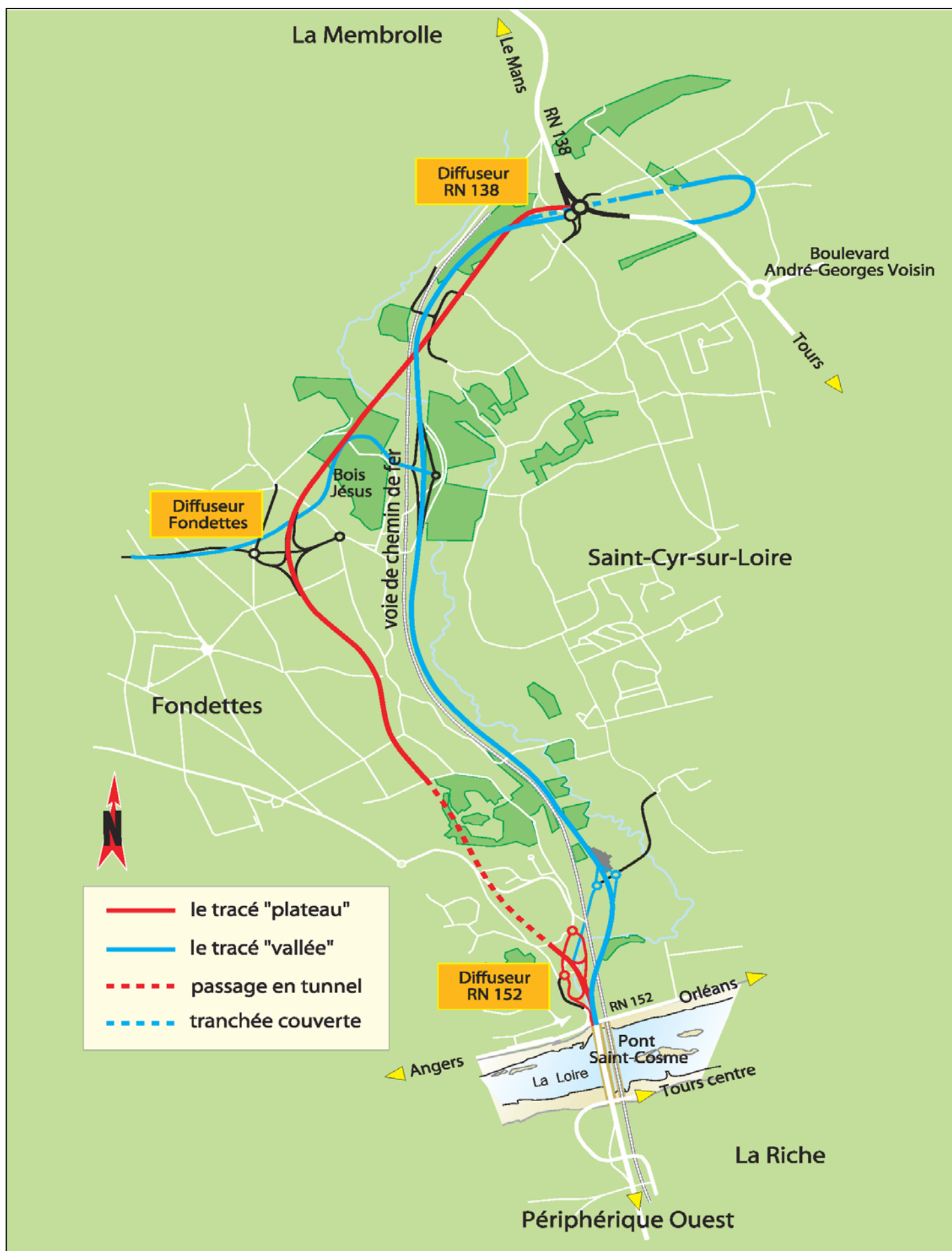


Figure n° 20: Confrontation des tracés « plateau » et « vallée » (28)

---

**Avril 2001**

Etude sur les mesures d'intégration paysagère et environnementale du boulevard périphérique dans la vallée de la Choisille par les étudiants du CESA (Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement) sous la direction du naturaliste M. Botté ; recensement bibliographique et de terrain des espèces protégées.

---

**Automne 2001**

Le bureau d'études Biotopie rend son étude sur le volet faune/flore : elle présente la cartographie des habitats, des espèces protégées mais aussi des espèces patrimoniales dans la vallée de la Chosille → Biotopie conseille alors au Conseil Général de consulter la DIREN étant donné les contraintes importantes liées à la présence d'espèces protégées situées sur le tracé.

↳ **Le Conseil Général n'est pas convaincu de la nécessité de consulter la DIREN.**

---

**Fin 2001**

Création d'un groupe d'évaluation environnementale (réunit de nombreux acteurs dont les associations) → Examen des différents scénarios ; mise en avant de la richesse de la vallée de la Choisille et notamment de la présence de l'Azuré du Serpolet

---

**2002**

Le projet du tramway est affirmé ; il faudra donc désengorger le centre avec l'arrivée de cette nouvelle infrastructure → les associations abandonnent les tracés dits "grand Ouest" et essayent de s'accorder avec la DDE et la DRIRE sur d'autres alternatives → le tracé plateau émerge et vient en concurrence avec le tracé vallée.

---

**Début 2002**

Le Conseil Général commande au bureau Biotopie une étude complémentaire et détaillée de l'impact du projet sur les espèces protégées et notamment sur l'Azuré du Serpolet et le Cuivré des marais. L'inventaire des papillons s'effectuera sur 2 ans et une cartographie grossière de la répartition de *Maculinea arion*, basée sur les inventaires ultérieurs du naturaliste tourangeau M. Botté, sera établie à l'échelle du département.

---

**Janvier 2002**

Début des études d'APS (Avant Projet Sommaire) ; les associations demandent au Conseil Général de prendre en compte l'étude d'une alternative au projet vallée sur le plateau de la commune de Fondettes

---

**Décembre 2002**

Une réunion de concertation aurait dû réunir les associations et le Conseil Général pour présenter et confronter les deux tracés ; mais la réunion n'a pas lieu. ↳ **Les associations se sentent mises de côté dans le déroulement du projet.**

---

**Du 9 décembre au 21 décembre 2002**

Exposition en mairie des deux projets envisagés. Le Conseil Général présente le tracé "plateau" à un coût de construction de 230 millions d'euros pour une réalisation de 4 à 5 ans. Le tracé vallée est estimé à 116 millions d'euros pour un délai de réalisation de 2 ans et demi → Le Conseil Général valide le



tracé vallée.

↳ Selon les associations, le coût du tracé plateau a été surestimé → on se serait servi de l'alternative plateau pour renforcer les atouts du projet vallée.

---

### **31 janvier 2003**

L'ASVC écrit à M. Pommereau, président du Conseil Général, pour dénoncer la partialité flagrante dans la présentation des deux projets ("vallée" et "plateau").

---

### **Octobre 2003**

Rendu de l'étude complémentaire de Biotope : "l'impact du projet sur l'Azuré du Serpolet est fort, avec destruction d'habitats importants pour la conservation de l'espèce au niveau de la vallée et destruction d'individus".

↳ Le Conseil Général envisage de déplacer l'Azuré du Serpolet mais se rend compte qu'il reste à étudier la présence de la fourmi hôte qui accompagne le papillon sur les parcelles de relâcher.

---

### **20 novembre 2003**

Réunion du groupe d'évaluation environnementale : présentation par le Conseil Général de l'impact du périphérique sur l'environnement

---

### **Printemps-Eté 2004**

Le bureau Biotope propose, pour le compte du Conseil Général, un plan de gestion et des mesures compensatoires au regard de la destruction de l'Azuré du Serpolet dans la vallée de la Choisille. Le Conseil Général envisage alors la création d'un Espace Naturel Sensible de 90 ha environ dans la vallée de la Choisille en prévoyant une gestion des parcelles favorable à l'Azuré du Serpolet.

---

### **Mai 2004**

Lettre des associations adressée à M.Chirac, président de la République, afin de dénoncer la destruction de la vallée de la Choisille

---

### **Avril-Mai 2004**

Enquête d'utilité publique pour l'aménagement du boulevard périphérique Nord Ouest de l'agglomération dans la vallée de la Choisille

---

### **Début de l'été 2004**

Le Conseil Général contacte l'Institut de Recherche sur la Biologie de l'Insecte (IRBI - Université de Tours) et commande à M..Mercier et son équipe une étude sur l'abondance des fourmis *Myrmica sabuleti* sur les parcelles susceptibles de recevoir les papillons déplacés et sur la pertinence des mesures compensatoires envisagées par le Conseil Général vis-à-vis de l'Azuré du Serpolet. A la demande de M.Mercier, une convention est passée avec le Conseil Général afin que l'IRBI ait un interlocuteur direct (et non pas un intermédiaire avec le bureau Biotope).

↳ Selon M.Mercier, le travail du bureau Biotope n'a pas été suffisamment rigoureux pour recenser les populations réelles d'Azuré du Serpolet dans la vallée de la Choisille.

### **Novembre 2004**

L'IRBI rend les conclusions de son étude → Il n'est pas envisageable de déplacer les papillons avec succès sans laisser le temps aux populations d'Azuré du Serpolet de se reconstituer sur les parcelles d'accueil (les populations doivent être suffisamment importantes pour que la survie de l'espèce soit assurée). Le Conseil Général présente ce dossier à la DIREN.

↳ Selon M. Barret du bureau Biotope, les parcelles constituant des habitats potentiels pour la fourmi mais où le papillon n'a pas été recensé auraient dû également être recherchées.

### **16 novembre 2004**

Le Conseil Général demande au Comité National pour la Protection de la Nature l'autorisation de transfert pour l'Azuré du Serpolet sur deux sites proches des parcelles impactées (lieux-dits Nué et Le Louvre) puisqu'il ne dispose pas de la maîtrise foncière de deux autres parcelles pourtant plus favorables au transfert (celles de l'usine Safety et celle du Château de Taillé) → Dans ce document, le Conseil Général explique que la finalité de la capture du papillon consiste au sauvetage de deux importantes populations d'Azuré du Serpolet se trouvant sur l'emprise du périphérique et qu'il n'existe aucune solution alternative au tracé.

↳ L'étude de l'IRBI a montré que les parcelles d'accueil de Nué et du Louvre n'étaient pas favorables au déplacement du papillon

### **Printemps 2005**

Mise en place de l'ENS dans la vallée de la Choisille → Le Conseil Général voyant qu'il sera difficile de négocier une gestion efficace favorable au développement de l'Azuré du Serpolet sur les parcelles les plus intéressantes de la vallée (parcelles de l'usine Safety et parcelle du Château de Taillé), envisage de trouver d'autres parcelles d'accueil cette fois-ci sur l'ensemble du département. Une étude est alors confiée au bureau Biotope afin de localiser précisément le papillon en Indre et Loire.

↳ Les associations qui restent contre la réalisation du projet ne participent pas à l'élaboration de l'ENS.

### **25 mai 2005**

Avis favorable du Comité National pour la Protection de la Nature concernant le déplacement de l'Azuré du Serpolet. Les conditions suivantes sont néanmoins exigées :

- le classement de la vallée en ENS ;
- la mise en place d'un plan de gestion validé par le CNPN ;
- la mise en place d'un suivi des populations de *Maculinea arion* dans cette zone.

### **Juillet 2005**

Enquête publique relative à la loi sur l'eau → le dossier relatif aux espèces protégées fait état de mesures compensatoires pour les espèces menacées et pour les habitats détruits : il apparaît notamment la création de corridors destinés à la protection de l'Azuré du Serpolet

↳ Ces mesures apparaissent comme du bricolage aux yeux des défenseurs de l'environnement, pourtant la commission d'enquête donne son avis favorable au projet.

---

**Juillet 2005**

Le Conseil Général commande à la SEPANT une étude sur la recherche de pelouses calcaires favorables à l'Azuré du Serpolet dans le bassin versant de la Choisille en vue de déplacer le papillon le plus proche possible de son lieu d'origine (étude menée par les étudiants de M. Botté).

---

**8 août 2005**

Arrêté signé par le préfet d'Indre et Loire autorisant le Conseil Général à pratiquer la capture, le transport et le relâcher de l'Azuré du Serpolet à des fins scientifiques de préservation de l'espèce.

---

**Automne 2005**

Les conclusions de l'étude du bureau Biotope sur la répartition de l'Azuré du Serpolet en Indre et Loire montrent que le papillon est bien présent sur le département (on dénombre une soixantaine de populations). Dans le cadre des mesures compensatoires, le Conseil Général définit avec le bureau Biotope les sites du département à acquérir afin de pérenniser l'espèce en Indre et Loire.

---

**Novembre 2005**

Après avis favorables du Conseil d'Etat, la DUP pour le périphérique Nord Ouest dans la vallée de la Choisille est prononcée.

---

**Début 2006**

Le Conseil Général dispose de toutes les autorisations administratives pour construire le périphérique dans la vallée de la Choisille ; les travaux débutent par la réalisation du pont sur la Loire.

---

**19 janvier 2006**

Dépôt de plainte par l'ASVC contre la DUP auprès du Conseil d'Etat

---

**Avril 2006**

Les fouilles archéologiques endommagent par inadvertance une des parcelles abritant les papillons à déplacer.

---

**Du 15 Juin au 15 septembre 2006**

Tous les jours de l'été, un agent de la société THEMA Environnement (bureau d'études de Chambray) capture les papillons des parcelles menacées par le projet pour les relâcher sur les parcelles de l'usine Safety et du château de Taillé.

↳ Le CNPN a-t-il été consulté des éventuels changements dans les modalités de transfert de l'Azuré du Serpolet, notamment vis-à-vis des parcelles d'accueil.

### c) L'Azuré du Serpolet : sa biologie et son statut de protection

#### ↳ Description de l'espèce (11, 12, 24)

*M. arion* est un papillon bleu de la famille des Lycaenidés. Il est de taille relativement grande par rapport aux autres Lycaenidae (16 à 22 mm d'envergure, d'où son nom anglais "large blue arion"). Il se caractérise par la couleur bleue intense de la face supérieure de ses ailes, tachetée de noir et bordée d'un liseré sombre. Aucune tâche orange n'apparaît sur la face inférieure des ailes et les ocelles post-discaux situés sur la face inférieure de l'aile antérieure sont allongés. La femelle est plus grande que le mâle mais les deux sont semblables dans leur coloris.

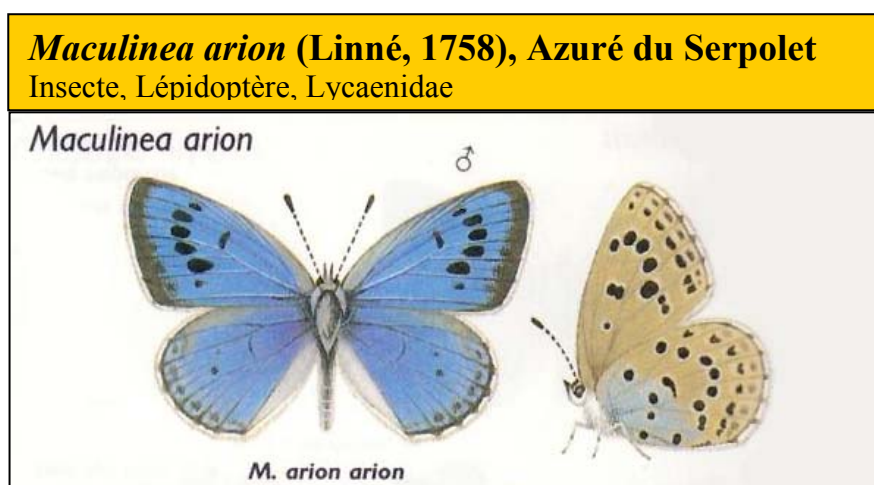


Figure n° 21: Le papillon adulte (25)

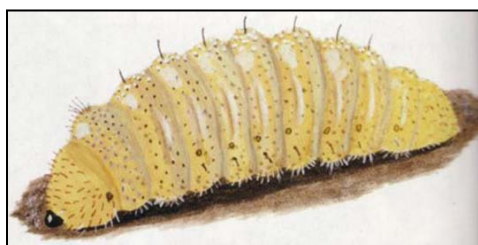


Figure n° 22: Chenille de *M. arion* (24)



Figure n°23 (24)

#### → Cycle de développement (25, 27)

La biologie du genre *Maculinea* est tout à fait particulière : elle se base sur une relation parasitaire avec une fourmi (*Myrmica sabuleti* pour l'Azuré du Serpolet), et la présence d'une essence végétale spécifique : le Thym du Serpolet (*Thymus pulgagioides*) ou l'Origan (*Origanum vulgare*) pour *Maculinea arion*. Deux ou trois jours après son émergence, le papillon dépose ses œufs sur la plante nourricière de la chenille ; quelques jours plus tard, la larve éclôt et pénètre dans les fleurs de la plante hôte, où elle se nourrit des anthères et des graines en formation. Au bout de trois semaines environ, la jeune chenille quitte la fleur, au crépuscule, descend le long de la tige ou se laisse tomber au sol. Là, elle attend qu'une fourmi du genre *Myrmica sabuleti* exclusivement la prenne en

charge, sinon elle meurt rapidement. Lors de la rencontre, un rituel amène la fourmi à considérer la chenille comme une larve de son espèce. Elle la transporte alors avec soin dans la fourmilière. Une fois dans le nid de *M. sabuleti*, la chenille de l'Azuré du Serpolet change totalement de mode d'alimentation : de phytophage, elle devient prédatrice du couvain de *M. sabuleti* et se comporte en véritable parasite. Évitant la plupart du temps les contacts avec les ouvrières, elle effectue régulièrement des raids dans les chambres où se trouve le couvain et en dévore une partie. Elle va ainsi rester près de 9 mois dans la colonie (de septembre à juin) et acquérir jusqu'à 98% de son poids final. Au printemps, la chenille se nymphose dans la fourmilière, d'où sortira le papillon quelques semaines plus tard pour rejoindre l'air libre. L'azuré peut alors vivre un mois après sa métamorphose, mais son espérance de vie est souvent réduite à 7 jours. Sa période de vol s'étale de mi-juin à la mi-août pendant laquelle les papillons se reproduisent et pondent leurs œufs dans les boutons floraux. Les *Maculinea* sont des insectes très sédentaires ; peu d'échanges sont observés entre les aires de reproduction. Si la configuration du biotope environnant est défavorable, des colonies distantes de seulement 100 mètres seront isolées les unes des autres.



Figure n°24 : Ponte de *M. arion* (20)

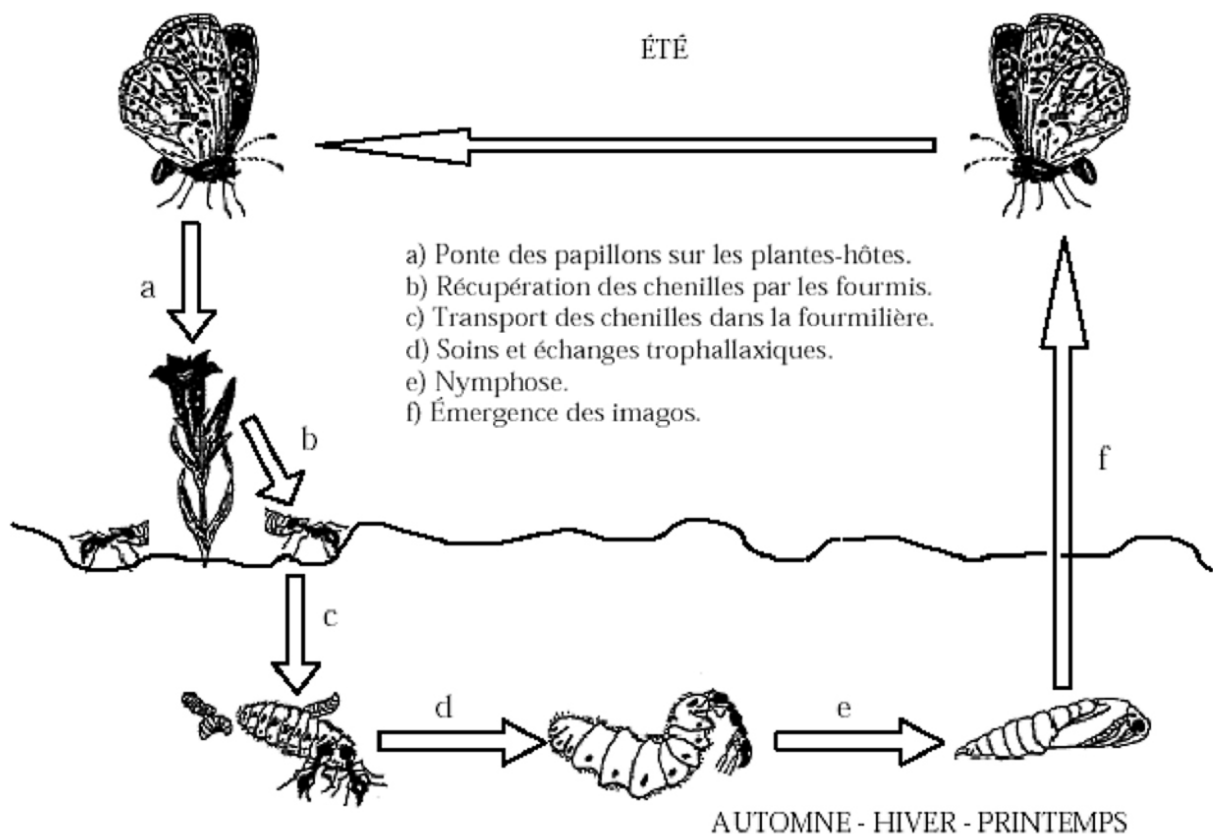


Figure n° 25: Le cycle de développement du genre *Maculinea* (27)



→ La plante hôte: *Origanum vulgare* et *Thymus* sp. (26)

- L'Origan est une plante nectarifère très commune qui se développe sur les affleurements calcaires de prairies sèches ensoleillées, généralement exposées au sud. L'inflorescence rougeâtre est constituée de multiples petites fleurs qui offrent leur nectar à de nombreux insectes. On la retrouve souvent associée à d'autres plantes nectarifères telles que la Succise des prés ou la Knautie.

- Le thym est un sous-arbrisseau couché et gazonnant, très aromatique, qui développe des tiges rampantes. On le retrouve généralement sur les prairies sèches, également sur les affleurements calcaires.

→ La fourmi hôte : *Myrmica sabuleti* (26)

*M. sabuleti* est une petite Myrmicine d'environ 4 mm de long, de couleur relativement variable allant du roux clair au brun. Souvent confondue avec *Myrmica scabrinodis*, elle s'en distingue cependant par la forme et la taille du scape (premier article des antennes) des ouvrières et des mâles. Elle est très commune en France, particulièrement bien représentée dans la région méditerranéenne. Son habitat favori est de type pelouse sèche et ensoleillée sur sol calcaire. Elle creuse son nid dans le sol ou sous les pierres, ce qui le rend difficile à repérer. Elle forme des colonies oligogynes (2 à 3 reines) peu populeuses de 800 à 1500 individus. *M. sabuleti* a un régime carné et sucré. Elle exploite aussi bien les cadavres d'autres insectes que les nectaires floraux et extra-floraux. Les ouvrières fourragent en groupe dans un rayon de 2 mètres autour de leur nid.

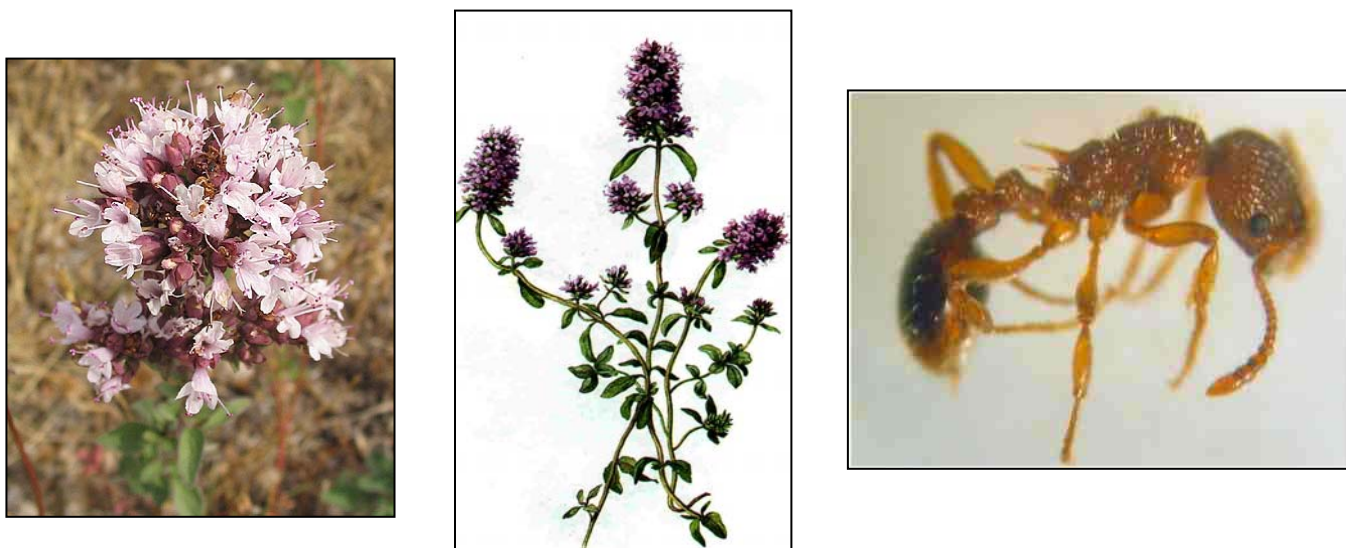


Figure n° 26: Les espèces inféodées à *Maculinea arion* : l'Origan , le Thym, et la fourmi (*Myrmica sabuleti*) (13)

### → Habitat (20, 24)

L'Azurée du Serpolet est présent sur différents types d'habitats jusqu'à 2400 mètres d'altitude. On le trouve sur les pelouses sèches rases, les prairies maigres, les friches herbeuses, les ourlets fleuris à Origan, les lisières et bois clairs. Dans la vallée de la Choisille, l'Azuré du Serpolet affectionne les pelouses xérophiles calcaires avec une forte pente, exposées au Sud ou à l'Ouest. Sur ces pelouses, les plantes hôtes sont l'Origan (*Origanum vulgare*) et le Thym serpolet (*Thymus pulegioides*). Toutefois, ce dernier étant très rare dans la région, le papillon pond préférentiellement sur l'Origan.

### → Répartition géographique

La répartition de *Maculinea arion* se fait sur l'Europe, la Turquie, l'Ouest de la Sibérie, le Sud de l'Oural, le Nord de Kazakhstan, la Mongolie, la Chine et le Japon. C'est la plus répandue de toutes les espèces de *Maculinea* (elle est présente sur 33 pays).

#### ► L'Azuré du Serpolet en France (24)

En France, l'espèce, qui se rencontre en petites colonies, présente une répartition étendue, mais sa distribution est fragmentée. L'espèce est rare dans le Centre et très rare dans le Nord de la France, en Belgique et au Luxembourg (son aire de répartition est limitée à 62° Nord).

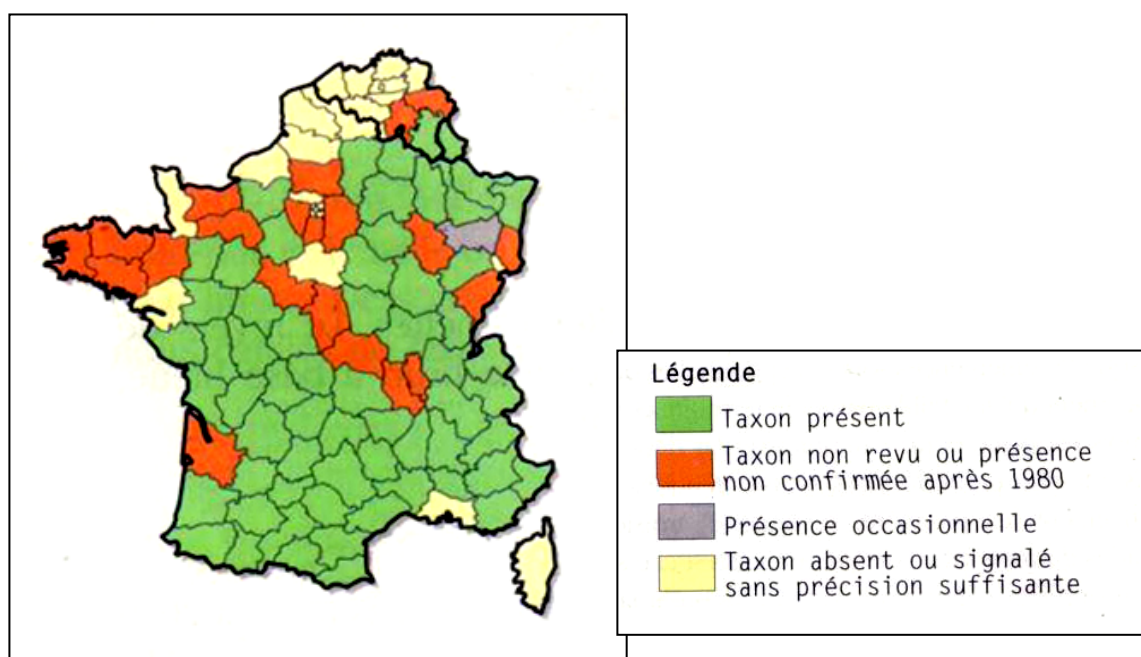


Figure n° 27: Répartition nationale de l'Azuré du Serpolet - 2000 - (24)

► *L'Azuré du Serpolet en Indre et Loire (19)*

Entre 2000 et 2003, la présence du papillon en Indre et Loire a été attestée par le bureau d'étude Biotope et par différents naturalistes sur 70 stations. Ces inventaires ont débouchés sur l'élaboration d'une carte de répartition grossière (échelle : 25 000<sup>ème</sup> – cf. Figure n° 28 ci-dessous) et non exhaustive au niveau du département. En 2005, une nouvelle étude a été commanditée par le Conseil Général au bureau d'études Biotope sur l'ensemble de l'Indre et Loire pour recenser précisément les populations de *Maculinea arion* (comptage et localisation à la parcelle) afin de trouver des parcelles d'accueil pour le transfert des populations de la vallée menacées par le périphérique. Il n'a pas été possible de se procurer cette carte au 50 000<sup>ème</sup>.

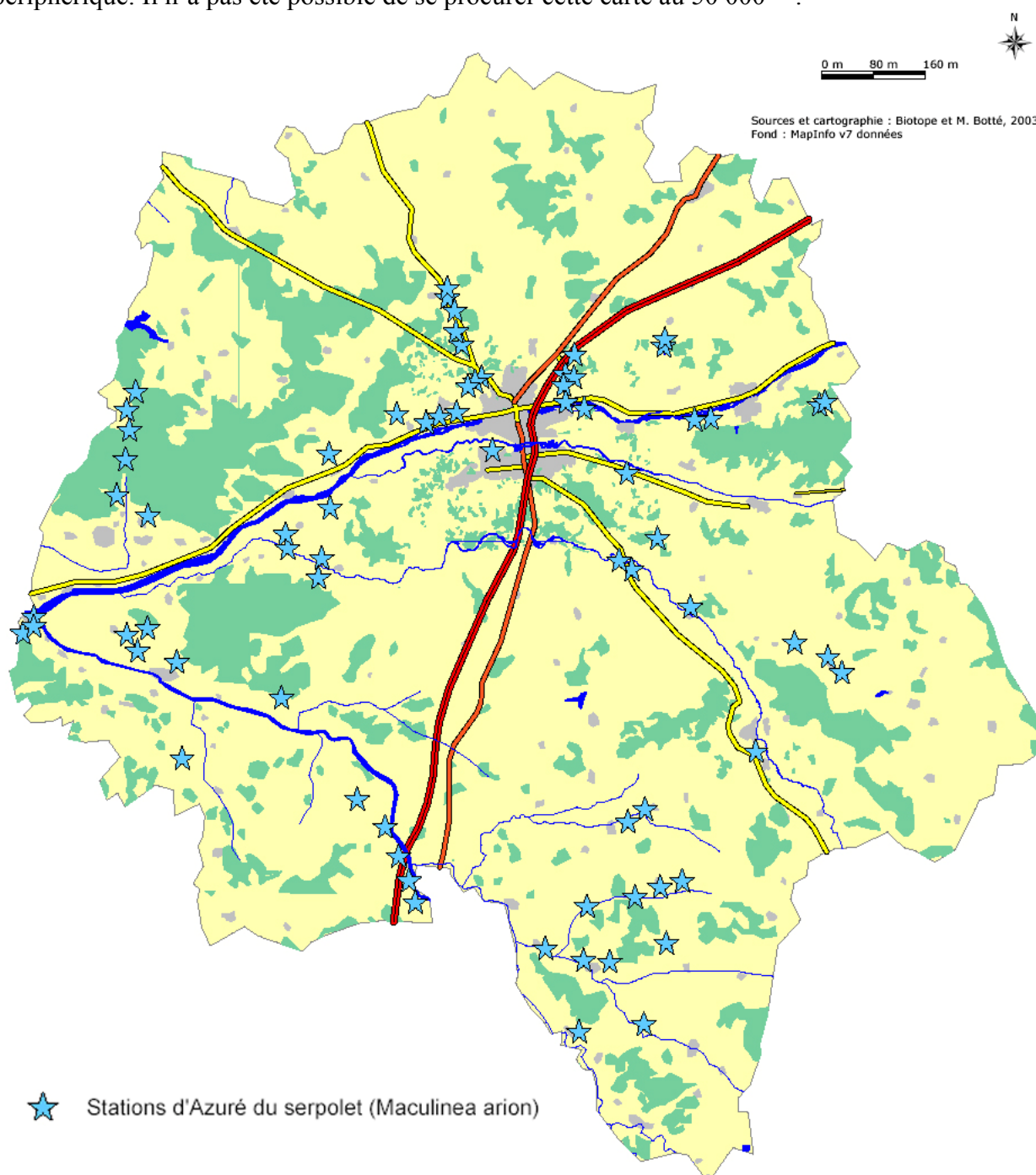


Figure n° 28: Répartition de l'Azuré du Serpolet en Indre et Loire (non exhaustif) - 2003 - (19)



► *L'Azuré du Serpolet sur le bassin versant de la Choisille (20)*

Dans le cadre de la recherche de pelouses d'accueil pour le transfert de l'Azuré du Serpolet, l'entomologiste M. Botté (maître de conférence à l'Ecole Polytechnique de Tours) a mené pour le compte du Conseil Général une étude sur l'ensemble du bassin versant de la Choisille l'été 2005. Cet inventaire a permis de mettre en évidence 9 nouvelles stations présentant une population d'Azuré du Serpolet en plus de celles recensées dans la vallée de la Choisille par le bureau d'études Biotope en 2003.

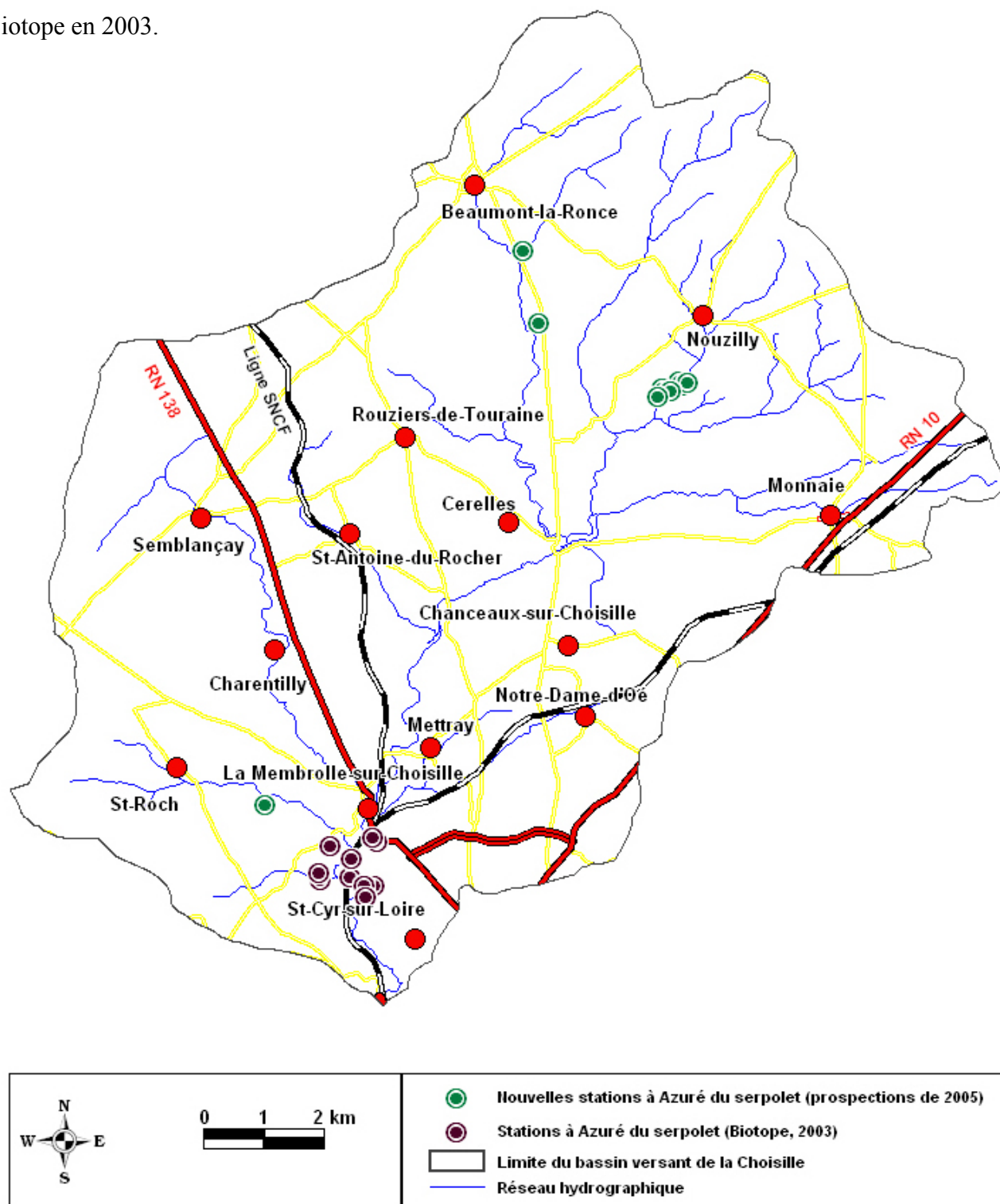


Figure n° 29: Répartition de l'Azuré du Serpolet sur le bassin versant de la Choisille - 2005 - (24)



► *L'Azuré du Serpolet dans la vallée de la Choisille (26)*

Selon le rapport du bureau d'études Biotope de 2003 actualisé par le rapport de l'IRBI en 2004, plusieurs stations de *M. arion* ont été identifiées dans la vallée de la Choisille, sur les versants ensoleillés et plus précisément sur les pelouses sèches et friches calcaires couvrant de petites surfaces (moins de un hectare). Trois sites non gérés (MA08, MA09 et MA11 – cf. Figure n° 30 ci-dessous) présentent la plus forte densité de papillons ; deux d'entre eux sont directement menacés par le projet (MA08 et MA11). Deux autres sites (MA15 et MA18), dont la gestion semble

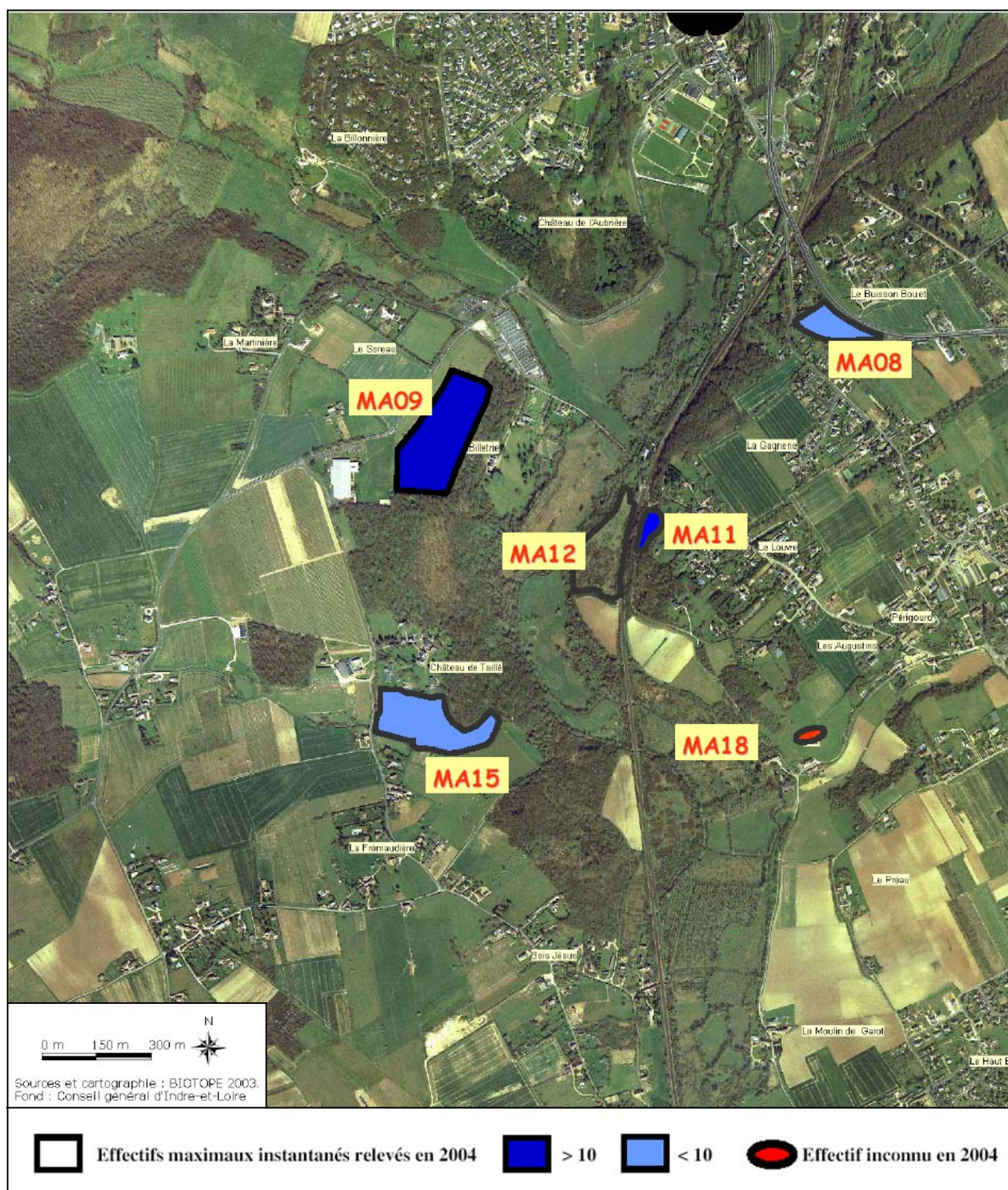


Figure n° 30: Localisation des populations d'Azuré du serpolet sur la Choisille - 2004 - (26)

inadaptée au bon développement de la plante hôte et donc du papillon (fauche trop tardive), présentent toutefois quelques individus. L'ensemble des autres parcelles recensées par le bureau d'études Biotope en 2003 ne sont pas des zones sur lesquelles viendrait se réfugier l'Azuré du Serpolet, mais bien de simples voies de transit entre les véritables populations.

### ↳ Un statut de protection justifié ?

#### → Une espèce d'intérêt communautaire

L'Azuré du Serpolet est protégé par les textes suivants :

- Directive "Habitats-Faune-Flore" : annexe IV
- Convention de Berne : annexe II (espèce de faune strictement protégée)
- Arrêté ministériel français du 22 juillet 1993 relative aux insectes protégés sur le territoire national
- Cotation UICN : Monde : vulnérable ; France et Europe : menacée

Voyons maintenant si le statut de protection de cette espèce est réellement justifié sur le territoire français.

#### → Évolution et état des populations

##### ► *L'Azuré du Serpolet en Europe (24)*

L'Azuré du Serpolet a disparu des Pays-Bas vers 1964, depuis 1973 en Belgique, et d'Angleterre en 1979. Il est en danger au Danemark où il a été récemment découvert dans deux localités. Dans toute l'Europe, il est rare ou vulnérable.

##### ► *L'Azuré en France (24)*

Si, en France, l'espèce est localisée mais encore assez abondante, la progressive disparition de son habitat fait d'elle une espèce en régression.

En France, *Maculinea arion* est localisé et assez abondant, mais parfois en régression. Il a disparu dans la majeure partie du Bassin Parisien dans les années 60 et en Bretagne. C'est le seul du genre *Maculinea* à être présent en Corse. On le trouve dans beaucoup de localités plus particulièrement dans le Sud de la France. Les populations du Nord deviennent rares. Globalement on lui attribue le statut de "vulnérable" en France (d'après "action plan for *Maculinea* butterflies in Europe").

##### ► *L'Azuré du Serpolet en Indre et Loire*

L'Azuré du Serpolet est bien présent en Indre-et-Loire, comme le confirment les données rassemblées en 2003 mais aussi les données récentes de 2005 : selon M.Hubert du service Aménagement et Environnement du Conseil Général, le papillon est "très commun dans le département d'Indre et Loire". La carte de répartition de *Maculinea arion* publiée en 1994 dans le livre rouge de la faune menacée est alors à mettre à jour puisqu'elle indique que cette espèce n'est



pas présente en Indre et Loire (cf. Figure n° 31 ci-dessous). De même, l'inventaire du papillon en 2002-2003 a permis de mettre en évidence des stations en Loir-et-Cher à la frontière du département, données absentes dans le recensement national de 2000 (cf. Figure n° 27 page 66). Notons qu'aucune donnée n'a été recensée quant à l'évolution de l'Azuré du Serpolet en Indre et Loire.

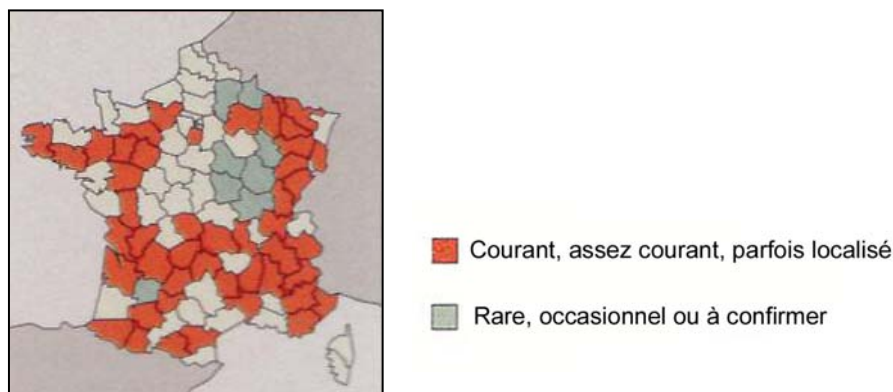


Figure n° 31: Carte de répartition de *Maculinea arion*  
du Livre Rouge des espèces menacées – 1994 - (12)

#### ► *L'Azuré du Serpolet dans la vallée de la Choisille* (26)

Dans la vallée de la Choisille, selon les différentes études menées sur l'Azuré du Serpolet (Biotope en 2003 et IRBI en 2004), il est certain que "l'impact du projet sur cette espèce est [...] fort, avec destruction d'habitats importants pour la conservation de l'espèce au niveau de la vallée et destruction d'individus" (Biotope, 2003). Dans l'état actuel des connaissances, selon M. Mercier, scientifique à l'IRBI, supprimer les deux parcelles présentant la plus forte densité d'individus (parcelles MA08 et MA11 menacées par le tracé – cf. Figure n° 30 page 69) sans laisser le temps aux populations des autres sites de la vallée de se reconstituer entraînerait la disparition à court terme des populations de *M. arion* dans la vallée de la Choisille. Cependant, il faut noter que les sites de la vallée présentant les populations d'Azuré du Serpolet sont actuellement en situation de déprise, et qu'à terme, si rien n'était fait, le papillon serait de toute manière amené à disparaître du fait d'un manque de gestion du milieu.

#### → Quelles menaces pour l'Azuré du Serpolet ? (11)

L'histoire de l'espèce en Angleterre depuis le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle est assez bien connue et montre que l'extinction résulte d'une réduction des habitats et de l'isolement des populations.

Le déclin observé de ces pelouses, et donc de l'Azurée du serpolet, est dû à plusieurs facteurs :

- la déprise agricole qui a entraîné le délaissement et l'embroussaillage des terres autrefois pâturées ;
- la reconversion de ces pâturages en cultures à plus forte valeur ajoutée ;

- l'extension urbaine sur des surfaces agricoles, viticoles ou arboricoles.

→ Une biologie fragile

La biologie extraordinaire du genre *Maculinea* explique la grande fragilité des populations. Leur existence dépend d'une plante et d'une fourmi indispensable à la croissance des chenilles. Et cette plante et cette fourmi ont leurs propres exigences écologiques. Bien plus encore, plusieurs conditions doivent être réunies pour que les populations de *Maculinea* prospèrent : les fourmilières doivent être en nombre suffisant dans le biotope, afin que les chenilles soient rapidement adoptées, et suffisamment peuplées pour nourrir les chenilles (une chenille consomme environ 600 larves en dix mois). La hauteur de la végétation herbacée revêt, elle aussi, une très grande importance pour que la fourmi puisse s'installer (herbe ni trop rase ni trop haute). D'autre part, la plante hôte doit être en début de floraison (et donc non fauchée ni pâturée) à l'époque de la ponte. Ce délicat équilibre explique la fragilité des populations de *Maculinea*. Cette espèce aux exigences strictes mérite donc une attention toute particulière qui passe notamment par la mise en place d'une gestion adaptée des milieux.

→ Un statut justifié à toutes les échelles du territoire ?

L'Azuré du Serpolet est bien présent en France comme en Indre et Loire. Grâce aux différentes études menées à l'occasion de la construction du périphérique le papillon a été découvert de façon plus abondante que l'on aurait pu penser sur le département (finalement, "c'est en cherchant que l'on trouve"). Si, certes, il est menacé comme beaucoup d'autres espèces par la disparition progressive de son habitat (c'est cette raison, entre autres, qui justifie son statut de protection au niveau européen), il reste encore relativement présent sur le territoire français. Par contre, si l'on se positionne à une échelle plus locale, celle de la vallée de la Choisille notamment, le papillon semble véritablement menacé par la construction du périphérique. Etant donné la biologie particulièrement fragile du genre *Maculinea* inféodé à deux hôtes obligatoires (qui justifie également sa protection forte), les mesures compensatoires et notamment le transfert de populations, ainsi que la gestion appropriée des milieux doivent désormais être rigoureusement mises en œuvre si l'on ne veut pas voir, à terme, le papillon disparaître de la vallée.

### **III - Résultats de l'enquête et interprétation**

#### **A) L'A28 et le Pique-prune**

##### **1 – Personnes rencontrées ou contactées**

- **M. CHARLEMAGNE**, responsable à la Direction de la Construction de la société Cofiroute
- **Mme LECLERC**, responsable au service Agriculture et Environnement du Conseil Général de la Sarthe
- **Mme BRUNOT**, responsable au Bureau de l'Environnement de la préfecture de la Sarthe
- **M. GREZLEC**, chargé de mission à la DIREN pour la Sarthe et la Mayenne de la gestion des milieux naturels et notamment du réseau Natura 2000
- **M. DAMENSTEIN**, président de l'association des "Amis de la Forêt de Bercé"
- **Mme HERCENT**, secrétaire à l'association Sarthe Nature Environnement
- **M. GUILBOT**, ancien membre du Comité National de la Protection de la Nature

Par manque de temps où de disponibilité, les personnes suivantes n'ont pu être rencontrées :

- **M. LUCE**, expert au MNHN
- **M. VIGNON**, responsable au bureau d'études OGE

##### **2 – Compte rendu des rendez-vous**

### → Questions d'identification

- Quel est votre rôle à Cofiroute ?

Cofiroute est un concessionnaire et exploitant privé d'infrastructures à péages. Cette société exploite 985 kilomètres d'autoroutes en France: A10, A11, A28, A71, A81 et A85.

### → Questions de fait

- Quel a été votre rôle dans le projet ?

Cofiroute a été le maître d'ouvrage dans la construction de l'autoroute A28.

- Pour quelles raisons les autres alternatives au projet n'ont pas été retenues entre Ecommoy et la vallée du Loir ?

Il n'existait pas d'autres alternatives si ce n'est la liaison par voie ferroviaire.

- A quel moment avez-vous proposé le transfert de l'espèce, pourquoi avoir opté pour cette mesure compensatoire ?

Cofiroute a cherché à adapter le projet aux contraintes du milieu naturel.

- Le retard engendré par cette espèce a-t-elle eu une incidence financière forte sur le projet ?

Les retards imposés à des projets d'ampleur de celui de l'A28 ont toujours eu des incidences financières.

### → Questions d'opinion

- Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Tout d'abord, M. Charlemagne préfère parler de mesures d'atténuation plutôt que de mesures compensatoires étant donné que l'impact de l'autoroute sur les populations de Pique-prune n'est pas significatif. Le transfert a été choisi afin de ne pas abattre des arbres constituant les habitats du Pique-prune. M. Charlemagne espère que les mesures d'atténuation seront efficaces.

- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Oui pour la majorité des gens. Non pour les associations.

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Il y a eu des moments assez difficiles, mais M. Charlemagne ne voit pas ça comme une bataille. Les intérêts étant contradictoires, il était difficile de trouver une solution commune satisfaisante. Il a fallu trouver un juste milieu.

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

D'un point de vue réglementaire, oui. Le Pique-prune a engendré un retard de 6 ans sur la construction de l'autoroute entre Tours et Le Mans. Pour répondre à cette question il faut se replacer dans une optique plus large, à d'autres infrastructures de transport et à d'autres espèces.

## → Questions d'identification

### - Quel est le rôle de votre structure ?

Le service Agriculture et Environnement du Conseil Général est rattaché à la Direction des Infrastructures de la Sarthe. Il apporte son soutien à l'agriculture sarthoise en proposant des aides aux agriculteurs ou encore en attribuant des aides aux collectivités, relatives au domaine agricole (budget de 1,6 millions d'euros). Dans le cadre des grands travaux d'aménagement, le Conseil Général participe également à la mission de reconstitution des terres de production agricole de manière équitable et harmonieuse. C'est ainsi qu'il a versé 1 million d'euros pour les travaux de remembrement liés à l'autoroute A28.

## → Questions de fait

### - Quel a été votre rôle dans le projet ?

Le service Agriculture et Environnement du Conseil Général de la Sarthe a été le maître d'ouvrage pour les remembrements liés à la construction de l'autoroute. Un comité de pilotage a été créé afin d'établir un Schéma Directeur des Remembrements : les arbres ont alors été classés (protection stricte, protection partielle, pas de protection) et des préconisations ont été proposées (recréer des axes de plantation, relier les noyaux denses des populations de Pique-prune par des axes favorables au déplacement de l'insecte,...). Ce Schéma Directeur a été soumis à l'avis du spécialiste M. Luce, puis cet avis a été retransmis à Bruxelles. Les conclusions émises ont été favorables aux mesures proposées.

### - Avez-vous soutenu les autres alternatives au projet qui n'ont pas été retenues ?

Le Conseil Général a soutenu le tracé de Cofiroute, validé par la DUP. Ce n'était d'ailleurs pas son rôle que d'envisager d'autres alternatives au tracé. Il faut aussi savoir que les élus du Conseil Général étaient très favorables au passage de l'A28 ; il y a donc eu une forte volonté politique de mettre les moyens dans ce projet.

### - A quel moment le transfert d'espèce a été proposé ?

Le déplacement de l'espèce a été envisagé à l'issue des résultats de l'étude d'incidence réalisée pour déterminer l'impact du projet sur les populations de Pique-prune.

### - Le retard engendré par cette espèce a-t-elle eu une incidence financière forte sur le projet ?

Dans cette affaire, le Conseil Général a pris 3 ou 4 ans de retard. Le surcoût de ce retard n'est pas négligeable ; à titre indicatif, les études spécifiques qui ont dû être réalisées par le Conseil Général dans le cadre des remembrements s'élèvent à 170 000 euros environ. Si le blocage de l'A28 par le Pique-prune a été si long, c'est parce qu'il n'y avait aucune zone Natura 2000 de mise en place, et qu'aucun inventaire de l'insecte n'avait été réalisé sur le département de la Sarthe.

## → Questions d'opinion

### - Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Il n'y a pas eu de destruction de l'insecte, c'est déjà une grande satisfaction. Bien plus encore, les mesures compensatoires adoptées par Cofiroute ont permis d'enrayer la disparition du Pique-prune dans le département de la Sarthe ; l'été dernier, les observations de l'insecte réalisées sur les sites sanctuaires qui lui sont consacrés (sites des Blottes et site de Taille-Pied) ont montré la bonne santé des populations. Par contre, l'effet de coupure engendré par l'autoroute est plus difficilement mesurable.

### - Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Oui, c'est un compromis. Le Conseil Général qui souhaitait la réalisation de l'autoroute a mis les moyens nécessaires afin de concilier la construction de l'infrastructure et la préservation de l'environnement.

### - Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Oui, il y a eu de réelles confrontations avec les opposants à l'A28 qui ont utilisé le Pique-prune comme un outil juridique. Les riverains, les chasseurs à cours et les associations de protection de l'environnement se sont battus contre le projet.

### - Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?



Le Pique-prune n'a pas perdu, bien au contraire, puisque les mesures compensatoires mises en œuvre ont permis d'enrayer sa disparition en Sarthe. On a ainsi réussi à trouver un compromis. Maintenant, le cas du Pique-prune fait jurisprudence.

### → Questions d'identification

- Quel est le rôle de votre structure ?

Le Bureau de l'Environnement de la préfecture comporte deux sections : la section des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, et celle de la Nature et de la Protection des Sites. Cette deuxième section a plusieurs missions : le secrétariat de la Commission Départementale des Sites (suivi des dossiers), les démarches administratives pour la mise en place du réseau Natura 2000, les affaires concernant la protection de l'eau, de l'air, la chasse, la pêche,...

### → Questions de fait

- Quel a été votre rôle dans le projet ?

Le Bureau de l'Environnement a beaucoup participé à l'affaire du Pique-prune. Il faisait parti du Comité Départemental de suivi et était chargé de faire appliquer les directives européennes concernant la protection de l'insecte. La préfecture a également dû donner des justificatifs à Bruxelles : il y a eu une véritable volonté de répondre à l'Europe et montrer que le projet ne portait pas atteinte aux populations de Pique-prune. Le Bureau de l'Environnement était également chargé des procédures administratives pour le classement des zones à Pique-prune du département dans le réseau Natura 2000.

- Avez-vous soutenu les autres alternatives au projet qui n'ont pas été retenues ?

Ceci est une question politique. L'arrivée de l'autoroute était souhaitable à la fois parce que la RN 138 est un axe dangereux mais aussi pour les retombées économiques permises par l'infrastructure.

- Le retard engendré par cette espèce a-t-elle eu une incidence financière forte sur le projet ?

C'est Cofitoute et le Conseil Général qui ont fait les frais du retard engendré par le Pique-prune.

### → Questions d'opinion

- Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Il faut attendre les résultats du transfert pour y répondre. Un comité d'experts scientifiques est chargé de la gestion et du suivi des insectes déplacés. Une thèse sur l'animal devrait être financée à l'université de Rennes par Cofiroute.

- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Cofiroute a quand même déplacé légèrement son tracé pour le Pique-prune. Les modifications réalisées par le concessionnaire ont permis de réduire l'impact direct du tracé de 117 arbres potentiels à 38.

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Oui quand même. Cette affaire a été ressentie durement dans la Sarthe. Le Pique-prune a été un outil juridique pour défendre les intérêts des particuliers (riverains et chasseurs notamment).

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Oui, la preuve, puisque le Pique-prune a bloqué l'autoroute pendant 7ans et a engagé beaucoup de frais au titre de toutes les études spécifiques qui ont été menées.

## → Questions d'identification

- Quel est le rôle de votre structure ?

Sous l'autorité des préfets de département, la DIREN assure les missions suivantes :

- la protection réglementaire des espaces ;
- la connaissance et la valorisation du paysage par l'élaboration d'atlas départementaux des paysages ;
- la protection des espèces couvertes par la convention CITES ;
- le maintien de la biodiversité avec la poursuite du réseau Natura 2000 ;
- la préservation de la ressource en eau ;
- la contribution à l'intégration en amont des préoccupations environnementales dans les grands projets d'aménagement.

## → Questions de fait

- Quel a été votre rôle dans le projet ?

La DIREN a eu pour rôle de suivre l'élaboration des mesures compensatoires et notamment le déplacement du Pique-prune dans le cadre de la construction de l'autoroute A 28. Elle n'a cependant aucun pouvoir de décision et n'émet qu'un avis au regard du projet envisagé par le maître d'ouvrage.

## → Questions d'opinion

- Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

En tant que fonctionnaire, M. Grzelec explique qu'il fallait faire un choix dans ce projet. La construction de l'autoroute A28 étant d'utilité publique et son impact sur les populations de Pique-prune ayant été déclaré négligeable, le choix a été de faire passer l'autoroute et de déplacer l'insecte. C'était la seule solution réglementairement envisageable au passage de l'A28 (bien que la loi ait été quelque peu détournée puisque le déplacement d'espèce protégée ne peut être envisagé que dans un but scientifique). Mais si dans ce cas le déplacement du scarabée a été facilement mis en oeuvre, il ne serait pas possible d'appliquer de telles mesures pour des espèces comme l'ours ou le loup. D'autre part, c'est peine perdue si le déplacement de l'espèce ne s'effectue pas dans un milieu adapté.

- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Au final, l'impact de l'autoroute sur le scarabée a été minimisé ; Cofiroute a su jouer le jeu. La position d'un échangeur a été modifiée, de nouvelles zones à Pique-prune ont été désignées. La DIREN est satisfaite du travail de Cofiroute au regard de la protection du Pique-prune. On a abouti à un fort compromis.

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

M. Grzelec n'a pas ressenti ça comme une bataille. Les opposants à l'autoroute ont, pour certains, été des personnes soucieuses de leur intérêt personnel. Le Pique-prune a alors été leur cheval de bataille. M. Grzelec considère ces opposants comme de mauvais écologistes qui n'ont pas cherché de compromis alors que Cofiroute était prêt à faire des efforts quant aux mesures compensatoires (qui constituent un faible pourcentage dans le coût total du projet).

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Oui, tout à fait. On peut toujours détourner les lois mais ça reste une protection très forte. On peut toujours trouver des compromis. Il faut noter que les efforts du maître d'ouvrage vis-à-vis de l'espèce protégée dépend souvent de son impact médiatique.

### → Questions d'identification

- Quand a été créée votre association ?

L'association a été créée en 1983, avant que le projet autoroutier n'émerge.

- Quel est son rôle, quelle est sa politique (que défend t-elle) ?

A l'origine, l'association a été créée afin de favoriser le dialogue entre les usagers de la forêt de Bercé et les autorités administratives. L'association n'est donc pas née d'une réaction NIMBY.

- Quelles sont les principales actions mises en œuvre par votre association ?

A partir de 1989, l'association s'est mobilisée contre le projet de l'autoroute.

- Sur quel(s) autre(s) projet(s) est-elle intervenue ?

Question non abordée

- Quel(s) type(s) d'adhérent(s) réunie t-elle ?

Des usagers de la forêt de Bercé.

### → Questions de fait

- A quel moment votre association est t-elle intervenue dans le déroulement du projet ? Pour quelle(s) raison(s) ?

Dès l'émergence du projet, l'association s'est mobilisée pour rétablir la vérité sur un certain nombre d'éléments concernant le tracé de l'A28. Tout d'abord, cette autoroute allait être déficitaire avec un trafic de moins de 6000 véhicules par jour entre Ecommoy et Tours (en accord avec les chiffres réels publiés par la DDE de la Sarthe dans ses statistiques sur la sécurité routière). Par ailleurs, l'association a souhaité que le Conseil Général reconnaisse l'impact du tracé sur la forêt de Bercé : en effet selon le porteur du projet, le tracé passait en lisière de la partie domaniale de la forêt de Bercé. Cependant il touchait de plein fouet 7 ou 8 Km de forêt privée ceinturant la partie domaniale.

- Quelle position a-t-elle prise dans le débat ?

L'association a fortement militée pour faire changer le tracé retenu entre Ecommoy et la vallée du Loir. Elle s'est également battue contre la désinformation répandue par le Conseil Général.

- Votre association a-t-elle proposé des solutions alternatives au transfert de l'espèce ?

L'association a soutenue l'alternative proposant le réaménagement de la route nationale RN 138 existante.

- L'espèce transférée a-t-elle été un outil pour s'opposer au projet ?

L'association n'a pas agi par intérêt personnel ; sa volonté était de contribuer à l'intérêt général en préservant la forêt de Bercé dont la valeur écologique n'est plus à démontrer.

### → Questions d'opinion

- Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

C'est une fumisterie et une escroquerie. On a fait référence à une expérience de transfert d'espèce effectuée en Angleterre pour valider la coupe des arbres situés sur le tracé et déplacer le Pique-prune. Pourtant cette expérience anglaise ne concernait pas la même espèce et ne s'est pas révélée être une réussite. Par ailleurs, selon M. Damenstein, l'entomologiste M. Luce du MNHN aurait été écarté du dossier lorsque la Droite est arrivée au pouvoir, ses conclusions n'étant pas en accord avec le passage de l'autoroute en forêt de Bercé. L'Etat a alors nommé M. Blandin, non entomologiste, pour réaliser une contre-expertise aux travaux de M. Luce et emmêtrer les conclusions que les politiques souhaitaient entendre.

- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Pas du tout. On a détruit les habitats de l'insecte, on a détruit ses habitats potentiels, et on a isolé les noyaux de population. C'est une honte que les journaux aient présenté le déplacement comme un compromis car celui-ci n'a jamais été trouvé ; les associations ont été tout simplement balayées, laminées. C'est un déni de démocratie. C'est l'autoroute de la honte : on met des sommes exorbitantes dans des infrastructures non rentables, alors que l'on aurait besoin de cet argent pour développer le train et notamment le ferroutage.

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Oui. Cela est parfois allé jusqu'aux émeutes devant la préfecture de la Sarthe. Les médias ont fait passer les associations pour des assassins, des criminels.

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Sur le papier, les lois sont "bétons". Cependant, s'il n'y a pas de volonté politique, elles sont appliquées au minima : on s'arrange pour négocier les lois et trouver des compromis. Pourtant il faut arrêter de penser que détruire l'environnement est bon pour l'économie.

## → Questions d'identification

### - Quand a été créée votre association ?

C'est un collectif créé en 1979 pour la connaissance et la défense de l'environnement et de la nature en Sarthe qui est à l'origine de l'association Sarthe Nature Environnement. Ce collectif regroupait à l'époque les représentants d'une vingtaine d'associations, des associations de terrain notamment.

### - Quel est son rôle, quelle est sa politique (que défend t-elle) ?

Sarthe Nature Environnement défend l'environnement et la nature dans le département de la Sarthe.

### - Quelles sont les principales actions mises en œuvre par votre association ?

Les axes de travail développés par l'association sont les suivants :

- la défense de l'environnement par la sensibilisation, l'information, l'animation et la communication ;
- les démarches administratives liées à la défense de l'environnement : l'association siège dans les commissions de travail et peut se pourvoir en justice quand cela est nécessaire ;
- la réalisation d'études environnementales (dans le cadre des pré-études d'impact).

Dans ses premières années, l'association a surtout été le siège de nombreuses discussions (peu d'actions étaient engagées). Elle s'est ensuite investie dans de gros dossiers et notamment celui de l'autoroute A28. Maintenant, elle s'occupe de sujets très divers : carrière, épandage, déchets,..., ainsi que tout ce qui concerne le non respect de la législation au regard de l'environnement.

### - Sur quel(s) autre(s) projet(s) est-elle intervenue ?

L'association est intervenue sur les projets suivants : remembrements dans le cadre de la construction de l'autoroute A10, schéma départemental des carrières, autoroute A11, poteaux téléphoniques creux, etc.

### - Quel(s) type(s) d'adhérent(s) réunie t-elle (écologistes, scientifiques, chasseurs, riverains,...) ?

Les adhérents de l'association sont issus de la fédération départementale des associations locales ou encore de la fédération nationale France Nature Environnement. On compte également certains adhérents individuels qui n'appartiennent à aucune de ces deux fédérations. Les associations fédérées sont pour beaucoup des associations de terrain.

## → Questions de fait

### - A quel moment votre association est t-elle intervenue dans le déroulement du projet ? Pour quelle(s) raison(s) ?

L'association a été consultée par le CETE de Nantes vis-à-vis de l'avant-projet afin d'émettre un avis sur les différentes variantes.

### - Quelle position a-t-elle prise dans le débat ?

Cf. question suivante

### - Votre association a-t-elle proposé des solutions alternatives au transfert de l'espèce ?

L'association a soutenu le réaménagement de la route nationale RN 138 (il s'agissait de mettre en place une 3<sup>ème</sup> voie et d'aménager des créneaux de dépassement de manière alternée). Elle a également milité pour les tracés passant à l'Est de la forêt de Bercé ; ces tracés n'ont cependant pas été retenus par Cofiroute d'une part à cause du problème de franchissement du Loir à la Chatre-sur-Loir, et d'autre part pour des raisons politiques. Cofiroute a argumenté sa décision devant les associations en expliquant qu'aucun élément réglementaire n'avait été avancé contre le tracé passant dans la forêt de Bercé (ce discours a été prononcé avant la découverte du Pique-prune).

### - L'espèce transférée a-t-elle été un outil pour s'opposer au projet ?

Question non abordée

## → Questions d'opinion

### - Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Le transfert apparaît comme démagogique et spectaculaire. Mais ce n'est pas véritablement efficace. De plus, les associations ne sont pas satisfaites de la démarche employée par Cofiroute quant à la demande d'avis auprès du CNPN : en effet, l'avis définitif a été conclu entre les deux acteurs de manière informelle,

par téléphone et pendant les vacances d'été. D'autre part, les dates de transfert n'ont pas été communiquées, ni aux associations ni même à l'ONF ou à l'ONC.

Ce qui aurait été vraiment efficace c'est de choisir un autre itinéraire pour l'autoroute ou bien de ne pas la construire (pour le moment, on constate que le report de trafic de la route nationale RN 138 vers l'autoroute est moins important que ce que l'on avait prévu). Cette autoroute a été faite n'importe comment, depuis sa conception jusqu'à sa réalisation.

- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

On peut comparer les mesures compensatoires comme "le sucre enrobant la pilule". Cependant, les associations ont quand même obtenu des choses positives :

- l'étude sérieuse de la répartition du Pique-prune en Sarthe (ces études ne seront plus à refaire quand il s'agira de définir le tracé de la future ligne TGV) ;
- la mise en place d'un plan de gestion favorable au Pique-prune sur l'ensemble du département.

D'autre part, les remembrements ont été globalement bien faits (même s'il faut noter quelques dérapages pour ceux effectués au Nord du Mans) : le Conseil Général s'est très fortement impliqué dans la conservation des vieux arbres en accordant notamment des subventions aux propriétaires afin qu'ils n'abattent pas les arbres potentiels d'ici les 10 prochaines années.

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Oui, ça été une grosse bagarre.

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Ca a le pouvoir que lui donnent les associations sur le terrain. L'espèce protégée donne un argument d'ordre légal pour agir. Le maître d'ouvrage doit alors chercher comment faire pour contourner la loi. De même cela oblige les élus à réfléchir à d'autres stratégies. A l'issue de la confrontation, les associations ont en général obtenu de leur pression quelques mesures favorables vis-à-vis de l'environnement (dans le cas de l'A28, on aura un nouveau regard sur le remembrement).

En théorie, la loi doit permettre de négocier les choses (comment et à quel prix). Ce que dénonce Mme Hercent, c'est la façon systématique des porteurs du projet à refuser de discuter la rentabilité du projet ; pourtant, c'est le contribuable qui paie.

### → Questions d'identification

#### - Quel est le rôle du CNPN

Le CNPN a été institué par décret du 27 novembre 1946. Par la suite, la loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature a conduit à modifier sa composition et ses missions. Le décret du 3 octobre 1995 a enfin modernisé sa composition et son mode de fonctionnement (articles R 251-1 et suivants du code rural). Le CNPN a une mission de conseil auprès du Ministre, afin de préserver et restaurer la biodiversité de la flore et de la faune sauvage et des habitats naturels, d'assurer la protection des espaces naturels et le maintien des équilibres biologiques auxquels il participe en matière de Parc National, Parc Naturel Régional, Réserve Naturelle. Les dossiers examinés par le CNPN sont par exemple les projets de réintroduction et de renforcement des populations d'espèces menacées (ours, cistude, etc.).

### → Questions de fait

#### - Quel a été votre rôle dans le projet ?

Le CNPN a donné son avis vis-à-vis du déplacement du Pique-prune.

### → Questions d'opinion

#### - Le transfert est-il une mesure qui vous satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Le pique-prune est une espèce protégée sur le territoire national : il est reconnu comme bio-indicateur de la qualité des milieux qu'il fréquente. M. Guilbot considère alors que les stratégies de gestion et de conservation doivent s'appuyer sur des études scientifiques orientées vers la conservation de la biodiversité ; malheureusement rares sont les études réalisées en France dans ce domaine. Pour cette raison, M. Guilbot est favorable à l'étude scientifique mise en place à l'égard du Pique-prune.

#### - Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Question non abordée

#### - Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Question non abordée

#### - Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

La convention sur la biodiversité crée l'obligation de conserver toutes les espèces présentes sur le territoire national. Dans ces conditions, on peut donc affirmer qu'il n'existe pas d'espèces privées de protection. Toutefois toutes les espèces animales ne jouissent pas du même type de protection en particulier les invertébrés.



## **B) Le boulevard périphérique et l'Azuré du Serpolet**

### **1 – Personnes rencontrées ou contactées**

- **M. DATTIN**, chargé de mission pour le périphérique au Conseil Général
- **M. HUBERT**, chargé de la gestion du patrimoine naturel, au service Aménagement et Environnement du Conseil Général d'Indre et Loire
- **Mme BOURGUEIL**, responsable au service Aménagement, Urbanisme et Environnement de la DDE
- **M. DUDOGNON** et **Mme LAMBERT**, chef de bureau et responsable des collectivités territoriales et de l'environnement au Bureau de l'Environnement et de l'Urbanisme du Conseil Général d'Indre et Loire
- **M. OLIVERAU** et **Melle GAGNOLLE**, responsables du dossier à la DIREN : ces acteurs n'ont pas voulu s'exprimer sur des questions dépassant le cadre administratif (questions d'opinion notamment)
- **Mme LUMET**, responsable du service Urbanisme à la mairie de Fondettes
- **M. DURAND**, président de l'association SEPANT (Société d'Etudes, de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine)
- **M. EGLOFF**, membre de l'association ASVC (Association de Sauvegarde de la Vallée de la Choisille)
- **M. BEL**, responsable du GREPAT (Groupe de REflexion et de Prospective de l'Agglomération Tourangelle)
- **M. MERCIER**, entomologiste à l'IRBI (Institut de Recherche pour la Biologie de l'Insecte, Université de Tours)
- **M. GUILBOT**, ancien membre du Comité National pour la Protection de la Nature (cf. compte rendu page 83)

Par manque de temps où de disponibilité, les personnes suivantes n'ont pu être rencontrées :

- **M. GORGUES**, maire-adjoint chargé de l'aménagement urbain
- **M. POMMEREAU**, président du Conseil Général d'Indre et Loire

### **2 – Compte rendu des rendez-vous**

## → Questions d'identification

### - Quel est le rôle de votre structure ?

La Direction des Routes et des Infrastructures a pour compétence la gestion des routes du département d'Indre et Loire. A noter que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, suite aux décisions de décentralisation, quasiment toutes les routes du département (à l'exception des autoroutes et de certaines routes nationales d'importance) ont été transférées au Conseil général. La DRI d'Indre et Loire a également en gestion les transports scolaires et le réseau de transport Fil Vert.

## → Questions de fait

### - Quel a été votre rôle dans le projet ?

Le Conseil Général s'est donné le rôle de maître d'ouvrage dans ce projet. En effet, le périphérique était initialement une compétence de l'état et aurait dû être financé par le Contrat de Plan Etat Région. Cependant aucun crédit n'était accordé à ce projet dans le contrat 2000 – 2006. Ne souhaitant pas repousser la réalisation du périphérique dans l'attente du prochain CPER, le Conseil Général a alors repris en main le projet et s'est attribué la rôle de maître d'ouvrage.

### - Pour quelles raisons les autres alternatives au projet n'ont pas été retenues ?

Les tracés envisagés plus à l'Ouest, à l'extérieur de l'agglomération, ont été rejetés car ils ne permettaient pas de désengorger l'agglomération. En effet, la volonté a été affichée de réaliser un axe proche de la ville qui supporterait un trafic d'agglomération. Quant au tracé "plateau", l'alternative proposée par les associations au projet "vallée", il n'a pas été retenu pour des questions de coûts élevés mais aussi parce qu'il ne constituait pas un projet meilleur d'un point de vue environnemental.

### - A quel moment avez-vous proposé le transfert de l'espèce ?

Le transfert de l'Azuré du Serpolet a été envisagé par le Conseil Général relativement tôt dans le projet, à la suite de sa mise en évidence par les différentes études menées sur le milieu naturel.

### - Pourquoi avoir opté pour cette mesure compensatoire ?

Cette mesure a été envisagée car il n'existait aucune alternative au projet.

### - Le retard engendré par cette espèce a-t-elle eu une incidence financière forte sur le projet ?

L'Azuré du Serpolet n'a pas engendré de retard dans le projet car il a été mis en évidence avant les travaux, lors des études plus sérieuses menées sur l'environnement à partir du début des années 2000 (phase de relance du projet). Il semble que le déplacement du papillon aura peu d'incidence financière sur le projet ; à titre indicatif, le coût des mesures compensatoires envisagées en faveur de la faune et de la flore devrait s'élever à 121 000 euros (à comparer avec les 147 millions d'euros pour la totalité du projet).

## → Questions d'opinion

### - Le transfert est-il une mesure qui vous satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

La pertinence de cette mesure a été confirmée par les études menées par M. Mercier. D'autre part, il y a des retours d'expériences positives, en Angleterre par exemple où des transferts d'Azuré du Serpolet ont fonctionnés. Dans la vallée de la Choisille, M. Dattin envisage une réussite du transfert pour 15 à 25 % des individus déplacés.

### - Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

On ne peut pas véritablement parler de compromis mais le projet aujourd'hui défini, avec l'ensemble de ses mesures compensatoires dont le transfert, est le projet "le moins mal" ; c'est celui qui allie au mieux les intérêts des uns et des autres.

### - Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Le projet a fait l'objet d'une véritable concertation (attention, les associations n'ont pas toujours la même définition de concertation : pour eux il y a concertation à partir du moment où ils obtiennent ce qu'ils réclament) ; le projet a beaucoup évolué grâce à la concertation (l'échangeur a été déplacé par exemple) et des moyens ont été déployés pour limiter l'impact du périphérique dans la vallée : 10 % du coût du projet est consacré à des mesures anti-bruit (merlon, tranchée couverte).

Par ailleurs, M.Dattin reproche à certaines associations d'avoir cultivé le sentiment de peur auprès de la population. Il trouve également dommage que les associations soient restées opposées au projet sans participer à l'élaboration des mesures compensatoires (celles concernant la mise en place d'un Espace Naturel Sensible notamment)

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Non, sauf s'il existe des alternatives possibles au projet ; une espèce protégée peut alors être à l'origine d'un tracé alternatif. En ce qui concerne la construction du périphérique dans la vallée de la Choisille, le tracé aurait été envisagé ailleurs si des alternatives cohérentes avaient existées.

## → Questions d'identification

- Quel est le rôle de votre structure ?

Le Conseil Général dispose de diverses compétences en matière d'environnement :

- Préservation des milieux vivants et des paysages ;
- Gestion des déchets ménagers ;
- Enfouissement des réseaux ;
- Sensibilisation du public.

Le Conseil Général s'investit en effet pour maintenir une qualité de vie qui distingue la Touraine. Dans ce cadre, la commission spécialisée de l'Aménagement et du Cadre de vie étudie les dossiers dans ses domaines de compétences et élabore des synthèses facilitant ainsi le travail de l'Assemblée Départementale.

## → Questions de fait

- Quel a été votre rôle dans le projet ?

Le service Aménagement et Environnement du Conseil Général travaille en étroite collaboration avec la Direction des Routes et des Infrastructures afin de limiter l'impact de la rocade sur le patrimoine naturel de la vallée et notamment sur l'Azuré du Serpolet. Le Conseil Général a réalisé le suivi de ce papillon depuis sa mise en évidence dans la vallée en 2001. Il est intervenu sur deux parcelles situées en dehors de l'emprise du périphérique (parc du Château de Taillé et propriété de l'usine Safety) afin d'y favoriser le développement des populations d'Azuré du Serpolet (fauche tardive, sensibilisation des propriétaires à une gestion favorable au papillon), ces parcelles étant initialement proposées comme sites d'accueil pour le transfert des populations directement impactées par la rocade (dans le cadre des mesures compensatoires envisagées par le Conseil Général).

- Pour quelles raisons les autres alternatives au projet n'ont pas été retenues ?

Question non abordée

- A quel moment avez-vous proposé le transfert de l'espèce, pourquoi avoir opté pour cette mesure compensatoire ?

Question non abordée

- Le retard engendré par cette espèce a-t-elle eu une incidence financière forte sur le projet ?

L'Azuré n'a pas engendré de retard particulier pour le projet (études sur 2001-2006). Dans tout aménagement routier, les procédures administratives sont longues.

## → Questions d'opinion

- Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Oui et non. Forcément, ce serait mieux si l'Azuré du Serpolet n'était pas impacté par le projet. Cependant, les sites où il se trouve actuellement sont en situation de déprise. Même sans le passage du périphérique, le papillon était donc condamné à disparaître au vu de la fermeture du milieu qui s'opère actuellement. Le classement en ENS est alors une chance pour la vallée qui va désormais bénéficier d'une gestion favorable à l'Azuré du Serpolet. C'est donc un plus pour un moins.

- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Oui, au niveau local. Les associations, certaines du moins, ont compris l'intérêt du classement de la vallée en ENS.

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Oui, mais l'association la plus virulente est une association de riverains qui se cache derrière la nécessité de sauvegarder le patrimoine naturel de la vallée pour défendre des intérêts privés.

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Oui, si l'Azuré du Serpolet n'avait pas été protégé au niveau européen, le Conseil Général n'en aurait pas pris cas plus que ça. Il a quand même modifié le tracé pour le papillon et a mis la barre très haut au niveau des mesures compensatoires notamment avec la création d'un ENS. A titre indicatif, les mesures compensatoires

proposées lors des créations de lignes TGV restent infimes au regard de celles mises en œuvre pour le périphérique qui peuvent d'ailleurs constituer un exemple à suivre au niveau national.

## → Questions d'identification

### - Quel est le rôle de votre structure ?

La DDE est le maître d'ouvrage du réseau des routes nationales (avec les décisions de décentralisation, elle n'a plus la compétence des routes départementales transférées au 1<sup>er</sup> janvier 2006 au département).

## → Questions de fait

### - Quel a été votre rôle dans le projet ?

Dans le projet du périphérique, la DDE est le représentant de l'État. Elle a été intégrée au comité de pilotage du projet et a mené les études de faisabilité ainsi que les études techniques pour les différents tracés proposés.

### - Pour quelles raisons les autres alternatives au projet n'ont pas été retenues ?

Le tracé dessiné sur la commune de Luynes, à l'Ouest de l'agglomération, n'a pas été retenu car il n'assurait plus la fonction de désengorgement du centre de la ville.

### - A quel moment avez-vous proposé le transfert de l'espèce ?

C'est le Conseil Général qui s'est occupé de mettre en place les mesures compensatoires ; la DDE faisant parti du comité de pilotage a participé aux prises de décisions et a donné son avis sur le projet.

### - Le retard engendré par cette espèce a-t-elle eu une incidence financière forte sur le projet ?

La présence de l'Azuré du Serpolet n'a pas engendré jusque là de retard sur la réalisation du projet. Seules les diverses études sur le milieu naturel sollicitées par les associations ont nécessité plusieurs mois de réflexion faisant prendre du retard dans l'échéancier du projet.

## → Questions d'opinion

### - Le transfert est-il une mesure qui vous satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Cette mesure peut être bonne ; le déplacement du Pique-prune par exemple a été une réussite. D'autre part, Mme Bourgueil explique qu'il est justifié de prendre des précautions pour conserver la biodiversité ; cependant il faut savoir prendre du recul quand à la préservation stricte des espèces : les milieux sont dynamiques, les espèces apparaissent et disparaissent naturellement. Concernant l'Azuré du Serpolet, certaines des parcelles, propriétés du département, où le papillon a été identifié, ont été mal entretenues par le Conseil Général et c'est ainsi que l'animal est apparu. Si le département avait fauché ses parcelles régulièrement, il est probable que le papillon ne se serait pas installé.

### - Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

On peut parler de compromis.

### - Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Le projet n'a pas suscité une guerre comme ailleurs (en comparaison avec l'affaire du Pique-prune dans l'autoroute A28 ou encore la confrontation dans la construction de l'autoroute A85 à hauteur de Langeais). Cependant, Mme Bourgueil dénonce les associations de riverains qui utilisent l'environnement comme outil d'opposition. Mais ce problème n'a pas été rencontré avec l'Azuré du Serpolet.

### - Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Oui, quand même. Cependant, quand il n'y a pas de solution alternative au projet, on cherche des compromis. Les préoccupations environnementales qui autrefois étaient passées au second plan et très peu prises en compte, connaissent aujourd'hui une montée en puissance, à tel point que, parfois, on tombe dans l'excès sans plus aucunes limites.

## → Questions d'identification

### - Quel est le rôle de votre structure ?

Le bureau Environnement et Urbanisme, service de la préfecture, s'attache à faire appliquer et respecter le droit de l'environnement et de l'urbanisme dans les différents dossiers transmis pour avis au préfet (dossiers relatifs aux installations classées, à l'air, le bruit, les permis de construire, les expropriations, etc.).

## → Questions de fait

### - Quel a été votre rôle dans le projet ?

La préfecture a transmis le dossier du périphérique à l'ensemble des services de l'Etat : DDE, DDASS, DDAF, SDAP, DRAC, DIREN, DIRE. A l'issue de cette consultation, le préfet a donné les différentes autorisations administratives nécessaires pour la réalisation de l'infrastructure. Puis il a lancé l'enquête d'utilité publique, procédure obligatoire pour proclamer la DUP.

### - Pour quelles raisons les autres alternatives au projet n'ont pas été retenues ?

La préfecture n'a pas pris de position dans le choix de la variante retenue, ce n'est pas son rôle mais bien celui du maître d'ouvrage et des élus du territoire.

### - Le retard engendré par cette espèce a-t-elle eu une incidence financière forte sur le projet ?

Apparemment non, les informations ont été collectées en amont du montage du dossier.

## → Questions d'opinion

### - Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

M. Dudognon ne peut pas se prononcer véritablement sur cette mesure compensatoire, puisque la préfecture n'est pas un service technique et qu'elle n'a qu'un regard administratif sur le dossier. Cependant, si la mesure semble plutôt correcte, seul l'avenir pourra prouver de la réussite des opérations de transfert du papillon. Or, pour l'instant, on n'est pas capable de faire des prévisions précises à 20 ou 30 ans. On n'a pas la vérité absolue. Notons cependant que le Conseil Général et la DIREN ont travaillé en étroite collaboration pour aboutir aux meilleures mesures compensatoires possibles.

### - Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Dans un tel projet, on a toujours des gens pas contents, notamment les riverains qui défendent leurs biens. Tout mérite d'être protégé donc il est difficile de trancher. En tout cas, aujourd'hui, rien ne se décide de façon stricte, la concertation et la consultation étant là pour enrichir et améliorer le projet.

### - Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

C'est normal si les gens s'écharpent face à un tel projet. Les associations n'ont pas été agressives comme on pas pu le constater ailleurs, sur d'autres territoires. Elles ont défendu leur intérêt, ce qui est légitime, bien qu'elles ont, pour certaines, utilisées les espèces protégées pour s'opposer au projet et défendre des intérêts privés.

### - Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Au final, c'est vrai que l'on déplace le papillon. Cependant cela s'est décidé après maintes et maintes études et procédures. Il a fallu un maître d'ouvrage relativement motivé pour faire aboutir son projet. Si au bout du compte on a réussi à faire passer l'infrastructure, les différentes procédures ont laissé du temps aux associations pour argumenter contre le projet. Au final, les effets de la loi relative aux espèces protégées sont d'aboutir à un projet beaucoup plus mûrement réfléchi par le maître d'ouvrage. L'objectif est d'avoir, avec le recul, un bilan coût/avantage du projet qui se révèle acceptable.

## → Questions de fait

### - De quelle façon votre mairie a-t-elle participé au projet ?

Les élus et les services de la mairie de Fondettes ont participé au comité de pilotage créé pour organiser la concertation autour du projet du périphérique.

### - Les élus ont-ils soutenu les autres alternatives ?

Les élus de la majorité ont fortement soutenu la variante vallée. Seuls les élus de l'opposition étaient très peu favorables à cette variante et soutenaient le projet plateau. Concernant les mesures compensatoires envisagées par le Conseil général, le Conseil Municipal de Fondettes a voté favorablement pour la création d'un Espace Naturel Sensible dans la vallée de la Choisille.

## → Questions d'opinion

### - Le transfert est-il une mesure qui vous a satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Ce n'est pas facile de donner un avis. Il faut s'en référer aux scientifiques : si les spécialistes considèrent qu'il faut déplacer le papillon alors il faut le faire.

### - Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Le projet a été élaboré en prenant en compte les contraintes liées aux populations mais aussi les contraintes économiques. Il s'agissait de trouver un compromis entre la préservation de l'environnement et la politique de déplacement. Maintenant, il faut faire le rapport entre les avantages et les inconvénients du projet. Mais bien souvent le calcul est relativement complexe.

Notons que, selon Mme Lumet, la population n'a souvent pas conscience des efforts réalisés en matière de mesures compensatoires.

### - Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Mme Lumet n'a pas souvenir de relations tendues ou conflictuelles entre les acteurs. Lors de l'enquête publique à Fondettes, il y a eu peu de partisans pour le projet plateau.

### - Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Prenons l'exemple du Pique-prune et de l'autoroute A28 : l'espèce a réussi à retarder l'opération. Le maître d'ouvrage s'est vu obligé de revoir sa copie et de mettre en place des solutions compensatoires pour que le passage de l'autoroute soit un moindre mal vis-à-vis de son impact sur le milieu naturel. Dans ce type de grands aménagements, des mesures compensatoires doivent être définies au regard de la protection du milieu naturel.



## → Questions d'identification

### - Quand a été créée votre association ?

La SEPANT existe depuis 40 ans ; c'est en 1998 qu'elle a rejoint la fédération France Nature Environnement.

### - Quel est son rôle, quelle est sa politique (que défend t-elle) ?

Elle milite pour la protection du patrimoine naturel. Parmi les thèmes phares abordés par l'association, on retrouve : les impacts des activités et des aménagements sur le milieu naturel, la gestion des déchets, de l'eau, la Loire,...

### - Quelles sont les principales actions mises en œuvre par votre association ?

La sensibilisation auprès du public (sorties, manifestations), la production d'études environnementales, la participation au Comité National pour la Protection de la Nature.

### - Sur quel(s) autre(s) projet(s) est-elle intervenue ?

Le projet d'incinérateur envisagé par la communauté d'agglomération Tour(s)plus est l'un des gros dossier sur lequel travaille en ce moment l'association.

### - Quel(s) type(s) d'adhérent(s) réunit-elle (écologistes, scientifiques, chasseurs, riverains,...) ?

Les 150 à 200 adhérents qui composent l'association sont de tous horizons.

## → Questions de fait

### - A quel moment votre association est-elle intervenue dans le déroulement du projet ? Pour quelle(s) raison(s) ?

La SEPANT est intervenue dans le débat dès les années 70 pour protéger la vallée de la Choisille du boulevard périphérique et ainsi préserver une zone tampon dans l'agglomération.

### - Quelle position a-t-elle prise dans le débat ?

Dans les années 80, un collectif dont faisait parti la SEPANT s'est constitué pour s'opposer à tout projet dans la vallée de la Choisille et soutenir les tracés les plus à l'Ouest possibles (du côté de Luynes).

Dans les années 2000, lorsque le projet de périphérique a été relancé par le Conseil Général, les associations ont cessé de se battre pour ces projets dessinés plus à l'Ouest. En effet, l'annonce de l'arrivée du tramway à Tours obligeait à chercher une solution pour désengorger le centre ; les associations ont alors recherché des solutions alternatives au projet vallée, en acceptant l'idée d'un périphérique proche de la ville, qui permettrait de drainer un trafic d'agglomération.

### - Votre association a-t-elle proposé des solutions alternatives au transfert de l'espèce ?

Deux projets ont émergé de la réflexion menée au début des années 2000 par les opposants au tracé vallée : un premier tracé épargnant la vallée et s'étendant plus au Nord sur la commune de la Membrolle-sur-Choisille, et un second projet passant sur le plateau, contournant par l'Ouest la vallée de Choisille. Le premier tracé a été rejeté rapidement par le Conseil Général ; le second, quant à lui, a fait l'objet d'une étude plus sérieuse, puis a été confronté au tracé vallée grâce à une exposition publique présentée dans les mairies des communes concernées. Mais cette seconde alternative a encore une fois été rejetée par le Conseil Général, et ce pour des raisons de coût qui, selon M.Durand, aurait été volontairement majoré par le maître d'ouvrage.

### - L'espèce transférée a-t-elle été un outil pour s'opposer au projet ?

La SEPANT n'est pas l'association porteuse du procès face au projet du périphérique (c'est l'association locale ASVC) et n'a donc pas utilisé le statut de protection de l'Azuré du Serpolet pour s'opposer juridiquement à l'infrastructure.

## → Questions d'opinion

### - Le transfert est-il une mesure qui vous satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

C'est du bricolage environnemental : l'Azuré du Serpolet ayant une biologie tout à fait particulière, il faudrait plusieurs années d'études pour savoir si le transfert est possible. D'autre part, cette mesure est en opposition avec les textes et les discours actuels sur la conservation de la biodiversité.

- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Non

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Avec la prononciation de la DUP, la bataille est terminée pour la SEPANT ; l'association n'aura pas réussi à faire passer son message.

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut t-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Jusqu'à présent, il y a eu une réelle absence de politique forte pour la protection de la biodiversité. Les lois restent floues et sont donc contournables. Pourtant on ne peut plus se contenter de bricolage environnemental en s'amusant à détourner les lois comme l'a fait M.Dattin et le Conseil Général pour l'Azuré du Serpolet.

## → Questions d'identification

### - Quand a été créée votre association ?

Elle fut créée en novembre 1970 par le docteur Alphonse Berry face au projet du boulevard périphérique envisagé dans la vallée de la Choisille.

### - Quel est son rôle, quelle est sa politique (que défend t-elle) ?

Défendre un site naturel unique dans l'agglomération tourangelaise mais aussi 2000 foyers menacés par les nuisances du futur périphérique dans la vallée de la Choisille

### - Quelles sont les principales actions mises en œuvre par votre association ?

Interventions auprès des élus locaux (maires, Conseil Général, préfet,...), mais aussi à l'échelle nationale (lettres au président de la République, au ministère des transports) ; actions en justice (l'association a déposé en janvier dernier une plainte en Conseil d'Etat au regard de la Déclaration d'Utilité Publique approuvée en fin d'année 2005)

### - Sur quel(s) autre(s) projet(s) est-elle intervenue ?

L'association se concentre uniquement sur le boulevard périphérique tourangeau et n'intervient pas sur les autres projets de l'agglomération. Si le périphérique Nord Ouest se réalisait, les adhérents de l'ASVC envisageraient de créer une nouvelle association pour défendre cette fois-ci les intérêts des riverains (notamment vis-à-vis de la dévaluation foncière et des indemnisations éventuelles au regard des nuisances engendrées par la rocade).

### - Quel(s) type(s) d'adhérent(s) réunit-elle ?

En 2005, l'association se composait de 465 adhérents dont 80% étaient des riverains résidant à proximité de la vallée de la Choisille.

## → Questions de faits

### - A quel moment votre association est-elle intervenue dans le déroulement du projet ? Pour quelle(s) raison(s) ?

L'association a été créée dès l'émergence du projet de rocade dans la vallée de la Choisille afin de s'y opposer.

### - Quelle position a-t-elle prise dans le débat ?

L'association confirme la nécessité d'un périphérique tourangeau, cependant il s'agit de réaliser un véritable contournement de ville ; l'erreur de l'A10, véritable axe de transit international placé au cœur de l'agglomération, ne doit pas être réitérée avec le boulevard périphérique.

### - Votre association a-t-elle proposé des solutions alternatives au transfert de l'espèce ?

Ce n'est pas son rôle ; cependant c'est l'ASVC qui est à l'origine du projet plateau rejeté au terme de l'enquête publique organisée par le Conseil Général

### - L'espèce transférée a-t-elle été un outil pour s'opposer au projet ?

Non, ce n'est pas l'élément premier utilisé par l'association pour s'opposer juridiquement au projet. L'ASVC compte s'attaquer à la procédure du projet qui n'aurait pas été respectée : le coût du projet aurait été sous-estimé à 145 millions d'euros afin de ne pas dépasser le seuil des 150 millions au-dessus duquel une procédure de débat public doit être engagée.

## → Questions d'opinion

### - Le transfert est-il une mesure qui vous satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Non, c'est utopique que d'espérer retrouver toutes les conditions pour déplacer l'Azuré du Serpolet avec succès (présence de la fourmi, herbe rase - broutée par les lapins, les chèvres -, zone ensoleillée).

### - Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Le Conseil Général a pris lui seul l'initiative d'envisager le déplacement du papillon, ce n'est pas une mesure née de la concertation avec les associations.

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

L'association n'est pas opposée à l'évolution. Cependant, à partir du moment où un aménagement menace la santé humaine et son bien-être (donc son environnement), il n'a pas de raison d'être.

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Non, la loi actuelle ne permet pas une protection ferme et véritable de la biodiversité.

### → Questions d'identification

- Quand a été créé votre groupe de réflexion ?

En novembre 2005

- Quel est son rôle, quelle est sa politique (que défend t-elle) ?

- Développer des contre-projets
- Avoir une réflexion globale, durable et prospective quant au développement de l'agglomération tourangelle
- Stopper "l'ultra-capitalisme" et développer le solidarisme (pourquoi faire du développement économique si c'est pour vivre plus mal qu'avant ?)

- Quelles sont les principales actions mises en œuvre par votre groupe de réflexion ?

Peu d'actions pour le moment le groupe étant récent ; la forme première sont les rencontres informelles ; il s'agit à terme de constituer un forum où chacun pourrait réfléchir sur le développement de l'agglomération.

- Sur quel(s) autre(s) projet(s) souhaite t-il intervenir ?

Extension de l'aéroport à Tours Nord, autres projets routiers dans le département ou la région, projet de la création d'un incinérateur

- Quel(s) type(s) d'adhérent(s) réunie t-il ?

Membres des associations (SEPANT, ASVC), riverains

### → Questions de faits

- A quel moment votre groupe de réflexion est t-il intervenu dans le déroulement du projet ? Pour quelle(s) raison(s) ?

A la suite de la déclaration d'utilité publique prononcée en novembre 2005 en faveur de la construction du BP Nord Ouest dans la vallée de la Choisille.

- Quelle position a-t-il pris dans le débat ?

Le groupe de réflexion est d'accord pour dire qu'un périphérique tourangeau est nécessaire. Mais le projet élaboré il y a de nombreuses années n'est plus adapté à la situation actuelle de l'agglomération notamment en vis-à-vis de l'urbanisation qui s'est considérablement développée. Il faut donc repenser le projet en prenant en compte la conjoncture actuelle (composantes écologiques, économiques et sociales du territoire), le tout dans une perspective non capitaliste.

- Votre groupe de réflexion a-t-il proposé des solutions alternatives au transfert de l'espèce ?

Non, et ce n'est pas l'objet du groupe de réflexion ; c'est à la DDE de reconsidérer le projet en prenant en compte les problèmes environnementaux, les lois de protection de l'environnement ainsi que l'expansion urbaine ; il faut savoir mettre le prix (s'il faut faire un tunnel pour protéger le milieu, on s'y engage et on finance).

Cependant, l'une des propositions du GREPAH est de libérer l'agglomération des gros transits (drainés par l'A10 et l'A28) par le ferroutage.

- L'espèce transférée a-t-elle été un outil pour s'opposer au projet ?

Oui du côté des porteurs du projet. Pour les capitalistes (porteurs du projet), le transfert est un outil qui permet de contourner la loi vis-à-vis du statut de protection de l'espèce, obstacle à la réalisation du projet.

### → Questions d'opinion

- Le transfert est-il une mesure qui vous satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

M. Bel n'est pas contre la mesure du transfert. L'intérêt général de cette mesure doit cependant être bien réel. D'autre part, le transfert doit être suffisamment étudié pour le réaliser à bon escient. Si aujourd'hui les études sont de plus en plus poussées (au-delà de la composition du sol, on s'intéresse aussi à l'exposition du site en terme d'ensoleillement mais aussi de vent), on en est encore au B.A.BA du transfert.

- Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Non. De toute façon, il ne s'agit pas d'un compromis à trouver mais plutôt d'une reconnaissance du bien fondé de la part du maître d'ouvrage (soit d'une espèce dont la pérennité est réellement menacée par le projet d'aménagement).

- Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Oui, c'est le pot de terre contre le pot de fer. Selon M. Bel, la concertation a été inventée pour se donner une image politiquement correcte vis-à-vis de la population, tout est décidé d'avance, c'est de la fausse démocratie. Il évoque un sentiment de mépris subtile (il s'agit d'un faux respect).

- Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Non, toutes les lois sont contournées, celles concernant la protection de la nature y compris.

## → Questions d'identification

### - Quels sont les activités de votre structure ?

Les recherches menées à l'IRBI portent principalement sur l'étude des insectes et de leur environnement à tous les niveaux d'organisation, du génome à la structure de communautés, en passant par la physiologie intégrative, les relations insectes-plantes et les mécanismes régissant les sociétés d'insectes. Les domaines d'application vont de la lutte biologique et l'agriculture durable au développement de nouvelles technologies de lutte contre les insectes. Le transfert de ces connaissances s'effectue par des enseignements à tous les niveaux - 1er et 2ème cycles, DESS, et DEA - et par un partenariat fort avec les industriels.

## → Questions de fait

### - A quel moment l'IRBI est-il intervenu dans le déroulement du projet ? Quel a été son rôle ?

C'est le bureau d'études Biotope qui a soumis l'idée au Conseil Général de déplacer les populations d'Azuré du Serpolet qui seraient touchées par le périphérique. Cette proposition a été transmise pour avis à la DIREN qui a alors demandé au Conseil Général d'étudier plus précisément les caractéristiques des pelouses proposées pour accueillir les populations déplacées notamment vis-à-vis de la présence de l'Origan et de la fourmi *Myrmica sabuleti*. C'est dans ce cadre que l'IRBI a été sollicité l'été 2004 pour mener une étude sur l'abondance de la fourmi hôte sur les pelouses d'accueil. Une convention a alors été signée entre le Conseil Général et l'Institut de Recherche.

### - Quelle position a-t-elle prise dans le débat ?

Au terme de l'été 2004, les conclusions de l'étude ont abouti à un avis globalement défavorable au déplacement, à court terme, des papillons sur les parcelles d'accueil proposées par le Conseil Général. Pour s'assurer que l'Azuré du Serpolet survive dans la vallée de la Choisille, il est nécessaire de rendre de nouveaux sites favorables à l'installation et au développement du papillon, et de favoriser la colonisation de ces sites d'accueil (par une gestion adaptée et garantie). Une fois seulement ces sites repeuplés, il pourra être envisagé de déplacer l'insecte et de supprimer les sites à Azuré du Serpolet situés sur le tracé.

### - Quelles solutions alternatives avez-vous proposées ?

Il faut engager un programme de colonisation des parcelles d'accueil avant de mettre en œuvre le transfert.

## → Questions d'opinion

### - Le transfert est-il une mesure qui vous satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?

Le déplacement d'espèce n'est pas forcément une mesure négative : elle peut se révéler intéressante à condition qu'elle ne soit pas mise en œuvre n'importe comment. A titre d'exemple, on a réussi à réintroduire l'Azuré du Serpolet en Angleterre ; cependant, il aura fallu 20 ans (10 ans pour retrouver le milieu spécifique et 10 ans pour retrouver des populations dynamiques).

### - Considérez-vous qu'il s'agisse d'un compromis trouvé entre la préservation de l'environnement et la réalisation du projet ?

Question non abordée

### - Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?

Question non abordée

### - Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?

Tout dépend de l'aménageur et des enjeux qui sont liés au projet qui menace l'espèce en question. Dans le cas du périphérique dans la vallée de la Choisille, toutes les études réalisées au regard de l'environnement ont émises des conclusions globalement négatives. Pourtant, le projet a tout de même été validé.



## C) Interprétation des résultats

Les questions classées en 3 catégories apportent chacune des informations différentes.

Les questions d'identification ont permis de présenter pour chaque interview le type d'acteur ; au terme de l'enquête, on peut alors dresser une typologie des acteurs interviewés :

- les maîtres d'ouvrage : porteurs du projet, ils sont donc en général fortement impliqués et investis pour faire aboutir la mission dans laquelle ils sont engagés ;
- les services déconcentrés de l'Etat (DDE, Préfecture, DIREN, CNPN,...) et les collectivités territoriales (Conseil Général, communes,...) : ils ont pour mission de contribuer à faire aboutir les projets d'intérêt général ; leur opinion se rapproche donc souvent de celui du maître d'ouvrage ;
- les associations : elles regroupent des opposants écologistes mais aussi des riverains ; les premiers défendent les grandes valeurs que sont la protection de l'environnement et le développement durable, tandis que les deuxièmes cherchent souvent à défendre leur intérêt particulier ;
- les experts scientifiques : ils ont un rôle important puisqu'ils produisent les études constituant ensuite des outils d'aide à la décision pour le porteur du projet.

Les questions de fait ont permis de compléter les historiques de chacun des projets étudiés et de mieux comprendre la confrontation.

L'analyse de cette confrontation met en évidence le modèle d'Eliott (cf. paragraphes page 19 et suivantes) ; on retrouve en effet toutes les dimensions du conflit d'aménagement :

- Conflit lié aux incertitudes : les écologistes expriment les risques pour les populations de Pique-prune et d'Azuré du Serpolet menacées par les projets d'infrastructure ;
- Conflit substantiel : les associations dénoncent la non rentabilité de l'autoroute A 28 ; le réaménagement de la RN 138 leur semblait plus adapté au trafic ;
- Conflit de procédure : les associations dénoncent la fausse concertation dans le projet du boulevard périphérique ;
- Conflit structurel : les méthodes politiques sont remises en question : selon les associations, il faut stopper l'ultra capitalisme et arrêter de penser que détruire l'environnement est favorable à l'économie du pays.

Les questions d'opinions, quant à elles, sont les plus intéressantes car elles expriment l'avis de chaque acteur et permettent de cibler leur vision de la confrontation. Elles mettent en évidence des opinions divergentes selon les groupes d'acteurs. Ce sont les réponses à ces questions qui seront utilisées pour vérifier l'hypothèse formulée au début de ce mémoire. Pour cela, les 4 questions

d'opinion soumises aux acteurs interviewés vont être analysées une à une. Des tableaux permettront de visualiser les tendances dans les réponses émises. Notons que les acteurs ont été regroupés par un code couleur :

- jaune pâle pour les maîtres d'ouvrage ;
- bleu ciel pour les services déconcentrés de l'Etat et les services des collectivités territoriales ;
- vert pour les associations d'écologistes et de riverains ;
- orange pour les experts.

*Considérez vous que le transfert constitue un compromis trouvé entre la protection de l'environnement et la réalisation du projet ?*

<b>Réponse</b> <b>Acteurs</b>	Oui	Oui et Non Oui, mais...Non, mais...	Non	Ne se prononce pas	Répond à côté de la question
M. Dattin		Ce n'est pas vraiment un compromis mais le projet qui allie au mieux au mieux les intérêts des uns et des autres			
M. Charlemagne	Oui pour la majorité des gens				
M. Hubert	Oui au niveau local et pour les associations qui ont compris				
Mme Bourgueil	Oui				
M. Dudognon / Mme Lambert					On a toujours des gens pas contents
Mme Lumet				Il faut faire le rapport entre les avantages et les inconvénients du projet pour y répondre	
Mme Leclerc	Oui				
Mme Brunot					Cofiroute a quand même déplacé son tracé
M. Grzelec	Oui				
M. Durand			Non		
M. Egloff			Non, car ce n'est pas né de la concertation		
M. Bel			Non, il n'y a pas eu de reconnaissance du statut protégé de l'espèce		
M. Damenstein			Non		
Mme Hercent		C'est le sucre qui enrobe la pilule, mais les associations ont quand même obtenu certaines choses positives			

Les différents acteurs considèrent-ils le déplacement d'espèce comme un compromis entre la protection de la nature et la réalisation de l'infrastructure ? L'analyse des réponses distingue deux groupes d'acteurs opposés :

- Les acteurs publics représentants de l'Etat (porteurs du projet, services déconcentrés de l'Etat, collectivités territoriales) : ils considèrent globalement que le transfert des insectes a permis de dégager un compromis entre le passage de l'infrastructure et la préservation de l'espèce. Plusieurs (M.Charlemagne, M. Hubert, M. Dudognon/Mme Lambert) font le sous-entendu que les associations ou riverains n'ont sans doute pas le même avis. Pour M. Dattin, le mot "compromis" n'est peut-être pas le plus adapté mais il considère que le projet accompagné par l'ensemble des mesures compensatoires envisagées est celui le moins mal que l'on pouvait réalisé. Sur cette question, beaucoup d'acteurs de ce groupe reviennent sur le fait que le maître d'ouvrage a fait beaucoup d'effort pour prendre en compte l'environnement, limiter l'impact de son projet en mettant en place des mesures compensatoires épargnant la destruction des populations d'insectes. D'autres (Mme Bourgueil et Mme Leclerc) mettent même en avant le fait que le projet a eu des répercussions bénéfiques sur les insectes en enrayant leur disparition (à l'échelle de la vallée de la Choisille pour l'Azuré du Serpolet, et à l'échelle du département de la Sarthe pour le Pique-prune).

- Les associations : elles ont un discours opposé et plutôt ferme : il ne s'agit pas d'un compromis. M. Egloff souligne le manque de réelle concertation avec les porteurs du projet ; ce reproche est repris par M. Bel (cf. réponse pages 96 et 97). Notons que, pour M. Dattin, le mot concertation n'a pas la même signification pour les deux groupes d'acteurs : selon lui, les associations considèrent qu'il y a concertation lorsqu'elles obtiennent ce qu'elles réclament. Mme Hercent est quant à elle moins catégorique : même si le déplacement d'espèce est en quelque sorte de la poudre aux yeux, elle voit les choses de manière plus globale et met en avant les bénéfices qu'aura pu tirer l'ensemble du département de la Sarthe vis-à-vis des études poussées sur la répartition du Pique-prune. Enfin, dans l'affaire du Pique-prune certains reviennent sur le fait que, de toute façon, l'autoroute n'est pas une infrastructure rentable et qu'elle n'a pas de raison d'être (M. Damenstein).

L'opposition entre les deux groupes d'acteurs peut se résumer de la façon suivante : les uns trouvent que le volet environnement est dorénavant largement pris en compte dans l'élaboration des projets par rapport à ce qui se faisait auparavant (soit peu de choses en étant objectif mais cela n'est pas souligné) ; les autres, par contre, expliquent qu'il n'est plus possible de faire passer les préoccupations environnementales toujours au second plan, derrière la rentabilité économique des projets, et que le chemin reste long avant d'aboutir à un réel compromis entre le développement du territoire et la protection des espèces et des habitats.

*Le transfert est-il une mesure qui vous satisfait, notamment vis-à-vis de la conservation de la biodiversité ?*

<b>Réponse</b> <b>Acteurs</b>	Oui	Oui et Non Oui, mais...Non, mais...	Non	Ne se prononce pas	Répond à côté de la question
M. Dattin	La mesure est pertinente				
M. Charlemagne				Il espère que cette mesure sera efficace	
M. Hubert		Ce serait mieux si le milieu n'avait pas été impacté. Mais de toute façon l'espèce aurait disparu sans intervention de l'homme			
Mme Bourgueil	Cette mesure peut être bonne				
M. Dudognon / Mme Lambert				Il faut voir l'évolution des populations à l'avenir	
Mme Lumet				Ce n'est pas facile de donner un avis, il faut s'en référer aux scientifiques	
Mme Leclerc	Oui, dans le sens où il n'y a pas de destruction de l'insecte				
Mme Brunot					Cofiroute a quand même déplacé son tracé
M. Grzelec					Il fallait faire un choix
M. Guilbot					Je suis favorable à l'étude scientifique mise en place
M. Durand			C'est du bricolage environnemental		
M. Egloff			Non		
M. Bel		Je ne suis pas contre le transfert mais l'intérêt général de la mesure doit être réel			
M. Damenstein			C'est une escroquerie		
Mme Hercent			Ce n'est pas véritablement efficace		
M. Mercier		Le transfert n'est pas forcément négatif mais il ne doit pas être mis en œuvre n'importe comment			

Sur cette question, on distingue toujours les deux mêmes groupes en opposition : les acteurs publics représentants de l'Etat et les associations.

Les acteurs publics ont cependant des réponses plus mitigées et moins tranchées : personne n'ose vraiment dire que "oui, le transfert c'est une mesure efficace qui réussit à tous les coups", les discours tournent un peu en rond (M. Hubert), certains ne se prononcent pas (M. Charlemagne, M. Dudognon/Mme Lambert, Mme Lumet), d'autre évitent la question et répondent à côté : "il fallait faire un choix" (M. Grzelec), ou "Cofiroute a quand même déplacé son tracé pour le Pique-prune" (Mme Brunot).

Les associations par contre sont toujours aussi catégoriques : le transfert de l'Azuré du Serpolet et du Pique-prune ne constitue aucunement une mesure fiable pour assurer le sauvetage de l'espèce, dans l'état actuel des connaissances et dans les conditions dans lesquelles il a été mis en œuvre. Globalement les associations ne sont pas contre le principe de transfert des espèces mais cela ne doit pas être fait n'importe comment, d'autant plus que cette mesure est encore à ses balbutiements et manque de retours d'expérience. Elles ont du mépris pour cette manière de faire qui, à leur sens, reste du bricolage environnemental pour contourner les lois de protection de l'environnement

L'expert, M. Mercier, ne voit pas le transfert comme une mesure négative. Cependant, tout comme les associations, il explique que cela doit se faire après avoir bien étudié tous les paramètres qui permettront d'effectuer un déplacement dont le taux de réussite sera le plus élevé possible (sachant que l'on ne peut pas être sûr à 100 % que le transfert va fonctionner correctement).

*Selon vous, une espèce protégée a-t-elle un réel pouvoir d'action face à un projet d'aménagement, peut-elle entraîner la modification du tracé par exemple ?*

<b>Réponse</b> <b>Acteurs</b>	Oui	Oui et Non Oui, mais...Non, mais...	Non	Ne se prononce pas	Répond à côté de la question
M. Dattin		Non, sauf s'il existe des projets alternatifs cohérents			
M. Charlemagne	Oui, d'un point de vue réglementaire. Le Pique-prune a fait suspendre l'autoroute pendant 6 ans				
M. Hubert	Oui, le papillon a fait modifier le tracé				
Mme Bourgueil	Oui				
M. Dudognon / Mme Lambert					Les effets de la loi sur la protection des espèces sont d'aboutir à un projet mûrement réfléchi par le MO
Mme Lumet	Oui dans le sens où le MO a dû mettre en place des mesures compensatoires				
Mme Leclerc	Le Pique-prune n'a pas perdu et les mesures compensatoires ont permis d'enrayer sa disparition en Sarthe				
Mme Brunot	Oui, le Pique-prune a bloqué l'autoroute pendant 7 ans				
M. Grzelec	Oui, c'est une protection forte				
M. Guilbot					Toutes les espèces animales ne sont pas protégées de la même façon
M. Durand			Il y a une absence forte en faveur de la biodiversité		
M. Egloff			Non		
M. Bel			Non		
M. Damenstein			Quand il n'y a pas de volonté politique, les lois sont appliquées à minima		
Mme Hercent				Ca a le pouvoir qui lui donne les associations	
M. Mercier				Tout dépend de l'aménageur	



On retrouve encore deux groupes d'acteurs opposés.

Les acteurs publics considèrent que les espèces protégées ont un réel pouvoir d'action dans le sens où elles ont des interactions fortes sur le projet : le Pique-prune a réussi à bloquer les travaux d'une autoroute pendant 7 ans ; il a obligé le maître d'ouvrage de l'infrastructure à le prendre en compte et à mettre en place des mesures compensatoires à son égard ; il en est de même pour l'Azuré du Serpolet : selon M. Hubert, le projet du périphérique est un exemple à suivre en matière de prise en compte de l'environnement, il n'en aurait pas été fait autant lors de la création des lignes TGV par exemple. M. Dattin a un discours moins enthousiaste et peut-être plus lucide : une espèce protégée a peu de chance d'empêcher un projet d'aménagement d'envergure, sauf s'il existe des solutions alternatives viables pour l'infrastructure. M. Dudognon, explique quant à lui, que la loi de protection des espèces n'a sans doute pas le pouvoir d'empêcher un projet de se faire, mais par contre, elle oblige le maître d'ouvrage à se poser des questions en matière d'environnement et à produire un projet qui limitera les impacts négatifs sur les habitats et les espèces. Et finalement c'est déjà un grand pas par rapport à ce qu'il se faisait avant dans les grands projets d'aménagement. Mme Hercent, bien que militante du côté des associations de défense pour l'environnement, rejoint un peu cette idée en expliquant que la loi a au moins le mérite de laisser le temps aux opposants pour s'organiser et construire des arguments contre le projet, mais aussi de permettre d'aboutir à des projets plus mûrement réfléchis de la part du maître d'ouvrage ; de cette manière, des études et donc des connaissances sont produites, des mesures compensatoires sont mises en œuvre, et c'est déjà un point positif.

La plupart des représentants des associations ont toujours le même discours d'opposition : les lois de protection sont pour le moment rédigées de façon à ce qu'elles soient contournables ; le transfert est justement un moyen juridique pour détourner ces lois et permettre de passer outre. Il n'existe donc à ce jour aucune protection réelle pour conserver la biodiversité, ce qui va en totale contradiction avec les discours politiques sur ce même thème.

M. Mercier a un discours moins catégorique et plus mitigé : finalement ce n'est pas les lois qui comptent, mais plutôt la volonté politique qui est impliquée pour les mettre en œuvre, ainsi que les enjeux économiques qui sont liés à la construction de l'aménagement : plus les enjeux économiques seront importants et plus le projet sera passé en force, et ceci souvent malgré les conclusions négatives justifiées des scientifiques.

*Considérez-vous ce projet comme une bataille entre écologistes et porteur du projet ?*

Ce sont surtout les réponses émises par les acteurs publics qui apportent des informations supplémentaires ; si, la plupart du temps, ce sont les associations qui remettent en cause les méthodes des acteurs publics, cette fois-ci ce sont les acteurs publics qui émettent des reproches à l'égard des associations :

- M. Dattin : "Les associations cultivent le sentiment de peur auprès de la population."
- M. Hubert : "Les associations de riverains se cachent derrière les écologistes."
- M. Dudognon/Mme Lambert : "Les associations ont défendu leur intérêt, parfois en utilisant le statut juridique des espèces protégées."
- Mme Leclerc : "Les opposants ont utilisé le Pique-prune comme moyen juridique pour s'opposer au projet."
- Mme Brunot : "Le Pique-prune a été un moyen juridique pour défendre des intérêts particuliers."
- M. Grzelec : "Le Pique-prune a été le cheval de bataille des opposants."

Ici, les acteurs publics mettent en avant le fait que les opposants au projet ont utilisé le statut juridique des espèces pour s'opposer à l'aménagement. Certains se seraient d'ailleurs cachés derrière cet alibi juridique pour défendre leur intérêt personnel et ne pas voir l'infrastructure s'installer au pied de leur maison. Les acteurs publics, porte-parole de l'intérêt général, dénoncent ici les faux écologistes animés par le syndrome NYNBY, et soucieux avant tout de leur intérêt particulier. Notons cependant que certains (M. Dudognon) reconnaissent le fait qu'il soit légitime que chacun défende ses propres intérêts.

## **D) Synthèse : l'hypothèse de départ est-elle vérifiée ?**

Rappelons nous de l'hypothèse formulée au début de ce mémoire de recherche :

**"Le transfert d'espèces ne constitue pas un véritable compromis entre la protection de la nature et la réalisation du projet (première partie de l'hypothèse); il s'agit d'un moyen juridiquement acceptable utilisé par le maître d'ouvrage pour respecter les lois de protection des espèces tout en aboutissant dans le projet engagé (seconde partie de l'hypothèse)."**

### **1 - Première partie de l'hypothèse**

Il est difficile de confirmer de manière stricte la première partie de cette hypothèse puisque selon le point de vue duquel on se place, les discours sont différents.

Les acteurs publics ont vraiment le sentiment d'avoir aujourd'hui un volet Environnement conséquent dans l'élaboration de leur projet ; les choses ont évolué, on prend dorénavant en compte la protection des milieux et des espèces quelles qu'elles soient (et même des insectes, on est donc loin des protections emblématiques comme celle de l'ours par exemple). Les acteurs publics considèrent faire de réels efforts pour mettre en œuvre la protection de l'environnement : arrêt des travaux, financement des études, modification du projet initial, financement des mesures compensatoires. Mais malgré tout cela, ils trouvent encore face à eux des gens qui ne semblent jamais satisfaits des mesures déployées : finalement, en faire plus ne permettrait peut-être pas de calmer l'ardeur des opposants d'autant que les plus virulents sont souvent des riverains qui se cachent derrière les grandes valeurs de protection de la nature pour en fin de compte défendre des intérêts particuliers. D'autre part, les études menées à l'occasion de ces projets d'aménagement ont montré, dans le cas du Pique-prune et de l'Azuré du Serpolet, que ces deux insectes n'étaient finalement pas si rares à l'échelle du territoire concerné (échelle départementale), rassurant les porteurs du projet. Les acteurs publics ont donc la conscience tranquille et sont d'accord pour dire que leurs projets ont été conçus de manière à limiter le plus possible les impacts sur le milieu. C'est donc dans ce sens qu'ils emploient le terme de compromis (puisque'ils ont fait des efforts pour respecter l'environnement).

Cependant, lorsque l'on se place d'un autre point de vue, du côté des écologistes, il n'est plus question de parler de compromis. Les contraintes environnementales et notamment la préservation des espèces rares ou menacées ne sont pas encore prises en compte à leurs justes valeurs et sont sous-estimées. Certains paramètres sont souvent négligés comme l'effet de coupure par exemple dont les conséquences sur l'isolement des populations reste encore mal défini dans l'état actuel de nos connaissances ; le principe de précaution est encore trop peu appliqué. Le développement économique est toujours la préoccupation première et temps que les raisonnements des politiques se feront dans ce sens on ne pourra pas parler de compromis. Il est vrai que depuis

quelques dizaines d'années des efforts notables ont été réalisés en matière de prise en compte des milieux naturels ; cependant, les efforts ne vont pas assez loin pour garantir véritablement le développement durable de nos territoires comme l'entend sa définition pourtant maintenant largement médiatisée. Les efforts des porteurs des projets n'étant pas à la hauteur des enjeux de notre société, on ne peut pas parler de compromis.

Ainsi, concernant la première partie de l'hypothèse, on peut donc s'accorder à expliquer que de réels efforts sont faits aujourd'hui pour établir des projets les plus respectueux possibles de l'environnement ; cependant des efforts restent encore à faire pour aboutir au véritable compromis entre l'aménagement des territoires et la protection des milieux, celui qui permettra de ne pas compromettre les besoins et le bien-être des générations futures.

## **2 - Seconde partie de l'hypothèse**

La Directive Habitat interdit la destruction des espèces protégées. Bien que cette loi paraisse forte, elle n'est pas suffisamment rigide pour permettre une protection stricte. En effet, comme on a pu le voir dans la partie bibliographique de ce rapport, la loi stipule également qu'il est possible de déroger à cette obligation de protection dès lors que l'on justifie, pour un projet d'intérêt général majeur, qu'il n'existe pas d'autres alternatives et que le projet n'a pas d'incidence significative sur l'espèce protégée dont il est question. Le maître d'ouvrage, pour aboutir à un projet dont l'impact sur le milieu et les populations n'est pas significatif, met alors en place un certain nombre de mesures compensatoires dont fait parti le transfert. Ainsi, en déplaçant les populations de l'emprise du tracé, le porteur du projet évite leur destruction et se met en règle vis-à-vis de la législation. Le transfert d'espèces, souvent présenté comme un sauvetage auprès de la population, révèle ainsi sa perversité : en effet, s'il n'existait pas cette solution, il serait peut être plus difficile pour le maître d'ouvrage de maintenir l'emprise de son projet sur des zones abritant des espèces protégées puisqu'il ne serait pas possible de les déplacer. Dans ce cas, l'impact non significatif imposé par la loi serait sans doute plus difficile à justifier. Ainsi, le transfert permet donc de respecter les lois et notamment la Directive Habitat en évitant la destruction des espèces (du moins administrativement parlant car dans la réalité, le transfert est aléatoire et sa réussite n'est jamais garantie à 100%) tout en permettant au maître d'ouvrage de faire passer son aménagement dans les règles. La loi crée donc elle-même un moyen juridique pour déroger à sa propre vocation et donner aux maîtres d'ouvrage une opportunité pour contourner la protection forte des espèces rares ou menacées. Au terme de cette analyse, on peut donc considérer que la seconde partie de l'hypothèse a été vérifiée.

L'autre condition à remplir pour répondre aux lois de protection de la nature est de démontrer qu'il n'existe pas d'autres alternatives au projet retenu. Sur ce point là, la loi reste floue et n'émet pas d'obligations quant aux modalités d'études de projets alternatifs. Sur le terrain, il

semble alors que les conclusions soient souvent hâtivement émises, sans engager de véritables études sur les alternatives qu'il pourrait être envisagé. Ceci est un point faible de la Directive Habitat qui mériterait d'être reconsidérée afin de renforcer la loi.

Cependant, les lois de protection des espèces permettent aujourd'hui un certain nombre de choses qu'il ne faut quand même pas négliger. Elles obligent le maître d'ouvrage à prendre en compte les problématiques environnementales et à formuler des projets beaucoup plus mûrement réfléchis. Elles donnent également le temps à l'opposition pour s'organiser et développer des arguments auxquels le maître d'ouvrage doit faire face. Petit à petit, ces lois permettent d'ancrer dans les mœurs la protection des habitats naturels et des espèces. Bien que des efforts restent sans doute encore à faire, les projets sont de plus en plus respectueux de leur milieu dans lequel ils s'implantent, même si l'impact zéro n'existe pas. En effet, l'aménagement du territoire nécessaire au développement du pays a de toute façon un impact, qu'il soit négligeable ou non, sur son environnement.










## Conclusion

L'aménagement du territoire est à l'origine de nombreux conflits entre des groupes d'individus dont les idéologies divergent ; ainsi, les représentants de l'Etat sont chargés de porter le développement économique du pays et d'assurer l'intérêt général, alors que d'autres revendiquent la protection de la nature et le développement durable. Pour certains, les priorités sont ailleurs, notamment dans la défense de leurs intérêts particuliers (syndrome NIMBY). C'est alors autour du projet d'aménagement que s'organise la confrontation entre ces différents groupes. A cela, vient s'ajouter le cadre juridique qui définit les obligations, les interdictions mais aussi les droits de chacun.





Aujourd'hui, la préservation de l'environnement a largement intégré ce cadre législatif ; les textes ont pour vocation de préserver les espèces et nouvellement les habitats (Directive Habitat), d'imposer aux maîtres d'ouvrage d'évaluer l'incidence de leur projet par l'étude d'impact, mais aussi de mettre en oeuvre des mesures compensatoires pour limiter les incidences négatives sur le milieu naturel. C'est ainsi que la loi autorise, à titre exceptionnel, le transfert d'espèces animales ou végétales et permet d'organiser le sauvetage des populations menacées par la création de nouvelles infrastructures. Cependant, aux yeux des écologistes, cette mesure ne vaut guère plus que du bricolage environnemental : le transfert, encore peu pratiqué et dont la réussite n'est jamais garantie, ne peut constituer la solution idéale pour faire de l'aménagement tout en préservant le milieu naturel. Le véritable compromis entre développement économique et conservation du patrimoine naturel n'est pas là : pour engager la société dans le Développement Durable de nos territoires, les lois de préservation de la nature doivent encore être durcies car elles sont, pour le moment, encore largement négociables pour les maîtres d'ouvrage, le transfert d'espèce en est une preuve. L'étude des alternatives au projet devrait par exemple être davantage encadrée par la législation afin que l'ensemble des possibilités soit réellement considérées. Par ailleurs, le corps scientifique doit poursuivre ses recherches dans l'étude des populations animales et végétales afin de produire des outils fiables d'aide à la décision : l'objectif est que les politiques puissent prendre des décisions en connaissance de cause et appliquer le principe de prévention, plutôt que celui de précaution dont la mise en oeuvre est toujours plus difficile à accepter pour un aménageur.

## Bibliographie





### → Partie 1

-  **ALVERNIA A.**, (1997). – Les études d'impacts. – La Lettre du Cadre Territorial, Voiron. – 122 pages. (1)
-  **ANDRE P., E. DELISTE C., REVENET J-P., SENE A.**, (1999). – L'évaluation des impacts sur l'environnement : Processus, acteurs et pratiques. – Presses Internationales Polytechniques, Canada. Pages 270-271. (2)
-  **CATHERIN V.**, (2000). – La contestation des grands projets publics : Analyses microsociologique de la mobilisation des citoyens. – L'Harmattan, Paris. – Pages 1 à 287. (3)
-  **BAKALOWICZ M., GASSER M., VARLET J.**, (2004). – Autoroutes et aménagements : Interactions avec l'environnement. - Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne. – 328 pages. (4)
-  **MELE P., LARRUE C., ROSEMBERG M.**, (2003). – Conflits et territoires. – Presses Universitaires François Rabelais, Tours. – Pages 1 à 151. (5)
-  Site de **Legifrance** : [www.legifrance.fr](http://www.legifrance.fr) (6)
-  Site du **Muséum National d'Histoire Naturelle** : [www.mnhn.fr](http://www.mnhn.fr) (7)
-  Site du **Sénat** : [www.senat.fr/rap/r03-023-1/r03-023-120.html](http://www.senat.fr/rap/r03-023-1/r03-023-120.html) (8)
-  Site de **Tela Botanica** : [www.tela-botanica.org/](http://www.tela-botanica.org/) (9)

### → Partie 2

-  **MERY K.**, (2005). - Bilan des opérations de transfert de mares comme mesures compensatoires des aménagements linéaires : Autoroute A85 entre Angers et Vierzon, Autoroute A28 entre Ecommoy et Parçay-Meslay, TGV Atlantique en Indre-et-Loire. – Imacof, Maîtrise IUP. (10)
-  **MNHN (200?)**. – Cahier d'habitat Natura 2000 : Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire : Tome 7 : Espèces animales. – La documentation Française, Paris. – 351 pages. (11)
-  **WWF, MNHN (1994)**. – Le Livre rouge : Inventaire de la faune menacée en France. – Nathan, Paris. – 175 pages. (12)
-  Site d'**Animafac** : <http://www.animafac.net/> (13)

#### Pique prune

-  **BEUROIS C.** (2001). – La protection de l'entomofaune, un outil de développement durable?. – Insectes, n°121, 2001. – Pages 3 à 5. (14)
-  **Direction des Routes** (1991?). – Autoroute A 28 : Section Alençon - Tours. - Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace. (15)
-  **Cofiroute**, (2004). – L'A28 passe, le Pique-prune fait son trou. – Le liens, magazine des chantiers interurbains, septembre 2004, n°15. – Page 3. (16)
-  Articles de Ouest France : (17)
- **RIBAUCCOUR E.** – Le Scarabée coupe l'autoroute. – Article du 14-15/08/99
  - **KONNE J-M.** – Le Pique-Prune libère l'autoroute. – Article du ??/ ??/ 05



- **KONNE J-M.** – A28 : on roule enfin entre Ecommoy et Tours. – Article du 13/12/05
- **KONNE J-M.** – Record du monde pour le scarabée sarthois. – Article du ??/ ??/05



#### Articles électroniques : (18)

- [www.humanite.presse.fr/journal/2005-01-29/2005-01-29-455667](http://www.humanite.presse.fr/journal/2005-01-29/2005-01-29-455667)
- [www.lanouvellerepublique.fr/dossier.php?dos=A85](http://www.lanouvellerepublique.fr/dossier.php?dos=A85)
- [www.gauches.net/article632.html](http://www.gauches.net/article632.html)
- [www.courrierdelaplanete.org/75/article4.html](http://www.courrierdelaplanete.org/75/article4.html)
- [www.senat.fr/seances/s200104/s20010424/sc20010424014.html](http://www.senat.fr/seances/s200104/s20010424/sc20010424014.html)
- [www.sociens.ens-cachan.fr/activites/L'autoroute\\_et\\_le\\_scarab.doc](http://www.sociens.ens-cachan.fr/activites/L'autoroute_et_le_scarab.doc)
- [www.chez.com/piqueprune/historique.htm](http://www.chez.com/piqueprune/historique.htm)
- [www.enpc.fr/enseignements/Legait/projet/MEI/A28/Methodologie\\_A28.htm](http://www.enpc.fr/enseignements/Legait/projet/MEI/A28/Methodologie_A28.htm)
- [http://perso.wanadoo.fr/daniel.prunier/osmoderma\\_fichiers/image002.jpg](http://perso.wanadoo.fr/daniel.prunier/osmoderma_fichiers/image002.jpg)
- <http://perso.wanadoo.fr/insectes.net/osmoderma/osmo2.htm>
- [http://www.vinci.com/appli/vnc/iv\\_dd.nsf/\(wddindexfr\)/ENRE03?OpenDocument](http://www.vinci.com/appli/vnc/iv_dd.nsf/(wddindexfr)/ENRE03?OpenDocument)
- <http://www.imingo.net/>

### Azuré du Serpolet



**BIOTOPE (2003)** – Boulevard périphérique Nord Ouest de l'agglomération tourangelle. Étude détaillée de l'impact du projet sur deux papillons protégés : l'Azuré du Serpolet et le Cuivré des marais. – Bureau d'études Biotope, Paris. - 94 pages. **(19)**



**BOURGOIN Y., HUGER F., LEFORT T., (2005).** - Inventaire des stations à Azuré du Serpolet (*Maculinea arion*, L.) sur le bassin versant de la Choisille (Indre et Loire, 37). – Société Botanique Ligérienne, UMR CMRS CITERES. **(20)**



**CAILLON A., GROUILLE D. (2003).** - La vallée de la Choisille menacée par les aménagements routiers : les impacts du périphérique Nord Ouest. - IUT Tours, stage rivière sur la Choisille. - 39 pages. **(21)**



**CAILLON A., GALLET V., GARNON J., GROUILLE D., MAILLOCHAUD J-F., RONGEARD C., SOUCY C., TAURIN J., VALETTE S., (2005).** – Etude préalable à la réalisation du boulevard périphérique Nord de l'agglomération tourangelle. – CESA, Tours. – 268 pages. **(22)**



**CORDIER J., DUMONS J-C., GUERIF S., RIVAUT V., SURAUD B., (2001).** - Boulevard périphérique – Section vallée de la Choisille : Mesures d'intégration paysagères et environnementales. Stage de groupe IUP 3, CESA, Tours. **(23)**



**LAFRANCHIS T. (2000).** – Les papillons de jour de France, Belgique et Luxembourg et leurs chenilles. – Parthénope Collection, éditions Biotope, Mèze (France). – 488 pages. **(24)**



**LEWINGTON R., WHALLEY P. (1996).** – Tous les papillons de France et d'Europe. – Octopus, Chine. – 167 pages. **(25)**



**MERCIER, J.L. (2004).** – Impact du projet de construction du périphérique Nord Ouest de Tours sur la population de *Maculinea arion* (Lepidoptera, Lycaenidae) dans la vallée de la Choisille : abondance de la fourmi hôte, *Myrmica sabuleti* (Hymenoptera, Formicidae). - Institut de Recherche sur la Biologie de l'Insecte (UMR CNRS N°6035), Université de Tours. – 28 pages. **(26)**



**ROZIER Y., (1999).** - Contribution à l'étude de la Biologie de la Conservation de *Maculinea* sp. (Lepidoptera : Lycaenidae) dans les zones humides de la vallée du Haut-Rhône. Université Claude Bernard, Lyon 1, thèse pour l'obtention du diplôme de doctorat. **(27)**



**Ville de Saint-Cyr-sur-Loire, (2002).** – Périphérique Nord Ouest...une phase décisive. Magazine "Les reflets de Saint-Cyr", Novembre-décembre 2002, n°7. – Page 3. **(28)**



#### Articles électroniques : (29)

- [www.cg37.fr/periph/](http://www.cg37.fr/periph/)

# Annexe n°1

## CODE DE L'ENVIRONNEMENT

### (Partie Législative)

#### Section I : Préservation du patrimoine biologique

Source : (6)

#### Article L411-2

*(Loi n° 2005-157 du 23 février 2005 art. 129 Journal Officiel du 24 février 2005)*

*(Loi n°2006-11 du 5 janvier 2006 art. 86 Journal Officiel du 6 janvier 2006)*

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont fixées :

1° La liste limitative des espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées ainsi protégées ;

2° La durée des interdictions permanentes ou temporaires prises en vue de permettre la reconstitution des populations naturelles en cause ou de leurs habitats ainsi que la protection des espèces animales pendant les périodes ou les circonstances où elles sont particulièrement vulnérables ;

3° La partie du territoire national, y compris le domaine public maritime et les eaux territoriales, sur laquelle elles s'appliquent ;

4° La délivrance de dérogation aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;

b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;

c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;

d) A des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;

e) Pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens ;

5° La réglementation de la recherche, de la poursuite et de l'approche, en vue de la prise de vues ou de son, et notamment de la chasse photographique des animaux de toutes espèces et les zones dans lesquelles s'applique cette réglementation, ainsi que des espèces protégées en dehors de ces zones ;

6° Les règles que doivent respecter les établissements autorisés à détenir ou élever hors du milieu naturel des spécimens d'espèces mentionnés au 1° ou au 2° du I de l'article L. 411-1 à des fins de conservation et de reproduction de ces espèces ;

7° La liste des sites protégés mentionnés au 4° du 1 de l'article L. 411-1, les mesures conservatoires propres à éviter leur dégradation et la délivrance des autorisations exceptionnelles d'enlèvement des fossiles à des fins scientifiques ou d'enseignement.

La liste des espèces animales non domestiques prévue au 1° est révisée tous les deux ans.

## **Annexe n°2**

**Circulaire DNP n° 00-02 du 15 février 2000 relative à la déconcentration de décisions administratives individuelles relevant du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement dans le domaine de la chasse, de la faune et de la flore sauvages (complément de la circulaire DNP n° 98-1 du 3 février 1998) - Source : (6)**

Références :

- \* Décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles (JO du 18 janvier 1997).
- \* Décret n° 97-1204 du 19 décembre 1997 pris pour l'application de l'article 2-1° du décret du 15 janvier 1997 précité et concernant les décisions administratives individuelles relevant du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement (JO du 27 décembre 1997).
- \* Décret n° 99-259 du 31 mars 1999 modifiant l'annexe du décret n° 97-1204 du 19 décembre 1997 précité.
- \* Décret n° 97-1206 du 19 décembre 1997 pris pour l'application à l'ensemble des ministres de l'article 2-1° du décret du 15 janvier 1997 (JO du 27 décembre 1997).
- \* Arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés, protégées, menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département (JO du 28 août 1999).
- \* Arrêté du 22 décembre 1999 fixant les conditions de demande et d'instruction des autorisations exceptionnelles d'activités portant sur des spécimens d'espèces protégées (JO du 31 décembre 1999).
- \* Circulaire du Premier ministre en date du 24 décembre 1997 relative à la mise en oeuvre de la déconcentration des décisions administratives individuelles.
- \* Circulaire DNP n° 98-1 du 3 février 1998 relative à la déconcentration de décisions administratives individuelles relevant du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.
- \* Circulaire ministérielle du 10 février 1999 relative à la déconcentration des autorisations exceptionnelles portant sur les espèces protégées.

Par circulaire DNP n° 98-1 du 3 février 1998 relative à la déconcentration de décisions administratives individuelles relevant du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, je vous ai précisé les implications juridiques des textes relatifs à la déconcentration des décisions administratives individuelles pour les procédures mises en oeuvre dans les domaines de la chasse, de la faune et de la flore sauvages et déconcentrées à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998.

La présente circulaire a pour objet de compléter la circulaire du 3 février 1998. À ce titre, elle produit la liste exhaustive des procédures déconcentrées aux préfets de département, au 1<sup>er</sup> janvier 1999, dans les domaines de la faune et de la flore sauvages. Elle énumère également les décisions administratives individuelles qui demeurent exceptionnellement de la compétence ministérielle à titre définitif.

Elle apporte les précisions complémentaires à la circulaire d'orientation générale du 10 février 1999 relative à la déconcentration des autorisations exceptionnelles portant sur les espèces protégées, nécessaires à la délivrance, par vos soins, des autorisations portant sur des espèces protégées.

Elle abroge les précédentes circulaires ou instructions traitant des mêmes sujets et notamment :

- l'instruction PN/S2 n° 91-5 du 24 décembre 1991 relative aux conditions de naturalisation d'animaux appartenant à des espèces de la faune sauvage du patrimoine national.
- l'instruction PN/S2 n° 92-9 du 6 novembre 1992 relative aux conditions d'exposition des animaux naturalisés appartenant à des espèces de la faune sauvage du patrimoine national.

## **I - Les procédures déconcentrées à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1999 dans le domaine, de la faune et de la flore sauvages**

Conformément aux dispositions du décret n° 97-1204 du 19 décembre 1997 modifié par le décret n° 99-259 du 31 mars 1999, de nouvelles catégories de décisions administratives individuelles sont entrées dans le champ de compétence des préfets de département au 1<sup>er</sup> janvier 1999.

Les annexes 7 à 13 jointes à la présente circulaire précisent les modalités de mise en oeuvre de ces transferts de compétences dans le domaine de la faune et de la flore sauvages et complètent les annexes 1 à 6 de la circulaire du 3 février 1998.

Les décisions transférées sont les suivantes :

- a) Autorisations de capture temporaire ou définitive à des fins scientifiques d'animaux d'espèces dont la capture est interdite en application des articles L.211-1 et L.211-2 du code rural sauf pour quelques espèces de vertébrés dont la liste est fixée par arrêté, menacées d'extinction en France en raison de la faiblesse observée ou prévisible de leurs effectifs et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département. (annexe 7)
- b) Autorisations exceptionnelles de transport en vue de réintroduction dans le milieu naturel d'animaux dont le transport est interdit en application des articles L.211-1 et L.211-2 du code rural sauf pour quelques espèces de vertébrés dont la liste est fixée par arrêté, menacées d'extinction en France en raison de la faiblesse observée ou prévisible de leurs effectifs et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département. (annexe 8)
- c) Autres autorisations exceptionnelles de transport à des fins scientifiques d'animaux dont le transport est interdit en application des articles L.211-1 et L.211-2 du code rural. (annexe 9)
- d) Autorisations de naturalisation d'animaux appartenant à des espèces du patrimoine national. (annexe 10)
- e) Autorisations d'exposition d'animaux naturalisés appartenant aux espèces protégées en application des articles L.211-1 et L.211-2 du code rural. (annexe 11)
- f) Autorisations exceptionnelles de coupe, de mutilation, d'arrachage, de cueillette ou d'enlèvement à des fins scientifiques de végétaux dont la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement sont interdits en application des articles L.211-1 et L.211-2 du code rural. (annexe 12)
- g) Autorisations de ramassage, de récolte, d'utilisation, de cession à titre gratuit ou onéreux de végétaux d'espèces sauvages. (annexe 13)

## **II - Décisions administratives individuelles prises dans les domaines de la chasse, de la faune et de la flore sauvages, et demeurant dans le champ de la compétence ministérielle à titre définitif**

Dans les domaines de la faune et de la flore sauvages, quelques décisions administratives individuelles demeurent dans le champ de la compétence ministérielle à titre définitif. Je vous rappelle par ailleurs que la délivrance des autorisations accordées en application de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore menacées d'extinction et des règlements communautaires pris pour sa mise en oeuvre dans l'Union européenne, reste de la compétence ministérielle jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2001,

Sont ici recensées les décisions qui continueront pour l'avenir de relever de ma compétence.

1 - Certaines figurent à l'annexe (titre II-1 et II-2-A , code rural) du décret dérogatoire n° 97-1204 du 19 décembre 1997 modifié par le décret n° 99-259 du 31 mars 1999 - Il s'agit des autorisations exceptionnelles de prélèvement, de capture, de destruction, de transport en vue d'une réintroduction dans la nature, à des fins scientifiques, d'animaux appartenant à une espèce de vertébrés, protégée au titre de l'article L.211-1 du code rural, menacée d'extinction en France en raison de la faiblesse observée ou prévisible de ses effectifs et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département. La liste de ces espèces est fixée par arrêté des ministres chargés de la protection de la nature, de l'agriculture et des pêches maritimes après avis du Conseil national de la

protection de la nature (arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés, protégées, menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département). Ces décisions sont, dans certains cas, des décisions conjointes du ministre chargé de la protection de la nature et du ministre chargé de l'agriculture ou du ministre chargés des pêches maritimes.

2 - D'autres relèvent du décret 97-1206 du 19 décembre 1997 pris pour l'application à l'ensemble des ministres du 1<sup>o</sup> de l'article 2 du décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles - Il s'agit des autorisations individuelles qui concernent des personnes morales placées sous la tutelle ou le contrôle de l'État, dont les attributions ou les activités s'exercent au plan national. Dans ces cas, les demandes d'autorisation sont adressées en deux exemplaires directement au ministre chargé de la protection de la nature.

Il s'agit d'abord, lorsqu'elles concernent ces personnes morales, des autorisations exceptionnelles de capture, de prélèvement, de destruction et de transport en vue de réintroduction dans la nature, à des fins scientifiques, d'animaux ou de végétaux protégés en application des articles L.211-1 et L.211-2 du code rural.

Il s'agit également, lorsqu'elles concernent ces mêmes personnes morales, des autorisations faisant l'objet des annexes de la circulaire DNP n° 98-1 du 3 février 1998 susvisée et notamment :

- autorisations exceptionnelles de capture définitive de gibier vivant à des fins scientifiques (annexe 2),
- autorisations de destruction des animaux pouvant porter des atteintes graves à la sécurité aérienne dans les lieux où celle-ci est menacée (annexe 3),

Ces deux annexes sont complétées par la mention suivante :

« Les demandes d'autorisation des personnes morales placées sous la tutelle ou le contrôle de l'État, dont les attributions ou les activités s'exercent au plan national, sont présentées au ministre chargé de la protection de la nature. »

Relèvent ainsi de la compétence ministérielle les autorisations relatives aux opérations précitées, réalisées dans le cadre de programmes de recherche mis en place par le Muséum national d'histoire naturelle, l'Institut national de la recherche agronomique, le Centre national de la recherche scientifique, l'Institut national de la santé et de la recherche médicale, l'Office national de la chasse, l'Office national des forêts, les Conservatoires botaniques nationaux, cette liste n'étant pas exhaustive.

La compétence reste ministérielle lorsque ces personnes morales sont les coordonnateurs de programmes de recherche, notamment pour la réalisation d'inventaires de populations, portant sur plusieurs départements voire sur l'ensemble du territoire national.

Par contre, les autorisations relatives à des opérations ponctuelles réalisées dans un seul département (capture ou prélèvement dans un département, transport à destination ou au départ d'un département, ...) dans le cadre des activités de ces mêmes personnes morales, sont de compétence préfectorale.

De même, les autorisations relatives à des programmes de recherche conduit par des personnes morales placées sous la tutelle ou le contrôle de l'État, dont les attributions ou les activités s'exercent au plan local (parcs nationaux ou réserves naturelles par exemple), sont de la compétence préfectorale.

Dans les cas particulier des décisions administratives individuelles demeurant dans le champ de compétence ministérielle, le préfet du département de réalisation de l'opération sera tenu informé de l'accord ou du refus d'autorisation. Lorsque l'opération portera sur l'ensemble du territoire ou sur plusieurs départements, le préfet du département du lieu du siège du demandeur sera tenu informé de l'accord ou du refus d'autorisation.

**Compétence administrative pour la délivrance des autorisations exceptionnelles portant sur des spécimens d'espèces protégées** en application des articles L.211-1 et L.211-2 du code rural et de l'arrêté du 22 décembre 1999 (Journal officiel du 31 décembre 1999) :

<b>Opération</b>  <b>Espèces</b>	Capture temporaire ou définitive, destruction, d'animaux	Transport d'animaux en vue de réintroduction dans le milieu naturel	Transport entre établissements ou entre personnes autorisés à détenir des animaux vivants	Naturalisation d'animaux	Exposition, transport d'animaux naturalisés	Coupe, mutilation, arrachage, cueillette, enlèvement de végétaux	Ramassage, récolte, utilisation, cession à titre gratuit ou onéreux de végétaux
38 espèces animales *	ministre de l'environnement après avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération	ministre de l'environnement après avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération	préfet de département sans avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de destination	préfet de département après avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération	préfet de département sans avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération		
Toutes autres espèces animales	préfet de département après avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération	préfet de département après avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération	préfet de département sans avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de destination	préfet de département après avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération	préfet de département sans avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération		
Toutes espèces végétales						préfet de département après avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération	préfet de département après avis du CNPN demande présentée au préfet du département du lieu de l'opération

\* il s'agit des espèces de vertébrés menacées d'extinction en France en raison de la faiblesse observée ou prévisible de leurs effectifs et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département (arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste de ces espèces)

Note importante : lorsqu'elles concernent des personnes morales placées sous la tutelle ou le contrôle de l'État, dont les attributions ou les activités s'exercent au plan national, les autorisations de capture temporaire ou définitive, de destruction ou de transport en vue de réintroduction dans le milieu naturel d'animaux sont demandées directement auprès du ministre chargé de l'environnement et instruites à son niveau, après avis du CNPN, lorsque l'aire géographique sur laquelle porte l'opération dépasse celle d'un département. Pour les personnes morales placées sous la tutelle ou le contrôle de l'État, dont les attributions s'exercent au plan local, le préfet du département du lieu de l'opération reste compétent.



## **Annexe n°3**

### **Recensement des projets d'aménagement de la région tourangelle confrontés à la présence d'espèces protégées sur leur emprise** (liste établie avec l'aide de M. Botté)

#### TGV Paris / Tours

- Découverte de batraciens dans une mare en forêt de Dourdan
- Mare à Hottonie des marais à Montreuil de Touraine
- Pigamon jaune sur le tracé
- Gratiole dans la mare de Larçay
- Pelouses à orchidées (transfert près de la mare de Larçay)

#### Autoroute A 85

- De nombreux batraciens sur le tracé
- Mare à Pulicaire vulgaire
- Découverte de la Gratiole

#### Autoroute A 28

- Découverte du Pique-prune en forêt de Bercé

#### Boulevard périphérique

- Découverte de l'Azuré du Serpolet et de la Tulipe sauvage sur l'emprise de la section Nord Ouest

#### Projet à l'étude par le Conseil Général d'Indre et Loire

- Déviation de la route départementale au niveau de l'Ile Bouchard : deux tracés sont proposés mais chacun d'eux passe sur une ou plusieurs espèces protégées
- Déviation de la route au niveau de Ligueil : deux tracés dont l'un passe sur des populations d'Azuré du Serpolet et de Cuivré des Marais
- Déviation au niveau de Château la Vallière : présence de batraciens
- Déviation à Reuilly : présence de l'Azuré du Serpolet et du Cuivré des Marais
- Déviation de Rilly-sur-Vienne : présence de l'Azuré du Serpolet
- Renforcement de la route de Sainte-Maure-de-Touraine / Loches : batraciens et plantes protégées
- Elargissement de la route Chambray-lès-Tours / Cormery : Cicendies et Sphinx Prosperpine
- Renforcement des digues de la Loire : découverte du Pigamon jaune et de la Tulipe des vignes
- Renforcement des digues du Cher : découverte du Pigamon jaune et du Germandrée scordium
- Elargissement de la route d'Azay-le-Rideau : découverte de mares à Hottonie, d'autres plantes rares (Conopode) ; on soupçonne par ailleurs la présence du Grand capricorne