



RAPPORT
DE L'INSPECTION GÉNÉRALE
DE L'ENVIRONNEMENT

IGE/01/026

16 NOVEMBRE 2001

**L'impact de l'autoroute A 28 et de ses opérations
connexes sur les habitats et les populations
d'*Osmoderma eremita*,
du Mans à Tours**

réalisée conjointement avec le CG GREF

par

Michel Burdeau

Ingénieur général des ponts et chaussées

Louis Blaise

Inspecteur général de l'équipement

Yves Fournier

Chargé d'inspection générale

membres de l'inspection générale de l'environnement

et

Michel Taillier

Ingénieur général du génie rural des eaux et des forêts

membre du CG GREF



INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT
Le chef du service

Paris, le 19 novembre 2001

**Note pour
Monsieur le ministre de l'aménagement du territoire et de
l'environnement**

Objet: Impact de la A28 et des travaux connexes sur l'Osmoderma eremita
Affaire n° IGE/01/026

Dans une lettre de mise en demeure adressée le 10 avril 2001 à notre pays, la commission nous a demandé de justifier du respect de nos obligations en matière d'évaluation des incidences de certains projets et de conservation des habitats naturels s'agissant de la réalisation de l'A28 entre le Mans et Tours

Par lettre en date du 6 juillet le directeur des études économiques et de l'évaluation environnementale nous a demandé de vous éclairer sur l'impact de la A28 et des travaux connexes sur l'Osmoderma eremita, espèce de coléoptère protégé par la directive 92:43/CEE concernant la protection des habitats naturels.

Compte tenu de l'importance du volet remembrement dans les travaux connexes le CG GREF a bien voulu apporter son expertise.

Le cahier des charges de l'étude de l'impact des remembrements étant rédigé au moment où la mission engageait ses travaux, elle a veillé à se mettre à l'écoute des différents protagonistes sur le terrain

Le rapport propose des mesures aptes à améliorer la maîtrise locale de ce dossier et au-delà de ce cas d'école la mission propose des enseignements sur la confrontation des grandes infrastructures et des espèces protégées

Je vous transmets leur rapport et vous soumetts un plan de diffusion. Je vous propose notamment de partager ces enseignements avec le ministère de l'équipement et d'adresser ce rapport au SGCI. Ce rapport a vocation à être public après que vous l'ayez pris en considération.

J L Laurent

chef du service

Impact de la A28 et des travaux connexes sur l'Osmoderma eremita

Plan de diffusion

Ministre	1 ex
Cabinet	1 ex
D4E	2 ex
DNP	1 ex
Direction des routes	1 ex
CG PC	1 ex
SGCI	2 ex
Mme la Préfète de la Sarthe	2 ex
DIREN Pays de Loire	1 ex
DDE de la Sarthe	1 ex
DDAF de la Sarthe	1 ex
Auteurs	4 ex
Chef IGE	1 ex
Vice-président CG GREF	1 ex
Documentation IGE	5 ex
Documentation CG GREF	5 ex
Documentation DGAFAI	1 ex

avertissement

La mission confiée le 12 juillet 2001 à l'IGE sur les conditions de réalisation du projet d'autoroute A 28 entre le Mans et Tours, fait suite à une lettre de mise en demeure adressée le 10 avril 2001 à la France par la Commission Européenne. Celle-ci a demandé que lui soient fournis les éléments permettant de vérifier le respect, en la circonstance, des dispositions des directives 85/ 337 (incidences des projets) et 92 / 43 (habitats). Plus spécifiquement notre pays s'est trouvé mis en cause à propos des remembrements effectués au nord d'Ecommoy, sur des communes abritant plusieurs espèces de scarabées, parmi lesquels le pique-prune, classé comme prioritaire à l'annexe II de la Directive 92 / 43.

Il était d'abord demandé à la mission de l'IGE d'apporter toutes informations sur les destructions d'arbres dans la zone concernée, de mesurer les éventuels écarts entre les projets et les réalisations, et d'en évaluer les conséquences sur la qualité et la viabilité des habitats.

La mission s'est rendue à plusieurs reprises sur le terrain, elle a rencontré des représentants d'associations et des milieux agricoles, des élus locaux, ainsi que les responsables des services déconcentrés de l'Etat. Elle a aussi procédé à l'audition d'experts tels le Professeur Blandin, du Muséum National d'Histoire Naturelle et Monsieur Vignon, de l'OGE. Par l'exploitation des campagnes de photographies aériennes, elle a pu, mais partiellement, mesurer l'impact réel des travaux connexes aux remembrements. Tout en recommandant que ces travaux d'analyse "ex post" soient poursuivis de manière plus systématique, la mission en est arrivée à la conviction que, si des écarts s'étaient effectivement produits entre prévisions et réalisations, ils ne pouvaient être considérés comme significatifs. Il en a été fait rapport verbal, en septembre, au commanditaire de la mission, le Directeur de la D4E.

Il était d'autre part demandé à la mission de l'IGE, tirant parti de ce "retour d'expérience", de formuler toutes propositions de nature à éviter la détérioration d'habitats dans d'autres zones, afin d'éclairer l'étude, sur le point démarrer, des impacts des remembrements au sud d'Ecommoy.

Or le cahier des charges de cette étude était pratiquement rédigé au moment où démarrait notre mission. Il s'inspirait lui-même d'un protocole d'évaluation "appropriée" des incidences au titre de l'article 6 § 3 de la Directive "Habitats", lequel avait eu, après plusieurs mois de concertation, l'aval pour le Ministère de l'Équipement, de la DR, et pour le Ministère de l'Environnement, de la DNP et de la D4E. Bien plus, il a été soumis au Professeur Blandin. Il ne pouvait donc être question, pour la mission, d'interférer dans un processus qui lui semblait au demeurant bien engagé. Tout au plus a-t-elle formulé des propositions d'ordre méthodologique que l'on trouvera dans le rapport, tendant pour l'essentiel à ce que l'évaluation des incidences soit in fine présentée de manière globale pour l'autoroute et les opérations annexes, et à ce que l'on ne traite pas non plus de manière indépendante les Sites d'Intérêt Communautaire et les zones d'habitat diffus.

En revanche, et dès sa première visite sur le terrain le 16 juillet 2001, la mission IGE s'est persuadée que le problème majeur était dans un dialogue insuffisamment approfondi avec les partenaires locaux concernés, parmi lesquels les représentants des milieux associatifs. Débordant du cadre qui lui était imparti, elle a estimé qu'elle pouvait faire

œuvre utile en se montrant à leur écoute, et en cherchant à mieux comprendre les enjeux de chacun.

Cela demande que l'on prenne le temps nécessaire pour que s'instaurent un climat de confiance et une volonté mutuelle de transparence, sans pour autant gommer les inévitables divergences de points de vue.

Le présent rapport a été établi alors même que, sur le terrain, les acteurs s'activent pour que la démarche d'études se poursuive dans le strict respect de la législation européenne. Ses auteurs, ne disposant pas toujours des informations nécessaires "en temps réel" n'ont pu se considérer comme parties prenantes du processus en cours, et ce n'était d'ailleurs pas de leur vocation.

Quelle que soit en effet la complexité des problèmes à régler, c'est d'abord par la responsabilisation des autorités locales, sur la base de directives claires, qu'ils doivent trouver leur solution.

Le présent rapport doit donc être considéré comme une contribution visant à une meilleure maîtrise locale du dossier et à un dialogue plus fécond avec les partenaires du projet.

Il invite à des réflexions plus larges sur le fonctionnement des échelons centraux et déconcentrés de l'Etat, sur la coordination qui doit s'y exercer, sur les rôles respectifs des services de l'Équipement et de l'Environnement, toutes questions qui ne trouveront sans doute jamais une réponse définitive, mais prennent un éclairage nouveau sous le double effet de la montée en puissance de la Commission Européenne, et de l'aspiration des acteurs locaux, notamment émanant des milieux associatifs, vers plus de transparence et de concertation.

Partant de l'expérience acquise avec ce cas d'école que représente la confrontation d'un projet autoroutier et d'une espèce protégée dans le cas de l'A 28, ou d'autres cas similaires, la mission estime qu'il serait intéressant qu'en soient tirés, sans doute dans une démarche interministérielle, les enseignements plus larges concernant notamment:

Les rôles respectifs des administrations en charge de l'équipement et de l'environnement, et la coordination interministérielle,

Les relations avec les milieux associatifs locaux, l'exercice du dialogue, et la transparence des choix,

Une démarche progressive permettant, à chaque étape du processus, de consolider les options retenues,

L'évolution du rôle du maître d'ouvrage autoroutier, en site sensible (urbain ou, dans le cas présent naturel) vers une prise en compte plus étendue des problèmes d'insertion et d'aménagement au sens large, et les conséquences qu'il y a lieu d'en tirer.

SOMMAIRE

1. LA MISSION CONFIEE A L'IGE:	1
2. L'OSMODERMA EREMITA ET L'AUTOROUTE A28, LA MAITRISE DIFFICILE D'UN DOSSIER COMPLEXE :	1
3. L'OSMODERMA EREMITA:	4
3.1 UNE ESPECE STRICTEMENT PROTEGEE:.....	4
3.2 UNE ESPECE AU COMPORTEMENT ENCORE ASSEZ MAL CONNU:.....	5
3.3 UNE ESPECE DIFFICILE A METTRE EN EVIDENCE AVEC CERTITUDE :.....	5
3.4 UNE ESPECE "TEMOIN" D'UNE GRANDE RICHESSE BIOLOGIQUE, ET EXIGEANTE EN TERMES D'HABITATS:.....	6
4. DE LA DECOUVERTE FORTUITE D'UN INSECTE PROTEGE A L'ENLISEMENT D'UN DOSSIER:	7
5. LA LETTRE DE MISE EN DEMEURE DE LA COMMISSION, ET LES ELEMENTS DE REPONSE DES AUTORITES FRANÇAISES :	8
5.1 L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 85/337/CEE DU 27 JUIN 1985 :	8
5.2 L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 92/43/CEE DU 21 MAI 1992 :	9
6. LA CONDUITE DES OPERATIONS DE REMEMBREMENT AU NORD D'ECOMMOY:	9
6.1 RAPPEL DES PROCEDURES:	9
6.2 LES MODALITES DE PRISE EN COMPTE DU PIQUE-PRUNE AU STADE DES ETUDES PREALABLES :	10
6.3 LES PROJETS DE PLAN DE REMEMBREMENT ET DE PROGRAMMES DE TRAVAUX CONNEXES.....	12
6.4 :LA CONFORMITE ENTRE CE QUI A ETE EFFECTIVEMENT REALISE SUR LE TERRAIN ET LES DOCUMENTS	12
6.4.1 <i>Le Comité de suivi des travaux:</i>	12
6.4.2 <i>Le point de vue des associations</i>	13
6.4.3 <i>Le point de vue de la mission</i>	13
7. LA POURSUITE DES OPERATIONS AU SUD D'ECOMMOY :	16
7.1 UN CONTEXTE TRES DIFFERENT DE CE QU'IL EST AU NORD:	16
7.2 LE CADRE JURIDIQUE :	16
7.3 L'EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET AUTOROUTIER LUI-MEME:	18
7.3.1 <i>Les études du CETE de l'ouest:</i>	18
7.3.2 <i>L'étude d'évaluation de l'impact du projet d'A 28 confiée à OGE:</i>	20
7.4 LE PROJET D'ETUDE D'IMPACT DES OPERATIONS DE REMEMBREMENT AU SUD D'ECOMMOY:.....	24
7.5 POUR UNE EVALUATION GLOBALE DE L'INCIDENCE DU PROJET AUTOROUTIER, Y COMPRIS SES ANNEXES:.....	28
7.5.1 . <i>Une évaluation s'appliquant à un espace géographiquement cohérent:</i>	28
7.5.2 . <i>Une évaluation dynamique et itérative:</i>	30
7.5.3 <i>Une évaluation portant sur le projet dans sa globalité:</i>	31
7.6 POUR UN RENFORCEMENT DES MAITRISES D'ŒUVRE ET DOUVRAGE LOCALES ET UNE CLARIFICATION DES MISSIONS:	34
7.6.1 <i>L'information et la concertation:</i>	34
7.6.2 <i>La validation scientifique des options retenues:</i>	35
7.6.3 <i>Une maîtrise renforcée de la conduite et du suivi des opérations sur le terrain:</i>	37
8. CONCLUSIONS.	39
ANNEXE I :	Recommandations
ANNEXE II	Principales étapes du dossier
ANNEXE III	Le pique-prune, de la mort lente annoncée à la restauration de son habitat
ANNEXE IV	Avis du Professeur Blandin sur le rapport OGE.
ANNEXE V	Carte de situation

1. La mission confiée à l'IGE:

Son contexte : La mise en demeure adressée à la France le 10 avril 2001 par la Commission Européenne, au regard du respect des dispositions des Directives 85/337 et 92/43 de la CEE.

Son objectif : Compléter, en procédant à un constat du résultat effectif des remembrements réalisés, l'argumentaire présenté par notre pays dans sa réponse à la Commission en date du 12 juin 2001.

Ses deux aspects:

- fournir toutes informations sur les destructions d'arbres dans la zone située au nord d'Ecommoy ; apprécier les écarts éventuels avec les études d'impact des projets remaniés, et leurs conséquences sur la qualité et la viabilité des habitats ;
- identifier, le cas échéant, les raisons des écarts, et en tirer toutes conséquences sur les précautions supplémentaires à prendre pour éviter la détérioration d'habitats dans d'autres zones.

Il s'agit donc de procéder à un retour d'expérience afin de mieux apprécier la réalité des faits passés, et surtout d'éclairer l'étude qu'il est prévu d'engager à très court terme sur les impacts des remembrements envisagés au sud d'Ecommoy.

2. L'Osmoderma Eremita et l'autoroute A28, la maîtrise difficile d'un dossier complexe :

Avant de retracer les principales étapes qui ont conduit à la situation de quasi blocage qui a marqué ce dossier, on exposera d'abord certains éléments du contexte qui ont contribué à accroître sa complexité.

2.1. Comme nombre de projets autoroutiers, la section Alençon Tours de l'autoroute A 28, bien qu'inscrite au schéma directeur autoroutier de 1988, se heurtait à l'opposition de certains riverains ou usagers des espaces concernés, regroupés ou non en associations. Il ne fait pas de doute que la découverte du Pique-prune a pu leur servir de prétexte pour mener leur combat, nonobstant l'intérêt sincère que ce coléoptère a pu susciter chez d'autres.

Un cas analogue, relaté lors du colloque international qui s'est tenu à Metz les 5 et 6 décembre 2000, concernant l'annulation de l'inscription au schéma directeur de l'agglomération angevine de la "grande rocade sud", pour erreur manifeste d'appréciation au regard de la richesse environnementale du site traversé, montre qu'un tel cas de figure est loin d'être isolé.

2.2. On ne peut en second lieu que faire le constat que, parmi les propositions de Sites d'Intérêt Communautaire pour cette espèce protégée, indicatrice d'un milieu riche, établies bien après que l'on ait eu connaissance du projet autoroutier et alors même que de tels sites paraissent exister ailleurs (cf. carte) dans le département de la Sarthe et dans

d'autres régions de France (bocages de l'ouest, bocage bourbonnais, pays basque...), figure une zone que le projet d'A28 traverse presque diamétralement et dont il est permis de penser qu'elle n'aurait peut être pas été identifiée en l'absence du projet autoroutier.

Il en résulte une situation difficile, mais qui témoigne en tout cas de ce que les autorités françaises n'ont pas cherché à se soustraire à leurs obligations au regard de la Directive "habitats", avec les conséquences susceptibles d'en résulter pour la réalisation du projet autoroutier. La délimitation des zones "Natura 2000" proposées a répondu à de strictes considérations scientifiques, et bien qu'un tel zonage soit loin de répondre aux critères d'une science exacte, on n'a pas, bien au contraire, mis à profit la marge d'incertitude qui s'y attache inévitablement pour essayer d'éviter le fuseau autoroutier retenu par la D.U.P..

2.3. Par ailleurs, le pique-prune a également joué le rôle de révélateur des difficultés que notre pays peut rencontrer dans ses relations avec la Commission Européenne dans le domaine de l'environnement : lourdeur des procédures nécessaires pour traduire en droit français les directives européennes entraînant des retards dans leur transcription, difficulté des négociations avec les gestionnaires de l'espace par le ministère de l'environnement se traduisant par des retards supplémentaires pour la notification des sites Natura 2000. S'il est vrai qu'en ces domaines, où le droit se construit en quelque sorte en marchant, la recherche d'une absolue sécurité juridique n'est pas chose aisée, il reste que l'on se trouve à présent devant une situation difficile.

2.4. Si l'on ne peut mettre en cause la diligence avec laquelle les autorités publiques, à tous les niveaux, se sont mobilisées pour prendre en compte la présence de l'espèce protégée, force est de constater que l'on n'a sans doute pas dégagé les moyens suffisants à cet effet, que ce soit pour procéder à un inventaire rigoureux et précis de l'état initial, pour la conduite des études, ou pour le suivi et le contrôle des travaux. On y reviendra plus loin, lorsque seront formulées quelques préconisations pour les opérations futures.

A cet égard, on ne peut que renouveler le constat des carences de notre pays en ce qui concerne la formation de biologistes spécialistes de la systématique, qui a conduit à un déficit patent d'experts en ces domaines. Ce ne sont d'ailleurs pas tant des chercheurs – théoriciens qui seraient nécessaires pour ce type de travaux d'identification, que des gens de terrain, bons "entomologistes de la semelle" (pour reprendre une expression du Professeur Blandin), ayant le "feeling" du sol français et de sa petite faune, de niveau licence ou maîtrise.

Cette question se pose d'ailleurs de manière beaucoup plus large que le cas qui nous préoccupe ici. L'application intelligente de la Directive "habitats" suppose un vivier de compétences dans les domaines les plus variés de la biologie et de l'écologie bien loin d'être suffisant en l'état actuel. Les filières de formation aux sciences naturelles doivent donc être renforcées.

La mission recommande que soit développées, dans l'enseignement supérieur, les formations de naturalistes de terrain, et que soit engagée une action forte visant à renforcer les filières de formation dans le domaine de la systématique et à valoriser la place de la biologie animale et végétale dans la carrière des chercheurs.

2.5. Dans le cas de l'A 28, l'expert mis à disposition du MNHN, M. Luce, pour conduire sur le terrain les missions de repérage, formuler ses recommandations, et donner un avis sur les projets était sans doute bien qualifié pour conduire ces tâches et sa passion pour le sujet l'a amené à se dépenser sans compter. Mais on doit regretter que, se comportant en quelque sorte comme une "mémoire vivante", il n'ait pas eu le souci de consigner par écrit ou sur plan ses constats et préconisations, rendant difficile l'appréciation des écarts pouvant exister entre ceux-ci et les projets réellement mis en œuvre.

2.6. Confrontés à ce fait nouveau que constituait la reconnaissance de la présence du pique-prune sur le tracé du projet autoroutier et à ses abords, les services de l'État, tant au niveau central que déconcentré se sont rapidement mobilisés, mais ont éprouvé des difficultés pour assurer une bonne coordination, et certains dysfonctionnements se sont manifestés. S'agissant de l'échelon central, si le débat était inévitable et même sans doute bénéfique, entre les ministères en charge de l'équipement d'une part, de l'environnement d'autre part, on peut regretter qu'il ait fallu attendre de longs mois, voire années, pour qu'ils s'entendent sur les conséquences à retirer de la nécessaire conformité de nos procédures avec celles qui découlent de la Directive 92/43. De même, au niveau local, on n'a peut-être pas pris suffisamment tôt la mesure de ce qu'impliquait une bonne gestion du dossier, d'une part en ce qui concerne les relations avec les associations (ce point est d'autant plus important que les associations disposent, pour certaines d'entre elles, d'entrées privilégiées auprès des services de la Commission Européenne) d'autre part pour ce qui est du Comité de suivi des travaux de remembrement mis en place le 25 janvier 2000

2.7. L'institution de ce Comité faisait suite à une lettre du MATE (DNP) adressée fin 1999 au représentant de l'Etat dans le département, demandant que soit mis en place un "comité scientifique d'évaluation" afin d'apprécier l'impact effectif des travaux liés aux remembrements, et ce dans le cadre d'un partenariat élargi notamment aux associations de protection de la nature. Avec le recul, il est légitime de se demander si l'instance qui a été instituée, sous le nom de Comité de suivi des travaux de remembrement, n'intervenait pas sur un sujet trop étroit et réunissait bien les compétences et les disponibilités nécessaires à cet effet.

Scientifique, le Comité ne pouvait guère l'être en l'absence des experts les plus qualifiés. Ceux-ci ont-ils considéré qu'y siégeant ils auraient contrevenu à leur déontologie? Quoi qu'il en soit, ils n'ont pu s'exprimer dans cette instance. Le Comité n'a de plus pas été en mesure d'opérer quelque constat que ce soit sur le terrain. Son rôle s'est limité à une information générale des participants, chacun ayant la faculté de s'exprimer, mais sans qu'on puisse véritablement parler d'évaluation ou de validation. S'agissant de sa composante associative, on doit constater que le dialogue ne s'y est pas noué de manière suffisamment approfondie et constructive.

Il est donc nécessaire que les instances consultatives que l'on met en place voient leur rôle défini sans ambiguïté, et soient dotées des moyens financiers nécessaires à leur activité (frais de déplacements des membres, crédits d'études,...).

Dans un cas d'espèce aussi délicat, où se mêlent aspects scientifiques, relations avec les milieux associatifs, défense d'intérêts catégoriels, il est impératif d'apporter la plus grande attention à la composition des instances de concertation et de suivi mises en place,

et de ne pas nécessairement poursuivre plusieurs objectifs à la fois avec une même instance.

Anticipant sur ce qui sera mieux étayé plus loin, la mission estime que, pour une bonne gestion du dossier en reflétant bien les trois dimensions, trois fonctions sont à assurer, et trois instances différentes nécessaires:

La fonction d'information et de concertation, permettant l'expression de chacun, dans la plus grande transparence, doit être renforcée. Ce rôle consultatif incombe à l'actuel comité de suivi présidé par Mme le préfet, élargi au delà du suivi des travaux de remembrement à l'ensemble du projet;

La fonction de validation scientifique des options retenues, telle qu'elle est remplie par le Professeur Blandin, en sachant que, in fine, c'est au Ministre, s'entourant de ses conseils (dont le CNPN) qu'appartiendra le dernier mot;

La fonction de pilotage opérationnel, qui suppose la mise en place d'un comité de pilotage placé sous la responsabilité d'un coordonnateur. Ce comité de pilotage doit avoir pour triple vocation de rapporter devant le comité de suivi, d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'étude d'évaluation des incidences du projet dans sa dimension globale, et de prendre toutes dispositions pour s'assurer que, sur le terrain, les prescriptions concernant tant le projet autoroutier que ses annexes, y compris les travaux de remembrement, sont rigoureusement respectées.

2.8. Il doit être bien perçu que la situation rencontrée au sud d'Ecommoy se présente sur des bases très différentes de ce qu'elle était au nord. En effet, alors qu'au nord le pique-prune a été découvert alors que les procédures de remembrement étaient déjà lancées, il n'en n'est pas de même pour le sud. C'est en quelque sorte heureux, puisque c'est là que se rencontre le plus massivement l'habitat des espèces protégées, qui bénéficieront ainsi de ce retour d'expérience

Devant un dossier complexe, sur lequel plane une menace permanente de contentieux venant de la Commission Européenne, dossier engagé sur des bases fragiles, et ensuite géré au jour le jour sans perspectives claires pour son aboutissement, il est essentiel d'en affermir la maîtrise. Une organisation performante peut ainsi être mise en place au niveau local, avec un comité de suivi, lieu de concertation et de débat, un comité de pilotage opérationnel, et une instance d'évaluation scientifique. On y reviendra plus loin.

3. L'Osmoderma eremita:



3.1 Une espèce strictement protégée:

Le pique-prune figure parmi les espèces de coléoptères présentant d'inquiétants signes de régression dans de nombreuses régions d'Europe. Il a en conséquence été, dès 1979, inscrit à l'annexe II de la Convention de Berne puis à l'annexe II de la Directive "Habitats" de 1992, en tant qu'espèce prioritaire. Également inscrit à l'annexe IV de la même Directive, il doit bénéficier (tout comme d'ailleurs le Grand Capricorne) d'une stricte protection.

L'inscription d'une espèce à telle ou telle annexe porte nécessairement la marque de l'Europe dans la diversité des pays qui la constituent. Ainsi, menacé dans l'Europe septentrionale, le grand capricorne, qui bénéficie des mêmes protections que le pique-prune, ne l'est pas au sud. Pour autant, et cela vaut particulièrement pour le pique-prune, les mêmes causes sont à l'œuvre à l'échelle européenne pour provoquer la régression des complexes saproxyliques nécessaires au maintien de l'espèce : disparition des écosystèmes forestiers originels, sylviculture de plus en plus intensive, remplacement des feuillus par des résineux, développement des pesticides et des pollutions, intensification de l'agriculture, fragmentation de l'espace résultant de l'urbanisation.

Au-delà des conséquences juridiques qui en résultent, nul ne met en doute l'importance qui s'attache à la protection d'une **espèce prioritaire menacée** telle que le **pique-prune** qui **joue le rôle de bio-indicateur** de l'état du milieu naturel et qui **est le témoin d'un habitat riche en voie de disparition**.

3.2 Une espèce au comportement encore assez mal connu :

Ce coléoptère passe l'essentiel de son existence à l'état larvaire, qui dure de deux à trois ans, dans une même cavité de vieux arbres (châtaigniers, chênes, hêtres, frênes, etc.) . Ces cavités se forment au terme d'un processus faisant intervenir un grand nombre d'organismes, champignons et insectes, sur des arbres âgés de plusieurs dizaines à plusieurs centaines d'années. Les adultes émergent vers la fin juin, et ne vivent ensuite qu'un ou deux mois, le temps d'assurer leur reproduction, vraisemblablement (car on n'a jamais décrit l'accouplement) dans le terreau d'une cavité, également lieu de ponte. Entre temps, leur vol leur permet de se déplacer d'un arbre à un autre, sur une distance de dispersion de quelques centaines de mètres (on l'estime pour notre pays à 200 – 500 mètres). Seule une proportion minoritaire d'individus utilisent cette faculté, la plupart se reproduisant au lieu même où ils sont nés. Le pique-prune est donc une espèce à très faible mobilité.

Si des progrès notables ont été récemment accomplis dans la connaissance du cycle écologique du pique-prune, des caractéristiques de son habitat, et de sa faible amplitude de vol, de nombreuses questions pourtant essentielles pour apprécier l'impact des projets pouvant l'affecter, et l'efficacité des mesures d'atténuation envisageables restent, de l'aveu même du Professeur Blandin, sans réponses: Le vol de l'adulte est-il (comme chez le hanneton) orienté par une certaine perception de son environnement ou est-il isotrope? Quelle distance peut-il parcourir en plusieurs étapes de quelques centaines de mètres? Quelles caractéristiques les "points relais" doivent-ils présenter? Comment s'opère le processus de reproduction? Et en définitive, quelle est la puissance de colonisation de l'espèce au fil des générations?

Faute de réponses à ces questions, le principe de précaution rejoint ici celui d'incertitude:

Toute réduction de densité des habitats favorables ne peut qu'accentuer la précarité du milieu; toute fragmentation de ceux-ci a les mêmes conséquences à plus ou moins long terme. Mais à contrario, cela montre l'intérêt de mesures d'atténuation voire de mesures de restauration destinées à rétablir ou maintenir de manière durable cette densité et cette continuité.

3.3 Une espèce difficile à mettre en évidence avec certitude :

La mise en évidence de l'*Osmoderma eremita* ne peut se faire que selon des voies indirectes et aléatoires. Les cavités d'accueil se trouvent en effet à des hauteurs très variables, et le terreau n'y affleure que rarement. La mise en évidence certaine de la présence de l'espèce impliquerait la coupe de l'arbre. On en est donc réduit, pour délimiter les zones d'habitat a priori favorable, à une appréciation portant à la fois sur les cavités présentes dans les arbres et sur le paysage (densité, continuité) formé par l'ensemble des arbres à cavité.

Une telle prospection a d'abord été réalisée, avec des moyens limités et sur un périmètre restreint, par M.Luce, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par le MNHN. Elle a été reconduite par OGE de manière beaucoup plus systématique, et à une échelle plus vaste que le fuseau d'étude initial, à la demande de la DIREN Pays de Loire, pour la définition des enveloppes de référence du futur réseau Natura 2000. Les campagnes de survol aérien réalisées en décembre 1999 ont permis d'identifier les ensembles d'habitats les plus représentatifs : deux zones bocagères dans la moitié nord du département, éloignées du projet A 28; et un important réseau de châtaigneraies dans le sud du territoire, dont une partie est traversée par l'A 28 (cf. carte annexe)

Dans ce cadre, la sélection des noyaux de population les plus représentatifs s'est faite en application de trois critères:

- un espacement entre les châtaigniers à fruits est inférieur à 300 m,
- le nombre de ces châtaigniers est supérieur à 100,
- l'*Osmoderma eremita* est présent sur le site.

A noter que, dans le secteur qui nous intéresse, la rareté des arbres têtards est telle qu'ils n'ont été pris en compte que de manière très subsidiaire.

Sur les sept propositions d'enveloppes de référence Natura 2000, deux sites sont concernés par le tracé de l'autoroute A 28:

la zone de Mayet et de Laillé, qui comprend le plus grand nombre de châtaigniers regroupés, environ 800 arbres, répartis en un réseau bien structuré, en dépit d'un état de conservation inégal,

la zone de châtaigneraies du sud de Lavernat, avec 295 châtaigniers à fruits.

On relèvera au passage la sensible évolution qui s'est opérée depuis les premières études du MNHN, qui considéraient que, pour être "proposables", les sites devaient comporter plusieurs milliers d'arbres. Il faut sans doute y voir la marque du colloque tenu récemment en Suède (dans un contexte climatique il est vrai assez différent du nôtre).

Ces propositions d'enveloppes ont été entérinées dans l'avis formulé par le Conseil Scientifique Régional de Patrimoine Naturel (CSRPN) réuni le 12 avril 2000. Il y est notamment indiqué qu'elles doivent encore faire l'objet, dans le cadre du document d'objectifs, de tests de validation des sites et des types d'habitat, et de dispositions de gestion du réseau des sites retenus.

3.4 Une espèce "témoin" d'une grande richesse biologique, et exigeante en termes d'habitats:

En voulant préserver les habitats de l'*Osmoderma eremita*, ce n'est pas seulement la protection d'une espèce menacée que l'on vise. C'est au moins autant la préservation de milieux saproxyliques assez complets, témoignant d'un bon niveau de "naturalité" de systèmes écologiques conjuguant de multiples interventions végétales et animales, selon un processus d'une grande richesse qui en conditionne la durabilité.

La spécificité de la niche écologique de cet insecte, sa faible capacité de dispersion, expliquent l'importance, pour la conservation de l'espèce, d'un vaste réseau dense et continu d'arbres à cavités. Un tel habitat favorable ne peut plus désormais être offert par les forêts, dont les méthodes de gestion impliquent l'abattage des arbres avant qu'ils n'entrent dans une phase de vieillissement. Les principaux habitats de l'*Osmoderma eremita* se trouvent aujourd'hui dans des habitats de substitution - arbres têtards des bocages, vergers de châtaigniers à fruits – qui se trouvent encore bien répartis dans le département de la Sarthe, et particulièrement dans certaines zones intéressées par le projet d'A 28.

La manière dont ces deux composantes d'habitats virtuellement favorables (vergers d'une part, haies bocagères d'autre part) interagissent est loin d'être parfaitement connue. On s'efforcera donc, dans la suite de ce rapport, de ne pas s'en tenir à une dichotomie simpliste, mais de considérer de manière globale la question de la protection, voire de l'amélioration des habitats de l'espèce.

On reviendra dans la suite de ce rapport sur l'impact que seraient susceptibles d'avoir le passage de l'autoroute et les travaux annexes. Mais il convient dès à présent de souligner que les sites recensés se trouvent en voie de dégradation rapide et probablement irréversible si rien n'est fait pour enrayer la tendance actuelle, et que de ce fait l'espèce protégée concernée est engagée dans un processus de régression, voire d'élimination inéluctable: les dernières greffes effectuées sur les vergers de châtaigniers à fruits remontent aux années 1920, depuis l'abandon de la production de châtaignes pour la consommation; quant aux éléments remarquables du paysage sarthois que constituent le bocage et les vergers de châtaigniers, ils seraient selon les experts en forte régression, au moins 50% de perte au cours des 40 dernières années.

La découverte fortuite du pique-prune sur le site de la future A 28 aura peut-être paradoxalement contribué à assurer sa survie, mais au terme de querelles dont il n'aura parfois été que l'otage.

4. De la découverte fortuite d'un insecte protégé à l'enlèvement d'un dossier:

On trouvera ci-dessous un rappel des principales phases de ce dossier. Elles sont détaillées en annexe II

1993 – 1997: PARALLELEMENT A DES PROCEDURES QUI AVANCENT A UN RYTHME SOUTENU, DES ASSOCIATIONS SE SAISISSENT DU PIQUE-PRUNE POUR S'EFFORCER DE LES ENTRAVER:

1988 – PRINTEMPS 1989: UNE PHASE INTENSE D'ETUDES SUR LE TERRAIN, DES REUNIONS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION:

**PRINTEMPS - AUTOMNE 1999: ADOPTION DES AVANT-PROJETS REVISES, ET
PROGRES DANS L'ELABORATION DES PROPOSITIONS "NATURA 2000":**

**AUTOMNE 1999 A L'ETE 2000 : RENDU DU RAPPORT DU MNHN ET MISE EN PLACE
DU COMITE DE SUIVI:**

ETE 2000 A CE JOUR: LES DERNIERS DEVELOPPEMENTS

5. La lettre de mise en demeure de la Commission, et les éléments de réponse des autorités françaises :

5.1 L'application de la Directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 :

Les observations de la Commission portent sur la méconnaissance des articles 5, 6 et 8 de cette Directive. L'article 5 précise que le maître d'ouvrage doit fournir "une description détaillée des éléments de l'environnement susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet proposé..."; l'article 6, que "les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que les autorités susceptibles d'être concernées par le projet, en raison de leurs responsabilités spécifiques en matière d'environnement, aient la possibilité de donner leur avis...et doivent veiller à ce que toute demande d'autorisation ainsi que les informations recueillies aux termes de l'article 5 soient mises à disposition du public dans un délai raisonnable..."; l'article 8 enfin dispose que «les résultats de ces consultations et informations recueillies doivent être pris en considération, dans le cadre de la procédure d'autorisation».

En bref, la Commission croit devoir constater que les projets de remembrement, réalisés ou prévus, n'ont pas fait l'objet, avant leur autorisation, d'une étude d'impact appropriée soumise à la consultation du public.

Les autorités françaises ont fait valoir dans leur réponse les éléments suivants :

S'agissant des articles 5 et 6, les remembrements effectués dans les communes citées dans la lettre de mise en demeure ont bien fait l'objet d'études d'impact, intégrées au dossier de l'enquête publique d'un mois prévue par les articles R 123-9 et R 123-10 du Code rural. Les dates de ces enquêtes sont indiquées.

S'agissant de l'article 8, la même procédure d'enquête publique conduit le représentant de l'État dans le département à prendre en considération les résultats des consultations. Les autorités françaises font par ailleurs état de l'étude d'évaluation d'impact confiée au MNHN, dès lors qu'elles ont eu connaissance de la présence des espèces protégées, ainsi que des remaniements qu'ont connus les projets de remembrement pour prendre en compte les résultats de cette étude.

Au sud d'Ecommoy, les projets de remembrement ont été suspendus, compte tenu de l'existence d'habitats présumés favorables au Pique-prune dans cette zone. Ils feront l'objet d'une étude d'impact, avec analyse de l'état initial et évaluation des incidences du projet, laquelle sera intégrée dans le dossier d'enquête publique qui s'ensuivra, et dont on ne peut préjuger des résultats.

5.2 L'application de la Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 :

La Commission prend acte de ce que les autorités françaises s'apprêtent à faire une proposition complémentaire de site d'intérêt communautaire dans le département de la Sarthe, dans le cadre de l'article 4 de cette Directive, proposition qu'elle se réserve le pouvoir d'apprécier.

Mais, se référant à l'article 12 de la Directive, qui prévoit que les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour instaurer un système de protection strict des espèces protégées, en interdisant notamment la détérioration ou la destruction des sites de reproduction ou des aires de repos, elle met en cause les destructions de nombreux vieux arbres têtards notamment dans les vergers de châtaigniers et dans les haies anciennes qui se seraient produites sur le territoire des communes de Sainte-Jamme sur Sarthe, Saint-Jean d'Assé, La Bazoge, Souillé et Neuville-sur-Sarthe.

En réponse, les autorités françaises rappellent que leurs propositions de sites d'intérêt communautaire pour l'*Osmoderma eremita* dans le département de la Sarthe, s'étendant au total sur 20 790 hectares, et validées par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, ont été transmises à la Commission le 13 avril 2001.

S'agissant des destructions d'arbres intervenues au nord d'Ecommoy, outre le rappel du caractère aléatoire de la localisation des habitats favorables, la France précise que ce secteur n'a pas été considéré par les scientifiques comme méritant une proposition de site d'intérêt communautaire, à l'inverse de la situation rencontrée au sud. Pour autant, des remaniements ont été apportés aux projets de remembrement pour tenir compte des résultats des études confiées au MNHN, et en faisant procéder aux replantations de haies appropriées.

6. La conduite des opérations de remembrement au nord d'Ecommoy:

6.1 Rappel des procédures:

- mise en place des Commissions Communales ou intercommunales d'Aménagement Foncier (CCAF);
- après examen de l'étude d'aménagement foncier et au vu de l'impact prévisible de l'ouvrage sur les structures agricoles, option des CCAF pour le mode d'aménagement le plus approprié, avec inclusion ou exclusion de l'emprise; désignation d'un géomètre, ainsi que des membres de la sous-commission;
- mise à l'enquête publique du périmètre de remembrement proposé, sur la base d'un dossier comportant notamment: l'étude d'aménagement, le projet de périmètre, les dispositions relatives à la loi sur l'eau du 3 janvier 1992;
- examen, par les CCAF, des réclamations;
- prise des arrêtés préfectoraux ordonnant les opérations de remembrement;
- recherche des propriétaires et classement des sols, soumis à enquête publique; dans cette phase de la procédure est présentée la 1ère partie de l'étude d'impact, qui comprend notamment l'état initial des zones à aménager et les recommandations et propositions environnementales à prendre en compte dans les opérations de remembrement;

- établissement par le géomètre, après consultation des propriétaires et exploitants concernés, d'un avant-projet de redistribution parcellaire tenant compte des souhaits des intéressés et des lignes directrices environnementales établies précédemment;
- mise à l'enquête publique de cet avant-projet, accompagné d'une note du Chargé d'étude d'impact;
- établissement des projets de remembrement, et mise à l'enquête sur la base d'un dossier comprenant le plan de remembrement, le programme des travaux connexes, l'étude d'impact;
- examen par les CCAF des réclamations; saisine éventuelle, en cas de contestation, de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier;
- prise de l'arrêté préfectoral ordonnant le dépôt du plan définitif de remembrement en mairie;
- prise de possession des nouvelles parcelles, et réalisation des travaux connexes.

A noter que cette procédure comporte désormais, pour les travaux au sud d'Ecommoy, une étape supplémentaire du fait de l'institution du Comité de suivi des opérations de remembrement, qui doit valider le projet avant qu'il ne soit soumis à l'enquête publique.

* *
 *

Porter une appréciation sur la manière dont été conduits les remembrements au nord d'Ecommoy suppose que l'on examine successivement:

- **les modalités de prise en compte du Pique-prune au stade des études préalables :**
- **les projets de plans de remembrement et de programmes de travaux connexes,**
- **la conformité entre ce qui a effectivement réalisé sur le terrain et ces documents.**

6.2 Les modalités de prise en compte du pique-prune au stade des études préalables :

Au démarrage des études relatives à l'A 28, la présence éventuelle du pique-prune était ignorée, et il ne faut donc pas s'étonner que l'étude d'impact initiale ne l'ait pas prise en compte. Il faut noter que les études d'impact privilégient traditionnellement les données relatives à l'avifaune, aux grands mammifères, aux végétaux... et que les données entomologiques ne sont que peu prises en compte. Ce n'est que le 31 mai 1997, 6 mois après la découverte de cette espèce protégée sur le tracé de l'autoroute, qu'a été confiée au MNHN une étude sur le recensement de son habitat. Cette mission a été confiée à Monsieur Jean-Marie LUCE, spécialiste d'*Osmoderma eremita*, sous la conduite de Monsieur BLANDIN, Professeur au MNHN.

M.LUCE a présenté un premier rapport d'étape le 19 juin 1998

Afin de prendre en compte la protection d'*Osmoderma Eremita* dans les 10 opérations de remembrement en cours (tronçon Maresché-Ecommoy), il avait été demandé à M.LUCE de donner son avis sur les projets.

En effet pour toutes les opérations, les procédures étaient largement avancées puisque le dernier avant-projet adopté datait du 16 avril 1998 et que l'établissement de tous les projets définitifs allait à grands pas.

En fonction de sa connaissance du terrain et des documents qui lui ont été soumis, M.LUCE a donné son avis commenté le 24 septembre 1998

Au regard de l'impératif de conservation de l'habitat des coléoptères protégés :

5 projets ont été jugés acceptables : Saint Saturnin, Maresché-Teillé, Yvré l'Évêque, Changé, Ecommoy-Marigné Laillé.

5 autres projets posant problème sur l'habitat potentiel d'*Osmoderma Eremita* ont été jugés à **revoir** : Sainte Jeanne sur Sarthe, Saint Jean d'Assé, La Bazouche- Souillé, Neuville sur Sarthe, Parigné l'Évêque, Brette les Pins, Saint Mars d'Outillé-Télaché.

M.LUCE s'est vu confier une deuxième phase d'études de terrain de l'automne 1998 au printemps 1999. Il a également participé aux réunions des commissions et sous-commissions d'aménagement foncier et **les cinq projets concernés ont été revus pour tenir compte de ses observations.**

Lors d'une réunion présidée par le Préfet, le 16 juillet 1999, M. BLANDIN et M. LUCE ont présenté leur rapport de synthèse aux représentants de COFIROUTE, de la DDAF, de la DDE et de la DIREN.

Le relevé de conclusion de cette réunion, daté du 3 Août 1999, indique :

".....**Les remembrements** dont la révision avait été demandée sur le tronçon MARESCHE-ECOMMOY, pour mieux préserver l'habitat naturel du pique-prune **peuvent être mis en œuvre dans leur deuxième version** à l'exception de celui de Saint Jean d'Assé, partie Ouest, où seuls les travaux connexes qui ne touchent pas aux haies et arbres qui constituent l'habitat naturel du pique-prune pourront être entrepris

La DDAF est chargée d'isoler précisément la partie de Saint Jean d'Assé concernée et de proposer les modifications préconisées à la commission de remembrement...."

Il apparaît que toutes les phases de la procédure de remembrement fixée par le Code Rural ont été exécutées avec célérité par la DDAF, les agents de ce service ayant su s'adapter et expliquer aux agriculteurs les enjeux liés au respect des habitats du pique-prune

En revanche, le dossier devait rester marqué par le caractère artisanal du travail de reconnaissance effectué, et par l'absence de formalisme dans le rendu des préconisations qui s'en sont suivies.

La mission insiste sur la nécessité de s'assurer, au stade des études préalables à tout projet important, et à fortiori de ceux rentrant dans le champ d'application de la directive 92/43 que les moyens humains et financiers nécessaires à l'établissement d'un état initial précis ont bien été mis en place par le maître d'ouvrage.

6.3 Les projets de plan de remembrement et de programmes de travaux connexes.

Les plans réalisés par les bureaux d'étude, modifiés suivant les préconisations de M.LUCE, et remis aux membres du comité de suivi comportent, par commune, les pièces suivantes :

une carte des impacts et des mesures compensatoires

une carte sur les travaux d'arasement de haies, de talus et plantations.

Il est regrettable que le mode de report sur ces plans des données relatives à l'état initial ne soit pas plus explicite et que n'aient pas été reportées de façon précise les connaissances acquises au cours des différentes phases d'étude.

Ainsi, la "carte des impacts et des mesures compensatoires" répertorie les haies, qu'elles soient à arracher ou à conserver, suivant trois classes : très bonne qualité, bonne qualité, qualité moyenne à médiocre sans qu'il soit fait référence à leur potentialité d'habitat pour *Osmoderma eremita*. Les critères d'appréciation retenus pour cette classification sont en fait les suivants :

- la valeur du bois
- le paysage
- la biodiversité
- les arbres remarquables

Faute de mieux, on admettra que les arbres têtards, habitat potentiel d'*Osmoderma eremita* se trouvaient le plus souvent dans les haies de bonne et très bonne qualité.

Signalons enfin la difficulté de lecture de la "carte des impacts et des mesures compensatoires" remise au comité de suivi. Par exemple le même sigle représente un arbre isolé à conserver, un arbre " habitat potentiel aux espèces d'insectes protégées en danger" ou un arbre à replanter; seules d'infimes nuances de couleur permettent de les distinguer. Il est également difficile de faire la différence entre les haies de très bonne qualité destinées à être conservées et "plantation de haie simple sur terrain privé" etc..

Ces défauts, dus au tirage papier, ne remettent pas en cause la qualité du travail effectué, mais compliquent le travail du comité de suivi.

6.4 La conformité entre ce qui a été effectivement réalisé sur le terrain et les documents

- Les éléments permettant de porter une appréciation sur la manière dont ont été conduits les travaux sont :
- les relevés de conclusion des réunions du Comité de suivi des travaux de remembrement liés au projet de l'A 28, tenues les 6 juin et 13 juillet 2000,
- les points de vue exprimés par les différentes parties prenantes: DDAF, DIREN, agriculteurs, élus locaux, milieux associatifs,
le jugement que l'on peut se former par des visites sur le terrain et par l'analyse des plans et des photographies aériennes.

6.4.1 Le Comité de suivi des travaux:

Répondant à une demande de l'administration centrale, Mme le préfet a créé, le 25 janvier 2000, un comité de suivi des opérations de remembrement liées à l'A 28. Ce comité est présidé par le Mme le préfet en personne et comprend des représentants des services de l'État (DDAF, DIREN) des élus, des organismes professionnels de l'agriculture, de la communauté scientifique, des associations de protection de l'environnement.

Ce comité est chargé de suivre la réalisation des travaux de remembrement liés au projet d'autoroute A 28 dans le respect des préconisations du Muséum National d'Histoire Naturelle dans son rapport final en date du 27 novembre 1999 "impact de l'autoroute A 28 sur les populations sarthoises de trois espèces de coléoptères protégées au titre de la directive Habitats".

Le comité de suivi a précisé, au cours de sa réunion du 6 juin 2000, sa méthode de travail et les objectifs poursuivis :

Pour les périmètres de remembrements en cours : s'assurer que les projets de remembrements qui ont été revus pour tenir compte des préconisations de M.LUCE restent convenables au regard de la protection de l'habitat d'*Osmoderma eremita* suite aux modifications susceptibles d'être apportées après enquête publique lors de l'examen des réclamations par les Commissions Communales ou Intercommunales et Départementales d'Aménagement Foncier.

Garantir que la réalisation effective des travaux connexes sera rigoureusement conforme aux dossiers de remembrement présentés.

Pour les éventuelles futures opérations de remembrement : établir à priori les règles à suivre pour mener, dès le début de la procédure les prochains dossiers dans le respect de l'habitat d'*Osmoderma eremita* et des autres espèces de coléoptères protégées.

6.4.2 Le point de vue des associations

La mission a rencontré à deux reprises les associations tant sur le terrain qu'au cours de réunions organisées à la Préfecture.

Les représentants des milieux associatifs ont fait état de différences entre les travaux réalisés et ceux prévus dans les dossiers de remembrements : traces de haies arrachées ne figurant pas sur les plans initiaux, haies répertoriées comme à conserver arrachées, ou soumises à un dégagement total du sous-étage.

Ils ont également regretté que le comité de suivi ne se soit réuni qu'en préfecture pour juger sur dossier. Ils auraient apprécié des visites sur le terrain pour mieux assurer leur rôle de suivi des travaux.

6.4.3 Le point de vue de la mission

La mission s'est rendue sur le terrain le 10 juillet 2001, tout d'abord à Saint Jean d'Assé, commune concernée par une révision sensible du projet initial, puis à Ecommoy, pour laquelle le projet initial avait été considéré comme acceptable par l'expert. Elle a pu constater, guidée par les représentants des milieux associatifs, certaines des anomalies signalées au § 6.4.2.

La mission a demandé à la DDAF de la Sarthe de faire une synthèse sur les écarts existants entre les travaux prévus dans les plans remis au comité de suivi, après approbation par les experts, et les travaux réellement exécutés.

Pour ce faire la DDAF disposait :

- de la couverture aérienne issue de la mission IGN de juin 2000,

- (c'est à dire antérieure aux travaux sur les communes pour lesquelles la prise de possession s'est faite en automne 2000).
- des plans des travaux à réaliser (ceux remis au comité de suivi)
- d'une couverture aérienne en vue oblique réalisée sur la zone par un hélicoptère de la gendarmerie nationale en juillet 2001, à l'initiative de la préfecture de la Sarthe.

L'analyse de la DDAF a porté sur les deux communes visitées par l'inspection, Saint Jean d'Assé et Ecommoy. La mission a vérifié la travail effectué et, à la suite de cette vérification, fait apporter quelques corrections minimales.

A ce stade, la mission fait les recommandations suivantes :

Que les analyses d'écart effectuées par la DDAF entre travaux prévus et réalisés sur les communes d'Ecommoy et Saint Jean d'Assé soient portées à la connaissance du comité de suivi.

Que ces analyses d'écart soient rapidement étendues à l'ensemble des communes remembrées au nord d'Ecommoy (si nécessaire après une nouvelle couverture photographique aérienne en vue verticale, plus facile à interpréter).

Ces travaux devraient être financés par le maître d'ouvrage des remembrements.

- **Étude des écarts de Saint Jean d'Assé**

L'étude des photos aériennes de juin 2000, avant travaux, montre que la commune a déjà subi des aménagements parcellaires et qu'il n'existe plus de maillage bocager. Seules subsistent des haies éparses comprenant des arbres à cavité favorables à *Osmoderma*. La seule formation végétale importante est constituée par la ripisylve de la rivière Sarthe qui décrit un grand méandre d'environ 7 km de longueur délimitant la partie N-E de la commune, incluant trois îlots boisés, cadastrés respectivement n°100, 105 et 106.

La ripisylve n'a pas fait l'objet d'études spécifiques puisque, située en limite du périmètre remembré, elle ne devait pas être touchée par les travaux, ce qui est d'ailleurs le cas. Pourtant, si elle contient des saules ou de frênes têtards, elle peut constituer un milieu favorable à *Osmoderma*, plus pérenne que les arbres isolés de plein champ.

Étudier les potentialités de la ripisylve et des îlots boisés pour la conservation d'*Osmoderma*.

Le cas échéant mettre en place des mesures de gestion, le maître d'ouvrage des opérations de remembrement pouvant faire appel en particulier aux financements de l'Agence de l'eau Loire-Bretagne.

Les écarts peuvent être dus aux causes suivantes

- la carte des "impacts et des mesure compensatoires" remise au comité de suivi comporte des inexactitudes.

Ceci est du en particulier à la longueur de la procédure. Les premiers travaux du bureau d'étude ont commencé en 1996 sur des fonds de plan datant de 1994. Certaines évolutions se sont produites "naturellement" avant que les travaux connexes au remembrement ne démarrent. On note ainsi que deux bois répertoriés "à maintenir" sur les plans de l'étude n'apparaissent plus sur la photographie de juin 2000. L'un, un bois de chênes d'environ 2,5Ha, a été exploité en 1994 et replanté en 2000, l'autre, une peupleraie d'un peu moins d'un Ha, a été exploitée en 1999, avec autorisation. De même des haies répertoriées "à maintenir" sur la carte des impacts et mesures compensatoires n'existent pas sur les photos de l'IGN de juin 2000. Citons en particulier :

une haie située au milieu de la parcelle ZR 103 pour une longueur de 250m.

une haie située au milieu de la parcelle ZO 106 pour une longueur de 300m.

une haie située à l'ouest des parcelles ZR 103 et ZR 119 pour une longueur d'environ 500m.

D'autres erreurs sont moins explicables. Ainsi une haie existante sur les photos aériennes de juin 2000 et correctement reportée sur les plans de l'état initial de l'étude d'impact du remembrement a été oubliée sur la carte des d'impacts et mesures compensatoires. Cette haie située en limite ouest de la parcelle ZN 120 a été conservée. Sa longueur est d'environ 200m.

- Les travaux réalisés ne sont pas conformes à ceux prévus et acceptés par le comité de suivi

Trois cas peuvent s'être produits :

- Soit des haies qui étaient prévues à être arrachées ont été conservées.

300m. environ de haies de bonne qualité ont ainsi été sauvegardées (parcelles ZW 138, ZT 126, ZR 139).

- Soit des haies qui devaient être conservées ont été arrachées.

400m. environ sont concernés (parcelles ZV 106,107 et ZW 134). Sur ces 400m., 100 ont été détruits par la commune pour réaliser un ouvrage hydraulique, 100 se trouvaient au milieu d'une parcelle (ZW 134) et 200 isolaient une partie de la parcelle ZV 106.

- Soit des haies qui devaient être conservées ont vu leur sous-étage éliminé de telle façon qu'il ne reste plus que les arbres importants (dans ce cas il est probable que sans les aides du Conseil général, tout aurait disparu).

600m. sont concernés par ce cas de figure où finalement l'habitat potentiel du pique-prune a été conservé mais où aucun renouvellement n'est possible à terme

En conclusion, en rappelant que sur Saint Jean d'Assé le linéaire de haies initial était estimé à 78.000m., que l'arasement devait porter sur 7360m., que 400m. qui devaient être conservées ont été arrachées et que 300m. qui devaient être arrachées ont été conservées, La mission estime que les écarts constatés ne sont pas significatifs.

- **Étude des écarts sur la commune d'Ecommoy.**

Pour le périmètre remembré d'Ecommoy-Marigné Laillé, la prise de possession des parcelles a eu lieu effectivement à l'automne 1999 et les travaux connexes ont été réalisés ensuite.

Sur 57.000m. de haies M.LUCE avait donné un avis favorable sur une suppression portant sur 13.150m.

Le programme de travaux connexes présenté en commission d'aménagement foncier a été prévu à 10.220m. et , finalement, 9.140m. ont été supprimés.
Le programme prévoyait également 14.505m. de plantations et 15.040 ont été réalisés.
L'étude des photos aériennes confirme l'absence d'écart sur la commune d'Ecommoy.

7. La poursuite des opérations au sud d'Ecommoy :

7.1 Un contexte très différent de ce qu'il est au nord:

La situation se présente, pour le sud d'Ecommoy, dans des conditions très différentes de ce qu'elles étaient au nord.

Tout d'abord, la présomption de présence du Pique-prune est désormais reconnue, et les zones concernées bien inventoriées, même si elles demandent encore à être précisées. On se trouve en quelque sorte devant une "**copie vierge**", sans risque d'irruption d'un élément nouveau obligeant, dans l'improvisation, à reconsidérer des procédures en cours.

Encore n'est-ce pas tout à fait exact : les périmètres de remembrement ont déjà été arrêtés, et les études d'impact sont très avancées (sinon pratiquement terminées, à l'exception notable de la prise en compte du Pique-prune).

En ce qui concerne le projet d'A 28, le maître d'ouvrage a d'ores et déjà intégré l'existence de l'espèce protégée dans l'élaboration de son projet, dans le cadre de la DUP acquise en 1993 et confirmée depuis. Comme on le dira plus loin, il lui reste à convaincre les partenaires locaux et le public concernés du bien-fondé du tracé retenu, et de l'efficacité des mesures d'atténuation envisagées.

Les esprits ont évolué, tant au niveau local qu'à celui des administrations centrales en charge du dossier. Les acteurs impliqués dans le projet, s'ils s'attachent naturellement à le voir aboutir, ont compris qu'il serait vain de chercher à "passer en force", quitte à refouler devant soi des obstacles de plus en plus dirimants. On ne s'interroge pas sur la façon de s'accommoder, éventuellement en en sollicitant la portée, des directives européennes, mais bien sur la manière d'y satisfaire de manière rigoureuse.

Enfin, s'il subsiste des débats juridiques sur l'interprétation à donner à tel ou tel article, le cadre méthodologique des études préalables s'est précisé, donnant une meilleure lisibilité aux démarches entreprises.

7.2 Le cadre juridique :

L'article 6 § 3 de la Directive 92/43 stipule que "tout plan ou projet susceptible d'affecter ce site (en Zone Spéciale de Conservation ou ZSC) de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans ou projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce dernier".

Dans une note en date du 29 décembre 2000 adressée à son collègue du METL, le Directeur de Cabinet du MATE estimait que la prudence recommandait de conduire l'évaluation au sens de cet article. Il faisait valoir notamment que cette évaluation était de toutes façons nécessaire pour respecter les exigences de la Directive "Impacts" de 1985, tant en ce qui concerne le projet autoroutier que les remboursements compensatoires. Il rappelait enfin que cette évaluation était d'autant plus nécessaire que l'étude du MNHN avait été achevée en novembre 1999, avant que les sites inventoriés pour constituer la proposition de réseau "Natura 2000" aient été précisément définis.

La question juridique du caractère applicable ou non, en l'espèce, des articles 6 § 3 et 6 § 4 de la Directive 92 / 43 n'est pas définitivement tranchée. Il est à cet égard significatif que la mise en demeure du 10 avril 2001 de la Commission ne les invoque pas. Il est vrai que ces articles sont, à quelques nuances près, la reprise des articles 4 et 5 de la Directive 85/337 (la principale différence étant que les obligations des Etats se trouvent renforcées dans les zones spéciales de conservation), dont la Commission ne se prive pas d'incriminer les conditions d'application.

Ce débat n'est pas de pure forme dans la mesure où, en cas de conclusion négative du 6 § 3, s'applique le 6 § 4 qui impose d'une part de démontrer qu'il n'y avait pas de solution alternative préférable, d'autre part de justifier de raisons impératives d'intérêt public majeur pour autoriser la réalisation du projet.

Quoi qu'il en soit, il est désormais communément considéré comme acquis que l'on doive s'inscrire, pour l'évaluation des incidences des projets susceptibles d'affecter des sites d'intérêt communautaire, dans le cadre de l'article 6 § 3 de la Directive 92/43. Bien que la démonstration du caractère optimal du tracé retenu par le projet autoroutier relève plutôt de l'alinéa suivant du même article, rien n'interdit, au contraire, d'en apporter les éléments dès ce stade.

La même Directive 92 / 43 impose d'autre part aux Etats membres, dans son article 12, et en dehors même des zones de conservation spéciale, de prendre les mesures nécessaires pour instaurer un système de protection stricte des espèces protégées, interdisant notamment (§d) la détérioration ou la destruction des sites de reproduction ou des aires de repos.

L'interprétation de ce dernier article, dans sa formulation absolue nonobstant les possibilités exceptionnelles de dérogation offertes par l'article 16 de la Directive, ainsi que de sa portée, au regard de l'article 6, est sujette à un débat parmi les juristes, que la mission se gardera bien d'essayer de trancher.

On fera cependant observer que les deux articles se situent sur des plans différents, l'article 12 concernant la protection des espèces et enjoignant aux Etats de prendre toutes **mesures** appropriées pour leur protection, tandis que l'article 6 s'intéresse aux habitats dans les zones spéciales de conservation, et rend impérative une procédure d'évaluation préalable à l'**autorisation** de certains projets.

Considéré isolément, cet article 12 priverait de toute signification les articles précédents 6§3 et 6§4. Et il serait paradoxal sinon absurde que l'on se montre plus vigilant pour la préservation des espèces et de leurs habitats en dehors des zones spéciales de conservation qu'à l'intérieur.

En réalité, et afin de tirer des conclusions opérationnelles de ce débat, nous proposons de considérer que les deux articles en cause sont cumulables à l'intérieur des Zones Spéciales de Conservation (ZSC). Ce qu'il convient d'éviter de la manière la plus stricte ce sont les destructions d'habitats (fussent-elles non intentionnelles) qui n'auraient pas été prises en compte dans l'étude d'évaluation appropriée des incidences prévue par l'article 6 § 3. Pour faire bref, à l'intérieur des ZSC, l'article 6 § 3 concernerait les projets et leur autorisation, l'article 12 visant d'abord, en ZSC comme en dehors, leurs conditions de réalisation, et les mesures prises pour éviter les destructions accidentelles d'habitats favorables.

La Directive européenne doit être considérée comme un tout, et il serait préjudiciable de séparer artificiellement les approches de tel ou tel de ses articles, ainsi que les évaluations qui s'y rattachent. Les textes émanant de Bruxelles résultent, tout comme les "nationaux", d'un processus qui doit autant à une stratification héritée de l'histoire qu'à une logique interne en permanence respectée.

Le passage du projet autoroutier à l'intérieur des zones proposées au titre de "Natura 2000" imposera aux projeteurs d'infrastructures ainsi qu'aux concepteurs des plans de remboursements et des programmes de travaux connexes, le respect de prescriptions extrêmement strictes. La mission considère que la même rigueur s'impose pour les zones limitrophes. Cela parce que les zones "Natura 2000" ont vocation à s'étendre au-delà des limites des propositions actuelles faites par la France et que, sans attendre ces extensions futures, il y a lieu d'assurer la continuité du maillage des habitats potentiellement favorables aux espèces protégées.

Pour la suite de ce chapitre, nous aborderons d'abord la question de l'incidence du projet autoroutier lui-même, puis celle des travaux liés aux opérations annexes de remboursement, avant de faire ressortir la nécessité d'une **évaluation intégrée** portant sur le projet dans sa globalité, et de renforcer le dispositif local de concertation, d'évaluation et de suivi, ainsi que de maîtrise opérationnelle du processus allant de la conception des projets à leur réalisation.

7.3 L'évaluation des incidences du projet autoroutier lui-même:

Le problème du tracé du projet autoroutier (objet de la DUP), qui est pourtant une question de fond, a pour l'essentiel été traité par le maître d'ouvrage, sans concertation suffisante semble-t-il avec l'administration en charge de l'environnement, ni recherche de transparence à l'égard des milieux locaux concernés. Ce tracé a été perçu comme un acquis, non susceptible d'être remis en cause, alors même que sa convergence avec la carte de distribution d'*Osmoderma eremita* ne permettait à l'évidence pas de se contenter d'études à caractère strictement administratif.

Pour autant, l'administration en charge des routes n'est pas restée sans réaction lorsque la présence de l'espèce protégée a été révélée.

7.3.1 Les études du CETE de l'ouest:

La direction des routes a d'abord confié au CETE de l'ouest l'étude, sur la section Ecommoy - Montabon de l'A 28, de solutions alternatives au tracé actuellement retenu. Ce

tracé résultait en effet de recherches d'optimisation conduites lorsque la présence de l'espèce protégée était purement et simplement ignorée.

Les variantes examinées ont toutes pour origine géographique l'échangeur situé au sud d'Ecommoy et pour extrémité l'échangeur de Montabon situé à l'ouest de Château du Loir, et elles se situent toutes à l'ouest de la RN 138, compte tenu de l'étendue de la forêt de Bercé située à l'est.

Elles consistent en:

- l'aménagement sur place de la RN 138,
- les variantes ouest de la forêt de Bercé et de Lavernat, étudiées à l'intérieur du fuseau de 1000m retenu à l'issue des études préliminaires et présentées dans le dossier d'enquête préalable à la DUP,
- une variante passant à l'ouest de Mayet et de Verneil-le-Chétif, sous forme d'une bande de 1000m écartée lors des études préliminaires.

On ne reprendra pas dans le détail les conclusions de cette étude, au demeurant assez sommaire, telles qu'elles sont consignées dans le rapport en date du 21 octobre 1999 remis à son commanditaire. Il en résulte cependant, selon ses auteurs, que l'éventuelle réduction d'impact sur l'habitat d'*Osmoderma eremita*, que pourraient notamment impliquer certaines variantes situées le plus à l'ouest, comporte des inconvénients, en termes d'impact sur les milieux humains, agricoles et naturels hors de proportion avec celle-ci. Deux autres observations peuvent être formulées à cet égard: les secteurs autres que celui qu'emprunte le tracé actuel n'étaient, au moins au moment où les études de variantes étaient conduites, pas très bien connues en ce qui concerne les habitats favorables qu'ils pouvaient comporter. Par ailleurs, quelle que soit la solution retenue, subsiste toujours un effet de coupure, certes moins dommageable lorsque le milieu est moins riche en habitats potentiellement favorables.

Si, en l'état actuel de nos informations, aucun argument probant ne milite de façon définitive pour que soit reconsidéré le tracé sous DUP, la démonstration n'en n'a jamais été apportée de manière absolument convaincante, en dépit des demandes du MATE.

L'arrêté de DUP, certes contresigné par le ministre de l'environnement, a été pris en 1993 avant la découverte du pique-prune. Depuis lors un protocole institué en 1999 organise la concertation et la coopération entre les services du ministère de l'environnement et ceux de l'équipement.

En dépit de ce protocole on ne peut que constater l'insuffisance, ressentie par les milieux du monde associatif et du monde agricole, d'information et de concertation qui ont entouré la gestion de ce dossier. La mission pense que, dès lors que le maître d'ouvrage est convaincu du bien-fondé de la solution retenue, rien n'aurait dû s'opposer à ce **que soient publiquement présentés les éléments ayant permis d'arriver à cette conclusion.**

Justice doit cependant être rendue au maître d'ouvrage du projet autoroutier de ne pas s'en être tenu pour quitte avec un avis émanant de ses seuls services techniques, n'ayant pas nécessairement les compétences requises en ce qui concerne les habitats du pique-prune.

Si le tracé sous DUP était bien confirmé comme celui qui, parmi toutes les variantes, demeurerait optimal en dépit de la présence de l'espèce protégée, encore fallait-il démontrer que, moyennant des mesures d'atténuation sur lesquelles il sera revenu, il était sans impact

significatif sur les milieux traversés. Ce fut l'objet de l'étude confiée au bureau d'études OGE.

7.3.2 L'étude d'évaluation de l'impact du projet d'A 28 confiée à OGE:

A l'initiative du METL (Direction des Routes), et se situant dans la continuité des études d'impact réalisées par le MNHN de 1997 à 1999, a été confiée au bureau d'études OGE la mission de procéder à un **complément d'évaluation de l'impact de l'autoroute A28** sur les populations d'*Osmoderma eremita*, d'Ecommoy à la vallée du Loir. Cette mission s'est conclue sur un rapport en date d'avril 2001, sur lequel, sans préjudice de commentaires plus personnels, nous nous appuyerons dans la suite de ce chapitre.

L'appréciation des incidences du projet autoroutier repose sur trois conditions essentielles : Une bonne connaissance de l'existant, une identification précise des impacts potentiels, la prise en compte des mesures susceptibles de les atténuer.

■ Une connaissance affinée des habitats du Pique-prune, au regard du projet d'A 28:

Celle-ci tire parti d'une part des nouvelles recherches disponibles depuis les travaux du MNHN, et en particulier celles qui ont été présentées lors d'un colloque international qui s'est tenu à Vardnas en Suède en août 1999, d'autre part, de l'inventaire des habitats de l'*Osmoderma eremita* auquel il a été procédé dans la Sarthe, grâce à une prospection aérienne systématique conduite en décembre 1999, pour définir les enveloppes de référence « Natura 2000 » susceptibles d'être proposées à la Commission Européenne.

La description des habitats et des noyaux de population ayant gagné en précision, la définition des impacts s'en trouve également améliorée, de même que l'identification des mesures d'atténuation propres à assurer leurs protection et pérennisation.

La meilleure connaissance des habitats d'*Osmoderma eremita* constitue désormais un acquis essentiel. Se sont ainsi révélées comme les plus représentatives dans la Sarthe, pour être proposées comme enveloppes de référence "Natura 2000", **deux zones bocagères** sur la moitié nord du département, éloignées du projet A28, et **sept zones de châtaigneraies à fruits, dont deux sont concernées par le tracé d'A28** (ce projet intéressant quatre autres "noyaux de population" non inclus dans ces enveloppes). Il s'agit d'une part des châtaigneraies situées dans la zone de Mayet et de Laillé, 800 arbres sur environ 700 hectares; d'autre part de celles du sud de Lavernat, 295 espèces sur 50 hectares.

Les axes majeurs de dispersion de l'espèce comprennent, en dehors des noyaux de population inclus dans ces enveloppes, deux autres noyaux de population de moindre importance, présents sur le tracé de l'A 28. Il s'agit des châtaigneraies de la Guittièrre, et des Gigous, qui comportent chacune de 30 à 60 châtaigniers à fruits, mais sur la viabilité desquels les experts s'interrogent.

A noter, car ce point est important au regard des débats qui ont lieu localement en ce qui concerne la destruction des haies bocagères, que l'étude OGE a considéré que "la rareté des arbres têtards du bocage était telle que leur contribution au réseau d'arbres à cavité pouvait être considérée comme négligeable". Il conviendra naturellement de confirmer cette appréciation, car on pourrait concevoir que, si les haies n'ont pas un rôle

essentiel en tant qu'habitat ou site de reproduction de l'*Osmoderma eremita*, elles peuvent assurer une fonction déterminante comme relais dans leurs courtes migrations.

On doit souligner par ailleurs qu'un mitage important a déjà fragmenté les habitats, compte tenu des capacités de vol de l'insecte qui empêchent, lorsque les distances sont trop importantes, la colonisation de proche en proche des nouvelles cavités qui se forment. Seules les grandes zones identifiées dans le cadre de Natura 2000 sont considérées comme offrant des réseaux importants d'arbres à cavités connectés de proche en proche, propices à la préservation de l'espèce.

• Des types d'impact, directs ou indirects, lors de la construction ou en exploitation, bien identifiés :

Les impacts directs, liés à la réalisation de l'ouvrage, sont de deux sortes:

- destruction des arbres à cavité situés sur l'emprise de tracé,
- perte potentielle de continuité du réseau d'arbres favorables (un des aspects de l'effet de coupure).
-

En exploitation, les impacts potentiels directs résultent:

- des risques de collision avec des véhicules durant les deux mois où l'espèce peut être en vol
- de l'effet d'attraction des éclairages de l'infrastructure,
- des conséquences de la circulation routière (bruit, pollution) sur la survie des insectes,
- de la barrière thermique résultant du réchauffement des bandes de roulement.

Les impacts indirects sont liés aux travaux annexes à la construction de l'autoroute: remembrements agricoles, rétablissements de voirie, aires de service.

S'agissant des **destructions d'arbres**, et avant toute mesure d'atténuation, le nombre d'arbres susceptibles d'être touchés, en 9 points, était estimé à 117 sur un total de 1285 arbres favorables, avec un impact particulièrement fort au sud de Lavernat, sur un axe majeur de dispersion. Le déplacement de l'échangeur de Montabon ramènerait ce chiffre global à 65 individus. Il semble - mais la mission n'a pu s'en assurer - que ce chiffre pourrait encore être revu à la baisse avec les études fines tendant à améliorer le projet.

On reviendra ultérieurement sur l'impact potentiel des travaux annexes. Qu'il soit dès à présent souligné que les châtaigneraies, habitat principal de l'*osmoderma eremita*, bénéficiant d'un statut de protection, ne pourront être détruites à l'occasion des opérations de remembrement. Et que pour les fragments de bocage qui subsistent et complètent le réseau des châtaigneraies, il conviendra de prendre des mesures de restriction et de contrôle adaptées, dont le suivi requerra la plus grande attention.

En ce qui concerne **l'effet de coupure**, l'étude de l'OGE souligne que si la perte d'habitat peut avoir un impact sur la fonctionnalité et la viabilité d'une population, tous les points d'impact résultant de la perte d'arbres ne provoquent pas un effet de coupure. Le risque existe pourtant, selon les auteurs du rapport, pour les noyaux appartenant à l'enveloppe proposée pour Natura 2000, ainsi que le noyau des Gigous. Il y a bien là l'un des points les plus délicats des évaluations en cours, sur lequel devra tout particulièrement se focaliser l'attention.

Pour les risques liés à l'éclairage, ils ne peuvent qu'être limités, l'autoroute n'étant pas éclairée, si l'on prend les dispositions nécessaires (pas de lampes à vapeur de mercure au niveau des gares de péage). Quant à l'effet de barrière thermique, il devrait être modéré du fait que l'espèce peut voler haut. Celle-ci volant en été aux heures crépusculaires, en dehors des heures de pointe de circulation sur autoroute, le risque de collision sur un véhicule ne devrait représenter qu'une faible cause de mortalité. Enfin, il ne semble pas que le bruit et la pollution constituent des gênes majeures pour ces insectes. En témoigne le fait qu'on ait constaté qu'ils étaient capables de se reproduire à quelques dizaines de mètres de la RN7 en forêt de Fontainebleau, axe pourtant très fréquenté.

• Des mesures d'atténuation à prendre en considération dans l'évaluation appropriée des incidences du projet:

On lèvera d'abord toute ambiguïté sur la nature "juridique" de ces mesures d'atténuation : Ainsi qu'il est clairement exposé dans la notice précitée de la Commission "gérer les sites Natura 2000", elles doivent être distinguées des mesures compensatoires stricto sensu.

Ces mesures d'atténuation, qui visent à réduire, voire supprimer, les incidences négatives d'un projet, et peuvent être proposées par le promoteur du projet tout comme être exigées par les autorités compétentes nationales, font partie intégrante du cahier des charges du projet. Elles interviennent donc naturellement dans l'évaluation appropriée de ses incidences.

La première mesure d'atténuation est logiquement dans la limitation du nombre d'arbres risquant d'être abattus par la construction de l'ouvrage (puisque par principe ce cas ne saurait se produire pour les travaux connexes aux opérations de remembrement). Outre la modification déjà mentionnée de l'échangeur de Montabon, l'optimisation du tracé à l'intérieur de la bande des 300 mètres permettra de ramener la proportion d'arbres abattus à un niveau faible. Il conviendra de demander à la direction des routes et à la société concessionnaire les toutes dernières informations à ce sujet.

Il s'agit ensuite d'atténuer dans toute la mesure du possible l'**effet de coupure**, d'une part, mettant à profit une expérience récemment réalisée en Angleterre, en utilisant des fûts de châtaigniers à fruits répartis de façon à maintenir la continuité des habitats de chaque côté de l'infrastructure; d'autre part en concevant des ouvrages adaptés à l'*Osmoderma eremita* (écoducs) s'appuyant éventuellement sur des ouvrages de rétablissement, proposition qui, accueillie avec scepticisme par certains experts, mérite cependant d'être étudiée.

Au-delà des objectifs propres aux Sites d'Intérêt Communautaire (SIC), la conservation des populations des espèces protégées est le but ultime.

C'est pourquoi nous reprenons à notre compte la proposition, émanant tant des milieux associatifs (France Nature Environnement) que des experts, d'interventions en dehors même des sites Natura 2000, afin de restructurer les habitats potentiellement favorables. Le souci d'entretien et le renouvellement de l'habitat pourra conduire à des plantations particulières dans les dépendances vertes autoroutières et aux échangeurs, et surtout à aménager en dehors des emprises autoroutières des corridors écologiques structurant les habitats.

A cet effet, bien des actions peuvent être entreprises:

- acquisition de sites remarquables par le maître d'ouvrage ou son concessionnaire, pour remise à un gestionnaire,
- achat d'espaces par le Département ou la Région, en vue de leur gestion par le Conservatoire du Patrimoine Naturel Sarthois,
- replantation avec la technique de vieillissement prématuré des arbres en les conduisant sous forme de têtards,
- prise d'arrêté de biotope, pour les espaces remarquables,
- différentes formes de partenariat, sans exclure les initiatives individuelles.

Les **engagements pris par le Conseil général de la Sarthe** en faveur de la conservation de l'habitat potentiel de *Osmoderma eremita*, témoignent de la volonté des élus locaux de prendre toute leur part dans cette politique de long terme. Il s'agit notamment des mesures suivantes:

- achat des châtaigneraies de très grand intérêt, dont la gestion appropriée sera suivie par le Conservatoire de Patrimoine Naturel Sarthois,
- maintien des arbres isolés potentiellement intéressants avec versement d'une soulte à l'exploitant agricole pour perte de jouissance,
- politique active de replantation des haies autour du nouveau parcellaire,
- recherches sur la taille des têtards, pour former les futurs exploitants des arbres et accélérer le vieillissement des arbres.

Loin de se limiter à une simple "réparation" des dommages causés, la mise en œuvre de mesures d'atténuation fortes du projet peut être un moyen d'améliorer, dans les secteurs non directement affectés par l'impact des aménagements, la qualité actuelle des habitats et en conséquence améliorer dans ces secteurs la viabilité des populations d'*Osmoderma eremita*, par création de corridors écologiques mettant un terme aux discontinuités actuelles.

En définitive, compte tenu des mesures d'atténuation proposées, et sous réserve qu'elles soient effectivement mises en œuvre, les auteurs du rapport OGE ont estimé que **l'impact du projet sur le site n'était pas significatif**.

Cette étude a fait l'objet d'un avis circonstancié, que l'on trouvera en annexe IV, de la part du Professeur Blandin, et nous ne sentons pas en mesure d'aller au-delà de ce jugement d'expert. Tout au plus peut-on :

- souligner le sérieux et la compétence dont témoigne le rapport de fin d'étude,
- demander que soit approfondie la question de l'effet de coupure, seule à notre avis de nature à laisser planer un doute sur l'absence d'effet négatif significatif,
- proposer, dans cet esprit, que l'on étudie la réalisation du projet en caractéristiques géométriques réduites au droit des zones les plus sensibles,
- proposer que le rapport soit versé au dossier de synthèse (cf. infra) qui servira notamment de base à la mise en œuvre des mesures proposées in fine au titre des mesures d'atténuation.

Si en effet l'étude conduite par l'OGE à la demande du METL et publiée en avril 2001 sous le titre « complément d'évaluation de l'impact de l'A 28 sur les populations

d'Osmoderma eremita d'Ecommoy à la vallée du Loir» constitue incontestablement un élément de "l'évaluation appropriée" demandée par l'article 6 § 3 et une forte présomption d'absence d'effet significatif, on ne peut pour autant considérer que, même limitée au seul fuseau autoroutier, elle y réponde de manière définitive, et cela pour les raisons suivantes:

En premier lieu, l'évaluation ne porte que sur le fuseau de 300m ayant fait l'objet de la DUP, sans que le projet ne soit arrivé à un niveau de précision suffisant pour que l'on puisse réellement se prononcer sur ses incidences, ni qu'y soient examinées les conséquences des rectifications marginales tenant compte des aires éventuelles de répartition d'Osmoderma eremita.

En second lieu, l'étude OGE a été réalisée avant que le cahier des charges des évaluations conduites au titre de l'application de l'article 6.3 n'ait été élaboré et approuvé par les directions d'administration centrale concernées.

Troisièmement, les conclusions du rapport OGE sont assorties d'une réserve importante concernant la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation. Or l'incidence positive de celles-ci ne peut s'apprécier qu'au vu d'un projet suffisamment élaboré, dans la dernière phase de l'étude d'impact.

On n'a de plus, ainsi qu'il a été dit, peut-être pas été jusqu'au bout des études portant sur les mesures d'atténuation envisageables, notamment par l'examen des possibilités de réduire les caractéristiques géométriques de l'autoroute dans la traversée des zones spéciales de conservation.

Mais surtout, on verra plus loin (chap. 7.6) que l'argumentation développée ne peut être qu'être renforcée si elle s'inscrit dans une évaluation globale incluant les secteurs situés en dehors de l'emprise autoroutière, et éventuellement concernés par les opérations de remembrement.

La mission considère que l'étude réalisée par l'OGE constitue bien un élément de l'évaluation appropriée au sens de l'article 6 § 3 de la Directive 92 / 43, qui devra être versé au dossier de l'évaluation globale du projet (cf. infra).

Elle estime qu'il serait par ailleurs judicieux d'examiner la possibilité de réaliser le projet autoroutier selon des caractéristiques géométriques réduites. Moyennant une signalisation appropriée, attractive et pédagogique, la gêne susceptible d'en résulter pourrait, pour autant qu'elle soit limitée en longueur, être comprise et acceptée par les usagers de l'autoroute.

7.4 Le projet d'étude d'impact des opérations de remembrement au sud d'Ecommoy:

Le Conseil Général de la Sarthe, en sa qualité de maître d'ouvrage des remembrements, a lancé une consultation pour la passation du marché de l'étude d'impact

de ceux-ci, laquelle devrait constituer le pendant de celle réalisée par l'OGE à la demande de la DR.

Le cahier des charges de cette étude s'inspire très étroitement du "cahier des charges type" évoqué ci-dessus pour les zones "Natura 2000".

Il se fixe comme objectif la réalisation d'un **schéma directeur** reprenant l'ensemble des préconisations environnementales au sens large (patrimonial, paysager, hydraulique, et autre), assez précis pour permettre un travail efficace des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier, et comporte deux étapes:

En premier lieu, une **description fine de l'état initial** permettant d'identifier, sur la totalité du périmètre de remembrement, les habitats potentiels des espèces protégées, dont le Pique-prune. A partir de l'exploitation de photographies aériennes, seront localisés avec précision les arbres à habitat potentiel, définis comme tels selon leur diamètre (> 20cm pour les têtards et vieux vergers traditionnels, > 50 cm pour les autres arbres en port libre), et avec indication pour chacun de la richesse de son environnement plus ou moins immédiat (< 50m, et 50 à 300m) en arbres à habitat potentiel. Pour les arbres appartenant aux zones proposées comme Sites d'Intérêt Communautaire, ces informations seront complétées par des précisions d'ordre qualitatif (état de conservation, rareté, vulnérabilité, régime hydrique, gestion actuelle du site).

En second lieu, une identification précise des **impacts** du projet, faisant ressortir le nombre d'arbres directement touchés par le projet, directement ou indirectement (du fait d'interventions portant sur les fossés ou talus, de l'évolution des modes de gestion, ou d'autres causes). Il est prévu que soit procédé à une évaluation plus fine dans les zones "Natura 2000", avec mention de l'état de conservation des objets touchés, de la fonctionnalité perturbée (continuités rompues, modification du régime hydraulique,...), des modifications éventuelles des modalités de gestion. Le cas échéant, dans les mêmes zones, pourront être prescrites des mesures d'atténuation.

Il ne peut être question, au stade actuel, de remettre en question cette démarche qui aura le double intérêt d'une part de permettre une description fine de l'état initial, et d'autre part de sensibiliser fortement les auteurs des projets d'aménagement sur l'importance qu'il convient d'accorder au pique-prune et à ses habitats.

En revanche, il semble que la méthodologie proposée court-circuite une étape importante, à moins que l'on ne considère qu'elle y figure implicitement: celle des **prescriptions** s'imposant aux concepteurs des projets. Au vu du cahier des charges, ou au moins de la version que nous en avons, on peut avoir le sentiment que l'étude ne se proposera que d'évaluer, a posteriori, l'impact de projets d'aménagement foncier et de travaux connexes préétablis, quitte à les remanier à la marge s'ils se révélaient d'un impact inacceptable.

En procédant ainsi, on ne manquerait pas de retomber dans les errements antérieurs, et l'on démentirait la volonté affichée dans la démarche qui vient d'être engagée de déboucher sur un **schéma directeur des opérations de remembrement**, véritable cahier des prescriptions opérationnelles que devront respecter les avant-projets des opérations de remembrement et de travaux connexes établis ultérieurement par les géomètres.

Il est essentiel que la démarche prévoie explicitement l'élaboration de **préconisations** qui, après avoir été soumises à l'appréciation de l'expert scientifique, et présentées pour avis au Comité de suivi des travaux de remembrement, soient érigées, après validation éventuelle par les instances concernées de l'administration centrale, en **prescriptions**.

La mission insiste sur la nécessité absolue de bien respecter les différentes étapes logiques de la démarche actuellement engagée en ce qui concerne l'évaluation de l'impact des remembrements et de leurs opérations connexes :

- **description fine de l'état initial**
- **élaboration des préconisations et prescriptions**
- **étude et évaluation d'impact des projets d'aménagement**

Les phases de préconisation et de prescriptions doivent avoir été menées à leur terme avant toute intervention des géomètres. Le maître d'ouvrage devra veiller à faire strictement respecter ces dernières.

C'est au vu de ces prescriptions dûment validées que les décisions pourront être prises en ce qui concerne les remembrements, y compris, le cas échéant, d'y renoncer.

S'il est désormais acquis que l'on ne touchera de toutes façons pas aux vieux vergers de châtaigniers à fruits (encore faut-il le dire explicitement et prendre toutes garanties pour s'assurer de son effectivité), la préservation des haies bocagères susceptibles de constituer un habitat favorable demeure un enjeu important.

Les châtaigneraies qui s'inscrivent dans les deux périmètres de remembrement concernés, Mayet - Verneil le Chétif d'une part, Lavernat - Montabon - Vaas d'autre part, seront en effet en tout état de cause rigoureusement conservées en l'état. Pour s'en donner les moyens, seront appliquées les dispositions du Code Rural en matière de classement des sols et d'équivalence dans les attributions de chaque propriétaire. Dans ce cadre, il sera tout à fait loisible au Département de se porter acquéreur de châtaigneraies, dont le Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Sarthe pourrait assurer la gestion sur la base d'un cahier des charges validé par les services compétents.

Sur les autres types d'habitats potentiellement favorables:

- haies avec vieux arbres (souvent des chênes têtards, jamais des châtaigniers),
- alignements de vieux arbres,
- arbres isolés ou groupes d'arbres présents dans le parcellaire agricole,

des prescriptions devront être établies de manière très précise.

Pour ce travail de recensement et de prescription, Mme le préfet s'est assuré le concours du Professeur Blandin, lequel après avoir apporté sa caution au cahier des charges, sera mis à contribution pour valider d'un point de vue scientifique les résultats obtenus.

Le complément de cahier des charges à l'étude d'impact du remembrement au sud d'Ecommoy était pratiquement rédigé au moment où la mission a commencé ses travaux, et la mission n'a pas cru devoir le remettre en cause, d'autant qu'il a désormais reçu la caution scientifique nécessaire, et qu'il s'est enrichi, pour les zones "Natura 2000" du protocole d'évaluation élaboré pour ces zones. La mission estime que la prise en compte, en cours d'étude de sa seule observation de fond, à savoir l'explicitation de la phase de préconisations - prescriptions, ne devrait pas susciter de difficultés majeures.

En revanche, bénéficiant du retour de l'expérience faite au nord d'Ecommoy, et sans qu'il soit nécessaire d'argumenter ici davantage, la mission émet les recommandations suivantes:

Accorder la plus grande importance aux actions de sensibilisation, d'information et de concertation tournées vers les acteurs du remembrement

S'interdire, à titre de précaution élémentaire, toute intervention non impérative pour la réalisation du projet, de quelque nature qu'elle soit, risquant d'avoir une "incidence négative importante" sur l'espèce concernée. C'est à quoi devront s'attacher les auteurs du projet de schéma directeur des opérations de remembrement, en prêtant une attention particulière aux sites de reproduction ou de repos.

Au-delà des travaux de saisine fine de l'état existant, veiller à ce que les reports sur plans soient d'une parfaite lisibilité. Susciter le cas échéant des examens contradictoires de ces documents pour éviter toute ambiguïté ou tout risque de contestation ultérieure.

Tant les prescriptions s'imposant aux projeteurs que l'évaluation des incidences des projets d'aménagement doivent être soumises à l'avis du comité de suivi, avant validation éventuelle par les services compétents de l'administration centrale.

Renforcer le contrôle, sur le terrain, des réalisations, afin d'assurer leur conformité avec ce qui est projeté. Le cas échéant, faire appel à des sociétés de services spécialisées.

Les deux dernières recommandations seront explicitées plus loin lorsqu'il s'agira d'examiner les moyens de renforcer la maîtrise d'ouvrage locale.

S'il n'est pas de mauvaise pratique que le rapport OGE, visant principalement le fuseau autoroutier, doive trouver, lorsque l'étude évoquée ci-dessus sera achevée, son pendant pour les opérations de remembrement, il nous apparaît que l'existence de cette double évaluation d'incidence ne dispense cependant pas de développer une approche globale et harmonisée pour répondre à l'ensemble des exigences de la Directive 92/43.

7.5 Pour une évaluation globale de l'incidence du projet autoroutier, y compris ses annexes:

Conformément à la mission qui lui a été confiée, la mission préconise que s'instaure, en mettant à profit les études disponibles ou en cours, une démarche d'évaluation:

- **tous milieux sensibles confondus**, qu'il s'agisse des Sites d'Intérêt Communautaires ou des zones diffuses d'habitats favorables,
- **dynamique**, dans la quelle les logiques "prescriptives" et "de projet" interagissent en s'enrichissant mutuellement selon un processus itératif,
- **globale**, c'est à dire portant sur le projet dans sa totalité, y compris les travaux connexes.

7.5.1 . Une évaluation s'appliquant à un espace géographiquement cohérent:

Dans sa section Ecommoy – Montabon, le projet d'autoroute traverse des zones où la présence du Pique-prune est attestée ou présumée, qu'il s'agisse de zones proposées comme sites d'intérêt communautaire (SIC) au titre de la directive "Habitats", ou de zones diffuses où l'espèce protégée peut également être présente.

L'appréciation qui sera portée, tant au niveau national que communautaire, sur la manière dont le projet, y compris ses travaux annexes, respecte les Directives européennes, ne se limite donc pas à la conduite de "l'évaluation appropriée" au titre de l'article 6 § 3 de la Directive 92 / 43, mais doit considérer beaucoup plus globalement les articles concernés des Directives 85 / 337 et 92 / 43.

Cela est d'autant plus nécessaire que l'on doit avoir pour perspective, non des zones "Natura 2000" en peau de léopard, mais à terme, des réseaux cohérents ayant vocation à s'interconnecter. Les Sites d'intérêt Communautaire et les documents d'objectifs qui les régissent ne peuvent ignorer ce qui se passe à leur périphérie. Il en est ainsi, à titre d'exemple, des études en cours concernant les chiroptères dans la partie sud de la section Ecommoy – Montabon.

Il faut donc que **la protection de l'espèce et de ses habitats soit envisagée sur une large échelle**, et que les prescriptions correspondantes ne s'ignorent pas au prétexte qu'elles concernent des zones de statuts juridiques différents.

Pour les zones "Natura 2000", a été élaboré un protocole d'évaluation (ou cahier des charges) qui a désormais l'aval des 3 Directions concernées (DNP et D4E pour le MATE, DR pour le METL). Il "enrichira", mais de manière encore très générale, l'étude d'impact des remembrements.

Conçu par la DIREN des Pays de la Loire avec les services de la D4E, il comporte les étapes suivantes:

- Identification de la totalité des habitats et des espèces ayant justifié la proposition de site d'intérêt communautaire.
- Caractérisation du site "Natura 2000" eu égard à son objet, d'un point de vue quantitatif (nombre d'unités inventoriées, représentativité au niveau national et au niveau biogéographique), et d'un point de vue qualitatif (état de conservation, rareté, vulnérabilité des habitats).
- Définition des enjeux, au regard des exigences écologiques des objets protégés : cartographie précise des habitats, facteurs naturels et éléments de gestion du site influençant leur conservation.
- Caractérisation du projet.
- Impacts du projet : directs (détérioration, perturbation), indirects (pollution, qualité de l'air, bruit), projets connexes (voirie, remembrement, énergie électrique).
- Evaluation des incidences : quantitative : habitats touchés au regard de l'ensemble du site, répartition spatiale et par type (âge, isolement, densité) ; qualitative : état de conservation des habitats touchés, fonctionnalité perturbée (ex : rupture de continuité), modification des modalités de gestion des habitats.
- Analyse des mesures d'atténuation : conséquences de celles-ci sur l'évaluation précédente, mesures d'atténuation nouvelles à prescrire.
- Conclusion sur le caractère significatif ou non des incidences du projet.

Le cahier des charges de l'évaluation des opérations de remembrement n'ignore pas cette démarche dans ses grandes lignes. Il la reprend d'ailleurs largement à son compte pour les zones "Natura 2000".

La mission s'interroge cependant sur la possibilité concrète qu'il y aura , compte tenu des ambitions et des calendriers respectifs des deux approches, de les voir converger de manière satisfaisante.

En dehors des sites d'intérêt communautaire, l'étude qui démarre sous l'égide du Conseil Général doit déboucher sur des prescriptions précises qui s'imposeront aux responsables des plans d'aménagement. Mais, en dehors du fait que, dans les Sites d'intérêt Communautaire, des documents d'objectifs doivent être établis et des plans de gestion définis, **on ne discerne pas de raisons majeures pour qu'existent, pour les Sites d'intérêt Communautaire et pour les zones d'habitats favorables diffuses, deux systèmes distincts de règles de protection du pique-prune et de ses habitats.**

Dans tous les cas de figure, la **connaissance fine de l'existant** est par ailleurs un préalable absolu. D'où l'importance des travaux d'inventaire, point abordé dans le cadre de l'évaluation du programme "Natura 2000" conduite au sein de l'Inspection Générale de l'Environnement.

<p>La mission recommande donc que les prescriptions tendant à la protection des habitats des espèces protégées dans les zones spéciales de conservation servent de référence pour les zones limitrophes.</p>

Elle émet par ailleurs le vœu que soient développés les moyens mobilisés pour une meilleure connaissance des habitats et la biologie de l'espèce protégée.

7.5.2 . Une évaluation dynamique et itérative:

Deux démarches peuvent marquer le cheminement d'un projet.

L'une part des prescriptions environnementales, poussées jusqu'où il est possible de le faire. Après avoir procédé à un recensement des habitats potentiellement favorables, on élabore les contraintes à respecter strictement par le projet autoroutier, les opérations de remembrement et les travaux connexes, et l'on apporte en conséquence les compléments nécessaires aux études d'impact existantes. A mesure que le projet s'affine, il est passé au crible de cette grille de critères environnementaux, lesquels peuvent être rendus eux-mêmes plus précis. Cette logique peut être qualifiée de **prescriptive**.

Selon l'autre démarche, qui répond à ce que l'on peut appeler une **logique de projet**, c'est aux concepteurs de ce dernier qu'il appartient d'abord de prendre en compte les contraintes environnementales. Cela bien sûr en respectant les contraintes qui leur ont été fixées au départ mais aussi par le jeu des mesures d'atténuation qu'ils sont le mieux à même de définir et de mettre en œuvre.

A l'appui de cette logique, le fait que la plupart de ces mesures d'atténuation,

- limitation du nombre d'arbres risquant l'abattage lors de la construction de l'ouvrage,
- atténuation de l'effet de coupure par implantation de fûts dans le réseau des arbres à cavité, ou par la réalisation d'équipements conçus spécialement à cet effet,
- entretien des réseaux d'arbres à cavité existants, et développement d'autres axes de dispersion,
- limitation de l'impact des opérations de réaménagement foncier,

ne peuvent en effet être précisées qu'une fois connus de manière très précise le projet autoroutier lui-même, le périmètre exact des opérations de remembrement et le contenu des programmes de travaux connexes.

Cette mise en responsabilité du projeteur est pleinement dans l'esprit de la réglementation européenne et nationale. Mais elle implique dialogue et transparence à l'égard des "prescripteurs", faute de quoi le porteur du projet est conduit à se constituer juge et partie. Il n'est ni logique ni légitime que ce dernier puisse par exemple déclarer son projet sans impact significatif. Tout au plus peut affirmer, en en apportant la démonstration, qu'il a tout mis en œuvre à cet effet.

C'est à l'Etat, dans sa double responsabilité de Maître d'ouvrage et de porteur de la politique environnementale, qu'il appartient d'endosser les conclusions de l'évaluation appropriée. Il le fera d'autant mieux que le processus prescriptions / projet aura été dynamique et itératif. La logique de projet ne peut que s'enrichir du dialogue. L'information et la concertation ne doivent pas se limiter aux phases amont, mais au contraire accompagner de bout en bout l'élaboration du projet. La Direction des routes ne

peut par exemple se contenter d'affirmer sur la base d'études sommaires confiées au CETE de l'Ouest que le tracé actuellement retenu est le meilleur de tous les tracés possibles. Encore faut-il ouvrir le débat dans la transparence, avec les "prescripteurs" et avec le public.

La mission recommande que s'instaure un processus dynamique et itératif d'amélioration du projet grâce au dialogue prescripteurs / projeteurs.

7.5.3 Une évaluation portant sur le projet dans sa globalité:

La question majeure qui a, pendant trop longtemps, divisé les protagonistes, était de savoir si l'évaluation pouvait ou non être fractionnée entre celle qui portait sur le ruban autoroutier d'une part, les travaux annexes d'autre part. Accessoirement certaines divergences se manifestent quant au degré de maturité des projets autorisant une telle évaluation. On peut schématiser ainsi les deux positions en présence :

Considérer de manière séparée les incidences de l'autoroute d'une part, des travaux annexes d'autre part. Pour ces derniers, procéder à un recensement des habitats potentiellement favorables, en déduire les contraintes à respecter strictement par les opérations de remembrement et les travaux connexes, et apporter en conséquence les compléments nécessaires aux études d'impact existantes.

Selon cette conception, il n'y a pas lieu, pour chacune des composantes du projet, d'en savoir beaucoup plus sur les autres. Il suffit de s'assurer qu'elle respecte bien les prescriptions édictées en amont. Les éventuelles interactions ou complémentarités sont ainsi traitées par préterition. Il n'y a pas lieu non plus de soumettre à évaluation chaque composante du projet global, puisqu'on postule qu'elle respectera les prescriptions édictées en amont. Outre qu'il reste à vérifier la validité de ce postulat, cette façon de voir a pour faiblesses d'une part la **fragmentation des approches**, d'autre part son caractère figé. Elle ne permet notamment pas la prise en compte fine des mesures d'atténuation qui ne peuvent être appréciées que de manière globale, et à un stade suffisant d'élaboration des projets.

L'autre conception revient à considérer beaucoup plus globalement l'évaluation des incidences du projet, et à élaborer un protocole d'évaluation valable à la fois pour l'autoroute et les autres projets qui pourraient lui être associés, dont les travaux connexes de remembrement. On ne se limite, comme dans l'approche précédente, à l'énoncé de prescriptions à respecter strictement par chaque composante du projet, mais on s'attache à conduire l'évaluation d'incidence sur le projet dans sa globalité, et suffisamment élaboré, y compris dans les mesures d'atténuation qu'il comporte **et le dispositif de surveillance associé**, pour qu'elle soit parfaitement pertinente et convaincante.

Cette deuxième approche est sûrement dans l'esprit de la Directive européenne, mais elle est ambitieuse. Il faut, en effet, arriver à l'élaboration de projets assez étudiés sans que soient reprises des procédures administratives d'enquêtes parcellaires ou autres, au risque de donner le sentiment que l'on cherche à faire avancer le projet à marche forcée. On ne peut par ailleurs ignorer que sont en cause les intérêts de multiples parties prenantes, dont les agriculteurs, qui ne peuvent indéfiniment subir des attermoissements.

L'évaluation des incidences du projet autoroutier donne actuellement lieu à **deux démarches parallèles**: d'une part l'exploitation du rapport d'étude OGE consacré pour l'essentiel au fuseau autoroutier; d'autre part le démarrage imminent, sous les auspices du Conseil Général, de l'étude d'impact consacrée aux remembrements. S'y ajoute, mais n'interférant que marginalement avec les précédentes (encore qu'il soit bien dit, dans l'article 6 § 3 que l'évaluation des incidences doit s'apprécier au regard des objectifs de conservation du site) le lancement, sous l'égide de la DIREN, du document d'objectifs (DOCOB) du site Natura 2000. Le dispositif ne nous paraît pas pour autant optimisé.

Un raisonnement simple consisterait à dire qu'il a été prouvé par l'étude OGE (et l'avis donné subséquemment par le Professeur Blandin) que, moyennant certaines mesures d'atténuation, l'autoroute n'aura en elle-même pas d'impact significatif; et qu'il suffira de faire en sorte (quitte, à l'extrême, à renoncer complètement à les engager) qu'il en soit de même pour les opérations de remembrement, pour que le projet, dans sa globalité, puisse être considéré comme sans impact significatif.

Il ne nous semble pas possible de s'en satisfaire pour les raisons suivantes:

Tout d'abord, comme il en va pour tout effet de seuil, les instances autorisées pour en juger (et en dernier ressort la Cour de Justice Européenne) pourraient considérer que le cumul de deux effets non significatifs ne conduit pas nécessairement à un impact global non significatif. Il n'en irait à la rigueur autrement que si l'on renonçait à tout remembrement, ou que si l'on prouvait que les opérations de remembrement n'ont aucun impact sur les Sites d'Intérêt Communautaire proposés.

En ce sens les services déconcentrés du ministère de l'agriculture font valoir que, dans les Sites d'Intérêt Communautaire, aucun châtaignier à fruits ne sera atteint, et même qu'il sera parfaitement loisible, sur des secteurs aussi peu étendus, de ménager les éventuelles haies bocagères susceptibles de contribuer à la continuité du réseau d'habitats favorables. Il n'en demeure pas moins difficile d'affirmer avec certitude que les travaux connexes réalisés en dehors des Sites d'Intérêt Communautaire n'ont strictement aucune incidence sur le fonctionnement écologique de ceux-ci.

En second lieu, la "charge de la preuve" en ce qui concerne le respect des articles 6 et 12 de la Directive incombe, sous réserve de l'appréciation des pouvoirs publics, au porteur du projet susceptible d'affecter les sites, ici la Direction des Routes, ou la société concessionnaire. Or il est acquis que, si impact significatif il y a, la part imputable aux remembrements risquera, en fonction des options prises, d'être très supérieure à celle de l'autoroute elle-même. Ces remembrements étant la conséquence du projet autoroutier, **les porteurs de ce projet ne peuvent en quelque sorte s'en désintéresser**, ni laisser à d'autres instances le soin d'évaluer leur incidence. Il doit bien y avoir, ne serait-ce que formellement, une évaluation unique, enregistrée et motivée (selon les termes de la notice "gérer les sites Natura 2000"), afin qu'elle puisse être considérée comme "appropriée".

En l'état actuel du droit, ni la Direction des Routes ni la société concessionnaire ne peuvent se voir confier le contrôle des remembrements. Une réflexion pourrait être engagée utilement sur ce sujet.

En revanche, rien n'interdit aux maîtres d'ouvrage respectifs de l'autoroute et des opérations de remembrement d'établir, sur la base d'un accord volontaire, un document unique pour harmoniser leurs projets et leurs pratiques.

Engager, avec l'ensemble des ministères concernés, une réflexion sur le thème de la coordination et du partage des responsabilités entre les maîtres d'ouvrage concernés par les aménagements linéaires et leurs annexes (remembrements, passages à faune sauvage...) tant en ce qui concerne la conception des projets que le suivi de leur exécution et leur gestion.

Il est en outre difficile de se satisfaire (et la Commission risque bien de l'entendre ainsi) de la juxtaposition d'approches partielles si pertinentes soient-elles, la DDAF se focalisant sur les conséquences de l'article 12, la DIREN sur celles du 6 § 3 et sur les conditions de gestion de la zone Natura 2000, la DR et la société concessionnaire sur les conditions de reprise des procédures, la DNP sur les garanties qu'elle pourra avoir sur le strict respect de la Directive, la D4E sur la mise en pratique d'une méthodologie exemplaire.

La conduite indépendante de deux démarches, l'une au titre de l'article 6 § 3, l'autre au titre de l'article 12, risquerait, ainsi qu'on l'a déjà souligné, de conduire à certaines incohérences.

Le **fractionnement des approches** pourrait avoir de plus pour conséquence fâcheuse d'entériner le principe de remembrements inutilement importants sous prétexte qu'ils respectent les cahiers de prescriptions opérationnelles, alors que les connaissances en matière de modes de dispersion du pique-prune n'en sont qu'à leurs balbutiements. Sans être nécessairement un expert, il n'est que de se rendre sur le terrain pour pressentir les conséquences négatives que seraient susceptibles d'avoir les travaux connexes aux remembrements, sortis de leur contexte plus global. S'il est vrai – comme l'affirment les experts – que, dans les périmètres concernés, les haies bocagères n'ont qu'un rôle subsidiaire dans la préservation des habitats favorables, elles n'en paraissent pas moins contribuer à la continuité d'un maillage essentiel.

Enfin, on a vu plus haut que l'une des mesures envisagées par les experts au titre de **l'atténuation** des incidences négatives du projet consisterait à favoriser la constitution de corridors écologiques pouvant impliquer aussi bien les emprises autoroutières et leurs dépendances (aires de repos, échangeurs) que les territoires avoisinants. Cette seule perspective milite bien en faveur d'une "conciliation" des deux approches au sein d'un même projet considéré dans sa globalité.

En conformité avec ce qui a été dit au début de ce chapitre, nous proposons donc que soit, sous l'autorité de Mme le préfet, engagée l'élaboration d'un rapport unique d'évaluation des incidences du projet considéré dans sa globalité, tant sur un plan géographique que sectoriel et juridique.

Compte tenu des démarches en cours, il ne serait sans doute pas nécessaire de procéder à de nouvelles études, mais de proposer le cadre (cahier des charges établi pour les ZSC étendu aux zones situées en dehors) dans lequel les premières doivent s'inscrire, et les objectifs auxquels elles doivent impérativement répondre. Le pilotage devrait en être assuré par une personnalité en charge d'une mission spéciale auprès de Mme le préfet, personne qui pourrait également assurer la coordination du suivi des interventions sur le

terrain (cf. infra). Le bureau d'études maître d'œuvre devrait être choisi avec la plus grande attention.

7.6 Pour un renforcement des maîtrises d'œuvre et d'ouvrage locales et une clarification des missions:

En début de ce rapport, et tirant les leçons des expériences passées, nous avons exposé qu'une bonne gestion locale du dossier implique que l'on **distingue** bien les trois niveaux où se jouent les enjeux essentiels. On les rappelle ci-dessous:

La fonction d'information et de concertation, permettant l'expression de chacun, dans la plus grande transparence, doit être renforcée. Ce rôle consultatif incombe à l'actuel comité de suivi présidé par Mme le préfet, élargi au delà du suivi des travaux de remembrements à l'ensemble du projet;

La fonction de validation scientifique des options retenues, telle qu'elle est remplie par le Professeur Blandin, en sachant que, in fine, c'est au Ministre, s'entourant de ses conseils (dont le CNPN) qu'appartiendra le dernier mot;

La fonction de pilotage opérationnel, qui suppose la mise en place d'un comité de pilotage placé sous la responsabilité d'un coordonnateur. Ce comité de pilotage doit avoir pour triple vocation de rapporter devant le comité de suivi, d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'étude d'évaluation des incidences du projet dans sa dimension globale, et de prendre toutes dispositions pour s'assurer que, sur le terrain, les prescriptions concernant tant le projet autoroutier que ses annexes, y compris les travaux de remembrement sont rigoureusement respectés.

7.6.1 L'information et la concertation:

Afin de sortir du climat d'incompréhension qui s'est établi, il convient de tout mettre en œuvre pour combler le déficit d'information et de concertation dont font état les partenaires localement concernés par le projet d'autoroute A 28, et particulièrement le milieu associatif et les organisations agricoles.

S'agissant d'abord des **associations**, elles estiment, en s'appuyant sur les cartes figurant dans le rapport de l'étude OGE d'avril 2001, que le tracé retenu est extrêmement pénalisant sur le plan de l'environnement. Il se situe en effet sensiblement au milieu de la zone la plus favorable à *Osmoderma eremita*. Elles considèrent qu'en application de la directive "Habitats", des tracés alternatifs auraient dû être étudiés.

Certaines pensent que l'autoroute pourrait se situer à l'ouest du fuseau retenu. D'autres, s'appuyant sur le trafic actuel et une perspective de 7.000 véhicules/jour à moyen

terme argumentent en faveur du réaménagement de la RN 138 avec déviation de Château-du-Loir. Toutes les associations sont conscientes des avantages et des inconvénients de ces alternatives. Elles regrettent en premier lieu que leurs propositions n'aient pas été écoutées par le maître d'ouvrage.

Les risques que font porter les projets actuels sur la protection du **val de Loir**, tant sur le plan de la sauvegarde des habitats à chauves-souris que sur le plan hydraulique, sont mis en avant par certaines associations.

La traversée se présente de la manière suivante : après être descendue du coteau nord, (habitat potentiel à chauves-souris) l'autoroute franchit la voie de chemin de fer Le Mans-Tours puis le Loir. Elle prend ensuite la vallée en écharpe sur environ 2,5 Km. sur remblai avant de rejoindre le coteau sud. Des ouvrages hydrauliques permettent aux ruisseaux provenant du coteau sud de rejoindre le Loir. Les associations estiment que ces ouvrages sont insuffisants et ont présenté des relevés de hauteur de crue, non connus des projeteurs, en appui à leurs dires. A ce jour elles ne savent pas si ces éléments ont été pris en compte. Elles estiment également que le remblai aggravera de manière significative les crues du Loir et n'avoir pas eu de réponse satisfaisante sur ce point.

Là encore il serait nécessaire **d'améliorer le dialogue avec les associations locales**, en montrant que les critiques formulées ont été entendues et, dans le cas où aucune suite n'a été donnée; en explicitant les raisons du maintien de la solution initiale.

La même demande d'information et de concertation émane des **milieux agricoles**. C'est ainsi que l'association "Couleur Nature" regrette que l'ensemble des agriculteurs concernés n'aient pas été invités à une réunion explicative sur les méthodes et enjeux des études actuellement en cours sur les incidences des opérations de remembrement des périmètres au sud d'Ecommoy.

L'actuel Comité de suivi des travaux de remembrement constitue une instance toute désignée pour assurer cette fonction d'information et de concertation.

Dans la logique du schéma organisationnel qu'elle préconise, elle suggère cependant d'en élargir le champ et la composition, et d'en préciser le rôle.

Elargir le champ de compétence du Comité de suivi au projet considéré dans sa globalité, afin que les participants disposent de l'information la plus large, y compris en ce qui concerne le projet autoroutier.

Elargir sa composition à l'ensemble des acteurs concernés, et faire en sorte que les experts puissent effectivement y être entendus.

Préciser le rôle du Comité, qui est d'être un lieu d'échanges et de débats, en vue de formuler des avis, mais ne saurait être érigé en instance de décision ou de validation des choix.

7.6.2 La validation scientifique des options retenues:

Les experts en mesure de se prononcer, en raison de leurs compétences, sur les incidences des projets sur les habitats favorables à l'*Osmoderma eremita*, ne sont pas légion, et ce n'est pas la moindre difficulté à surmonter. Certains opposants au projet d'autoroute A 28 entre Ecommoy et Montabon ne manquent pas de mettre en cause l'impartialité de ceux qui ont déjà été amenés à intervenir sur ce dossier délicat.

La mission ne fait pas sienne la revendication de certains, émanant des milieux associatifs locaux, tendant à ce que l'on multiplie le recours à différents experts. Elle considère que les querelles d'experts ne pourront guère apporter de valeur ajoutée à la gestion du dossier.

En revanche, elle estime que **le processus local de validation doit être continu**, en en "consolidant" les différentes étapes: celle de la caractérisation de l'état initial, ainsi qu'il a déjà été dit, celle des prescriptions s'imposant aux concepteurs des projets, celle enfin de l'appréciation des impacts des projets, compte tenu des mesures d'atténuation proposées.

Il serait d'autre part opportun que cette évaluation se poursuive au-delà de la réalisation des projets, notamment pour apprécier a posteriori les conséquences de ceux-ci, et suivre, sur le moyen terme, l'efficacité des mesures d'atténuation.

Consolider, en réunions du Comité de suivi, chaque étape du processus d'évaluation des incidences du projet.

La mission estime en outre nécessaire de bien situer les **responsabilités** de chaque partie prenante dans cette évaluation des incidences, qui est évidemment déterminante pour un bon aboutissement du projet, notamment au regard des exigences de la Commission Européenne.

Ainsi qu'il a été dit, les promoteurs des projets, s'ils doivent tout mettre en œuvre pour en minimiser les impacts, ne sont pas les mieux placés pour juger de leur caractère significatif ou non. Quant aux experts localement mobilisés, s'ils peuvent formuler des avis précieux, la décision ne saurait leur appartenir.

C'est bien à l'Etat qu'il appartient de décider si le projet est ou non susceptible d'affecter de manière significative un site d'intérêt communautaire (article 6 § 3), ou d'entraîner la détérioration ou la destruction de sites de reproduction ou d'aires de repos (article 12), en faisant référence aux objectifs de conservation du site, c'est à dire au respect de son intégrité, de la cohérence de sa structure et de sa fonction écologique.

Pour cela, il lui sera naturellement loisible de s'entourer de tous les avis requis, dont celui du CNPN.

Cependant, quelque soit le sérieux apporté à cette évaluation, elle laissera toujours place à une marge d'appréciation. Certains cas concrets commencent cependant à faire "jurisprudence".

Pour la grande rocade sud d'Angers, les arguments développés par les associations de défense de l'environnement - caractère non impérieux de l'ouvrage, irréversibilité des préjudices occasionnés, atteinte à un site reconnu aux plans national et international - ont conduit la Cour administrative d'appel de Nantes à "sortir" cette infrastructure du schéma directeur en amont de toute enquête publique.

En sens inverse, l'étude d'évaluation du projet de ligne à très haute tension entre Tavel et Tricastin traversant une zone proposée en site d'intérêt communautaire au titre de la directive "habitats" a permis de conclure, compte tenu des importantes mesures d'atténuation proposées, à son absence d'effet significatif. Il est intéressant de noter que ce résultat a pu être obtenu après comparaison de trois versions différentes d'implantation de la ligne.

Dans cette "démonstration" qu'il convient d'apporter tant au niveau local que national et européen, les différentes parties prenantes doivent se mobiliser tant pour justifier de l'optimisation des choix de base, que pour mettre en valeur les mesures d'atténuation qui ont été imaginées dans le processus itératif établi entre prescripteurs et projeteurs, et se donner tout les moyens pour assurer la conformité des réalisations aux projets, et en permettre l'évaluation à moyen terme.

La mission rappelle que s'il appartient à chaque maître d'ouvrage - du projet autoroutier ou des travaux de remembrement - de tout mettre en œuvre pour minimiser les éventuels impacts négatifs de son projet, c'est à l'Etat seul de se prononcer, en s'entourant des expertises jugées utiles, sur le caractère significatif ou non de ceux-ci.

Ce n'est qu'au cas, peu probable en l'état actuel des connaissances, où il faudrait avoir recours au 6 § 4, qu'il faudrait aborder les deux étapes suivantes:

Adoption des mesures compensatoires nécessaires pour maintenir la cohérence globale de Natura 2000,

Mise en évidence des raisons impératives d'intérêt public majeur du projet.

Rien n'interdit au contraire, bien que cette argumentation relève en théorie de l'article 6 § 4, à l'Etat d'apporter tous éléments démontrant qu'il n'existait aucune solution alternative préférable à celle qui a fait l'objet de l'évaluation appropriée d'incidence.

En supposant démontrée l'absence d'effet significatif du projet, il faudra encore s'assurer qu'au stade de sa réalisation, les engagements pris sont bien tenus. C'est l'objet du dernier élément de ce chapitre.

7.6.3 Une maîtrise renforcée de la conduite et du suivi des opérations sur le terrain:

Le Comité de suivi des travaux de remembrement placé sous l'autorité de Mme le préfet constitue une instance appropriée pour l'information des différentes parties prenantes, et l'écoute de leurs observations, voire pour formuler un avis sur les propositions du maître d'ouvrage. Il n'est en revanche pas organisé pour assurer un véritable suivi de ce qui se passe effectivement sur le terrain.

A été également créé en mai 1997 un comité de suivi des engagements de l'État qui comprend l'ensemble des acteurs institutionnels et associatifs. Cette instance n'intervient en principe que pour constater, au cours de la réalisation des travaux et une fois ceux-ci terminés, le respect par l'État des engagements qu'il a pris.

C'est pourquoi nous proposons, nonobstant l'existence de ce comité, la constitution d'un **groupe opérationnel** piloté par un fonctionnaire (le DDE par exemple) placé sous l'autorité de Mme le préfet, et rassemblant, en coordonnant les interventions, les opérateurs concernés par le projet.

Plus précisément, ce groupe opérationnel devrait se voir confier trois missions;

Préparer les réunions du Comité (élargi) de suivi des opérations liées à la réalisation du projet d'autoroute A 28 et de ses travaux annexes, et rapporter devant ce Comité.

Assurer la maîtrise d'ouvrage de l'étude globale d'évaluation des incidences, synthèse de l'étude OGE relative au ruban autoroutier et de l'étude en cours sur les impacts des opérations de remembrement;

S'assurer que toutes mesures appropriées sont mises en œuvre, sur le terrain, pour assurer une réalisation conforme aux prévisions. Le cas échéant, faire toutes propositions utiles à cette fin. Dans ce dernier rôle, rien ne paraît devoir s'opposer à ce que soient associés au dispositif de suivi et de contrôle les groupes sociaux localement concernés, y compris ayant une sensibilité davantage tournée vers la protection des milieux naturels que vers la réalisation du projet autoroutier.

On ne doit pas non plus exclure qu'il soit fait appel à un bureau d'études extérieur à l'administration (organisme de contrôle et de certification) pour s'assurer de la conformité des réalisations aux projets.

En renfort des agents de l'administration, la société concessionnaire ne pourrait-elle être mise à contribution, en dehors même de son emprise, pour assurer la surveillance des travaux, et veiller à leur conformité avec ce qui avait été prévu.? Ne pourrait-elle également se porter acquéreur d'espaces débordant le périmètre qui lui est affecté, pour le gérer dans un premier temps, avant remise ultérieure à un gestionnaire motivé. C'est ce qu'avait fait, par exemple, la SAPRR pour l'étang des Maillys, création artificielle résultant des emprunts en granulats nécessaires à la construction de l'A 31. Encore n'est-elle pas seule à pouvoir prétendre à un tel rôle, qui n'est d'ailleurs pas directement de sa vocation.

Le Maître d'ouvrage, et la société concessionnaire, doivent savoir, dans un contexte difficile et en milieu sensible, se comporter en aménageurs ayant, dans leurs pratiques, le souci d'intégrer l'environnement, non seulement comme contrainte, mais comme ambition.

8. Conclusions.

Le projet d'autoroute A28, fortement contesté par les associations de protection de l'environnement tant sur le plan de la pertinence (faible trafic prévu) que sur son tracé (traversée de zones naturelles remarquables, coupure de la vallée du Loir etc.) a vu ses travaux retardés depuis la découverte fortuite d'*Osmoderma eremita* il y a environ 5 ans.

La prise en compte de cette espèce protégée s'est traduite par les mesures suivantes :

- Modification des plans des travaux connexes liés aux remembrements pour 10 communes situées, au nord d'Ecommoy afin de prendre en compte la préservation de l'habitat d'*Osmoderma eremita*. Ces modifications ont fait l'objet d'un accord du MNHN. Les travaux réalisés présentent par rapport aux plans adoptés des écarts que la mission ne juge pas significatifs.
- Étude, délimitation et envoi à Bruxelles de projets de sites "Natura 2000" pour la préservation de l'habitat de cette espèce; lancement des études pour établir les documents d'objectifs.
- Réalisation d'une étude d'incidence sur le tracé de l'autoroute entre Ecommoy et Montabon par le bureau d'étude OGE. Cette étude propose un certain nombre de mesures : modification du tracé de l'échangeur, modification du tracé à l'intérieur de la bande des trois cents mètres etc.. Elle conclut que si les mesures d'atténuation proposées sont mises en œuvre, l'impact de l'autoroute sur *Osmoderma eremita* ne sera pas significatif. Cette étude a fait l'objet d'un avis du MNHN (Professeur Blandin).

Toutefois la mission estime que les mesures suivantes devraient être prises :

1. Transformation du "comité de suivi des remembrements" en instance de concertation élargie susceptible de donner des avis au Préfet, d'une part en étendant ses compétences à l'ensemble des études et travaux liés à l'A28 et d'autre part en complétant sa composition pour y introduire des représentants de toutes les parties concernées par ce projet.

2. Mise en place auprès de Mme le préfet d'un groupe de pilotage opérationnel chargé d'une part du contrôle et du suivi des travaux (en particulier la réalisation des mesures d'atténuation prévues) et d'autre part de préparer le travail du comité de suivi. Ce groupe de travail pourrait être placé sous la conduite d'un coordonnateur missionné à cet effet qui aurait également en charge d'assurer le pilotage de l'étude de synthèse évoquée ci-dessous.

3. Élaboration d'un dossier de synthèse des études d'impact concernant d'une part le tracé autoroutier et d'autre part les remembrements afin de s'assurer que si les travaux pris séparément n'ont pas d'impact significatif, il en est de même de leur conjugaison. La mission propose que ce soit le gouvernement qui se prononce en dernier ressort sur

l'impact significatif ou non des travaux pris dans leur globalité. Cette décision doit être préparée par le MATE après avis du CNPN

Recueil des éléments démontrant que le tracé autoroutier a bien été optimisé et qu'il n'existe pas d'alternative moins dommageable. Présentation de ces études et conclusions au comité de suivi et au MATE. Conduite d'investigations complémentaires dans le cas où les éléments actuels s'avéreraient insuffisants.

4. Poursuite des études sur les mesures d'atténuation, y compris celles tendant à réduire les caractéristiques du projet au droit des zones "Natura 2000" (y compris en envisageant le passage à 2 fois une voie).

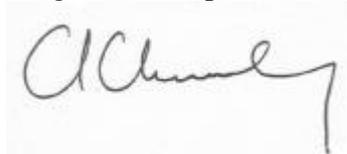
5. Extension des sites "Natura 2000" à *Osmoderma eremita* situés au sud d'Ecommoy, dans un souci de continuité biologique (suppression de l'aspect "peau de léopard" des sites actuellement proposés). Proposition par la France de sites à *Osmoderma eremita* dans d'autres régions (départements de l'ouest, Pays Basque, Bourbonnais)

6. Implication plus forte de la société concessionnaire qui devrait considérer le projet dans sa globalité. Elle pourrait, par exemple, acquérir des espaces favorables à *Osmoderma eremita* ou apporter des contributions financières pour le maintien ou l'amélioration d'habitats favorables.

Enfin la mission a fait d'autres propositions, développées dans le corps du rapport et qui sont reprises en annexe.

Michel Burdeau

Ingénieur général des ponts et chaussées



Louis Blaise

Inspecteur général de l'équipement



Yves Fournier

Chargé d'inspection générale



membres de l'inspection générale de l'environnement

et

Michel Taillier

Ingénieur général du génie rural des eaux et des forêts
membre du CG GREF



Annexe 1 :recommandations

1. LA MISSION CONFIEE A L'IGE:	1
2. L'OSMODERMA EREMITA ET L'AUTOROUTE A28, LA MAITRISE DIFFICILE D'UN DOSSIER COMPLEXE :.....	1

La mission recommande que soit développées, dans l'enseignement supérieur, les formations de naturalistes de terrain, et que soit engagée une action forte visant à renforcer les filières de formation dans le domaine de la systématique et à valoriser la place de la biologie animale et végétale dans la carrière des chercheurs. 2

6. LA CONDUITE DES OPERATIONS DE REMEMBREMENT AU NORD D'ECOMMOY:.....	9
6.2 LES MODALITES DE PRISE EN COMPTE DU PIQUE-PRUNE AU STADE DES ETUDES PREALABLES :	10

La mission insiste sur la nécessité de s'assurer, au stade des études préalables à tout projet important, et à fortiori de ceux rentrant dans le champ d'application de la directive 92/43 que les moyens humains et financiers nécessaires à l'établissement d'un état initial précis ont bien été mis en place. 11

6.4 :LA CONFORMITE ENTRE CE QUI A ETE EFFECTIVEMENT REALISE SUR LE TERRAIN ET LES DOCUMENTS	12
--	-----------

Que les analyses d'écart effectuées par la DDAF entre travaux prévus et réalisés sur les communes d'Ecommoy et Saint Jean d'Assé soient portées à la connaissance du comité de suivi. 14

Que ces analyses d'écart soient rapidement étendues à l'ensemble des communes remembrées au nord d'Ecommoy (si nécessaire après une nouvelle couverture photographique aérienne en vue verticale, plus facile à interpréter). 14

Étudier les potentialités de la ripisylve et des îlots boisés pour la conservation d'Osmoderma. 14

Le cas échéant mettre en place des mesures de gestion, le maître d'ouvrage des opérations de remembrement pouvant appel en particulier aux financements de l'Agence de l'eau Loire-Bretagne. 14

7. LA POURSUITE DES OPERATIONS AU SUD D'ECOMMOY :	16
--	-----------

La mission considère que l'étude réalisée par l'OGE constitue bien un élément de l'évaluation appropriée au sens de l'article 6 § 3 de la Directive 92 / 43, qui devra être versé au dossier de l'évaluation globale du projet (cf. infra). 24

Elle estime qu'il serait par ailleurs judicieux d'examiner la possibilité de réaliser le projet autoroutier selon des caractéristiques géométriques réduites. Moyennant une signalisation appropriée, attractive et pédagogique, cette gêne pourrait, pour autant qu'elle soit limitée en longueur, être comprise et acceptée par les usagers de l'autoroute. 24

La mission insiste sur la nécessité absolue de bien respecter les différentes étapes logiques de la démarche actuellement engagée en ce qui concerne l'évaluation de l'impact des remembrements et de leurs opérations connexes. 26

Les phases de préconisation et de prescriptions doivent avoir été menées à leur terme avant tout intervention des géomètres. Le maître d'ouvrage devra veiller à faire strictement respecter ces dernières. 25

Accorder la plus grande importance aux actions de sensibilisation, d'information et de concertation tournées vers les acteurs du remembrement 27

S'interdire, à titre de précaution élémentaire, toute intervention non impérative pour la réalisation du projet, de quelque nature qu'elle soit, risquant d'avoir une "incidence négative importante" sur l'espèce concernée. C'est à quoi devront s'attacher les auteurs du projet de schéma directeur des opérations de remembrement, en prêtant une attention particulière aux sites de reproduction ou de repos. 27

Au-delà des travaux de saisine fine de l'état existant, veiller à ce que les reports sur plans soient d'une parfaite lisibilité. Susciter le cas échéant des examens contradictoires de ces documents pour éviter toute ambiguïté ou tout risque de contestation ultérieure. 27

Tant les prescriptions s'imposant aux projeteurs que l'évaluation des incidences des projets d'aménagement doivent être soumises à l'avis du comité de suivi, avant validation éventuelle par les services compétents de l'administration centrale. 28

Renforcer le contrôle, sur le terrain, des réalisations, afin d'assurer leur conformité avec ce qui est projeté. Le cas échéant, faire appel à des sociétés de services spécialisées. 27

7.5 POUR UNE EVALUATION GLOBALE DE L'INCIDENCE DU PROJET AUTOROUTIER, Y COMPRIS SES ANNEXES:.....28

La mission recommande donc que les prescriptions tendant à la protection des habitats des espèces protégées dans les zones spéciales de conservation servent de référence pour les zones limitrophes. 29

Elle émet par ailleurs le vœu que soient développés les moyens mobilisés pour une meilleure connaissance des habitats et la biologie de l'espèce protégée. 30

La mission recommande que s'instaure un processus dynamique et itératif d'amélioration du projet grâce au dialogue prescripteurs / projeteurs. 31

Engager, avec l'ensemble des ministères concernés, une réflexion sur le thème de la coordination et du partage des responsabilités entre les maîtres d'ouvrage concernés par les aménagements linéaires et leurs annexes (remembrements, passages à faune sauvage...) tant en ce qui concerne la conception des projets que le suivi de leur exécution et leur gestion. 33

En conformité avec ce qui a été dit au début de ce chapitre, nous proposons donc que soit, sous l'autorité de Mme le préfet, engagée l'élaboration d'un rapport unique d'évaluation des incidences du projet considéré dans sa globalité, tant sur un plan géographique que sectoriel et juridique. 33

7.6 POUR UN RENFORCEMENT DE LA MAITRISE D'OEUVRE LOCALE ET UNE CLARIFICATION DES MISSIONS:34

La fonction de dialogue et d'échange, permettant l'expression de chacun, dans la plus grande transparence. Ce rôle consultatif peut être joué par l'actuel comité de suivi présidé par Mme le préfet, éventuellement élargi; 34

La fonction de validation scientifique des options retenues, telle qu'elle est remplie par le Professeur Blandin, et que l'on peut imaginer d'ouvrir à d'autres expertises, en sachant que, in fine, c'est au Ministre, s'entourant de ses conseils (dont le CNPN) qu'appartiendra le dernier mot; 36

La fonction de pilotage opérationnel, qui suppose la mise en place d'un comité de pilotage placé sous la responsabilité d'un coordonnateur. Ce comité de pilotage doit avoir pour triple vocation de rapporter devant le comité de suivi, d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'étude d'évaluation des incidences du projet dans sa dimension globale, et de prendre toutes dispositions pour s'assurer que, sur le terrain, les prescriptions sont bien respectées. 36

Elargir le champ de compétence du Comité de suivi au projet considéré dans sa globalité, afin que les participants disposent de l'information la plus large, y compris en ce qui concerne le projet autoroutier. 35

Elargir sa composition à l'ensemble des acteurs concernés, et faire en sorte que les experts puissent effectivement y être entendus. 35

Préciser le rôle du Comité, qui est d'être un lieu d'échanges et de débats, en vue de formuler des avis, mais ne saurait être érigé en instance de décision ou de validation des choix. 35

Consolider, en réunions du Comité de suivi, chaque étape du processus d'évaluation des incidences du projet. 36

La mission rappelle que s'il appartient à chaque maître d'ouvrage - du projet autoroutier ou des travaux de remembrement - de tout mettre en œuvre pour minimiser les éventuels impacts négatifs de son projet, c'est à l'Etat seul de se prononcer, en s'entourant des expertises jugées utiles, sur le caractère significatif ou non de ceux-ci. 37

Annexe II

Principales étapes du dossier

1993 – 1997: PARALLELEMENT A DES PROCEDURES QUI AVANCENT A UN RYTHME SOUTENU, DES ASSOCIATIONS SE SAISISSENT DU PIQUE-PRUNE POUR S'EFFORCER DE LES ENTRAVER:

20 juillet 1993: Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction de la section Alençon – Tours de l'autoroute A28; l'étude d'impact ne fait pas mention du Pique-Prune, dont la présence est ignorée à cette époque;

1994: découverte par un entomologiste amateur de ce coléoptère, mais ce n'est qu'en 1996 qu'il fera vraiment parler de lui;

1996: **l'association des Amis de la forêt de Bercé se saisit de ce fait nouveau pour intervenir auprès du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement**, lequel diligente une étude visant à recenser l'habitat des trois espèces protégées susceptibles de se trouver sur le tracé de la future autoroute A28.

mars à mai 1996: constitution des 10 Commissions d'Aménagement Foncier concernant la section Maresché – Ecommoy;

novembre 1996: prise des arrêtés préfectoraux ordonnant le remembrement dans ces 10 périmètres;

septembre 1996: **l'association "Sarthe Nature Environnement"** appelle à son tour l'attention sur la découverte de l'*Osmoderma eremita* dans le fuseau de 300 mètres lié à l'A 28;

27 février 1997: l'association des Amis de la forêt de Bercé demande au ministre le retrait du décret de DUP, en invoquant les dispositions de la convention de Berne, celles de la directive communautaire et celles de l'arrêté interministériel du 22 juillet 1993.

1997 (date à préciser): dépôt par une association d'une plainte auprès de la Commission Européenne;

avril 1997: adoption par les CCAF du classement parcellaire des sols;

30 mai 1997: **signature d'une convention-cadre entre Cofiroute et le MNHN;**

21 juillet 1997: lettre de la DR au MNHN confirmant cette mission, et mettant en place un comité de pilotage de l'étude;

juillet 1997 – juillet 1998: établissement des avant-projets et projets de remembrement;

1998: un recours est introduit par l'association des Amis de la forêt de Bercé contre l'arrêté préfectoral du 16 janvier 1998 ordonnant le remembrement dans trois communes de la Sarthe, pour insuffisance de l'étude d'aménagement au regard de la protection des espèces protégées par l'arrêté ministériel du 22 juillet 1993.

1988 – PRINTEMPS 1989: UNE PHASE INTENSE D'ETUDES SUR LE TERRAIN, DES REUNIONS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION:

29 janvier 1998: tenue, à l'initiative de Cofiroute, d'une réunion d'information sur la localisation de l'*Osmoderma eremita*;

19 juin 1998: présentation par M.Luce, en présence du Professeur Blandin, du rapport d'étape devant la Commission Départementale des Sites de la Sarthe;

24 septembre 1998: rendu par M.Luce, lors d'une réunion du Conseil Général, de son avis sur les 10 projets de remembrement: 5 reçoivent un avis favorable, les 5 autres sont considérés comme à revoir;

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 remembrement, et définir, dans le cadre des mesures compensatoires, un réseau d'arbres favorables;

12 novembre 1998: tenue sous la présidence du Préfet, d'une réunion d'information, à l'issue de laquelle est fixé le calendrier des différentes opérations de remembrement devant conduire, pour les 5 opérations ayant reçu un avis favorable de M. Luce, à une prise de possession des terres à l'automne 1999, et pour les autres, après expertise supplémentaire, à cette prise de possession à l'automne 2000;

hiver 1998 – printemps 1999: conduite sur le terrain par M. Luce, et en liaison avec les CCAF, de cette expertise supplémentaire;

PRINTEMPS - AUTOMNE 1999: ADOPTION DES AVANT-PROJETS REVISES, ET PROGRES DANS L'ELABORATION DES PROPOSITIONS "NATURA 2000":

29 mars 1999: transmission au gouvernement français d'une **demande d'information de la DG XI de la Commission Européenne** (à laquelle il sera répondu le 5 octobre de la même année);

28 avril et 18 mai 1999: lettres de M.Luce au DDAF exposant les conséquences qu'auraient les projets de remembrement s'ils étaient conduits, notamment en ce qui concerne les travaux connexes, dans leur version initiale;

16 juillet 1999: **présentation par le Professeur Blandin, en présence de MM. Luce et Vignon, de la version provisoire du rapport final du MNHN**, lors d'une réunion organisée par le Préfet de la Sarthe avec des représentants des services de l'Etat et de Cofiroute; il en résulte que les remembrements dont la révision avait été demandée peuvent être entrepris, à l'exception de celui qui concerne la commune de Saint Jean d'Assé, où seuls pourront être réalisés les travaux ne touchant pas aux haies et arbres qui constituent l'habitat naturel de l'Osmoderma Eremita;

6 août 1999: la CCAF de Saint Jean d'Assé est tenue informée du résultat des travaux de M. Luce; elle décide que les têtards situés à l'ouest de la RN 138 devront être maintenus en l'état, et que le programme des travaux connexes sera revu en conséquence; les mesures prises par le Département en faveur de la protection des arbres favorables ont été rappelées à cette occasion (elles seront d'ailleurs renforcées par une décision de cette instance intervenue au printemps de l'an 2000);

15 septembre 1999: **lettre de la DPN à Mme le Préfet de la Sarthe** demandant que soient reprises, comme suite à la réunion biogéographique "atlantique" les propositions de sites "Natura 2000" dans le département de la Sarthe; et que, pour la partie au nord d'Ecommoy, tout avant-projet de remembrement fasse l'objet d'une expertise au regard du maintien des espèces protégées et de leurs habitats; en ce qui concerne le sud d'Ecommoy, il est précisé que les travaux doivent être suspendus dans l'attente d'une expertise concertée du rapport définitif de M.Luce.

AUTOMNE 1999 A L'ETE 2000 : RENDU DU RAPPORT DU MNHN ET MISE EN PLACE DU COMITE DE SUIVI:

8 octobre 1999: présentation par le Professeur Blandin d'une synthèse générale de l'étude MNHN devant la Commission Départementale des Sites;

20 octobre 1999: même présentation devant le comité départemental de suivi "Natura 2000");

30 octobre 1999: **le Ministre du METL déclare que la réalisation de l'autoroute ne peut se faire que dans le strict respect de la Directive "Habitats"**, les procédures concernant les sections situées au nord de Tours pouvant en revanche être lancées rapidement;

16 novembre 1999: proposition par le Conseil Général de 6 mesures destinées à favoriser le maintien de l'*Osmoderma eremita* en Sarthe; (**à préciser**)

27 novembre 1999: **rapport final du MNHN** sur "l'impact de l'A 28 sur les populations sarthoises de trois espèces de coléoptères protégées au regard de la Directive "Habitats";

25 janvier 2000: création du comité de suivi des opérations de remembrement;

février 2000: rapport, établi à la demande de Cofiroute, sur l'inventaire des châtaigniers à fruits dans les emprises de l'A 28 d'Ecommoy à la vallée du Loir;

27 avril 2000: lettre de la DPN au METL l'informant de l'état d'avancement de l'étude préalable à la définition d'un ou plusieurs sites d'intérêt communautaire, et réitérant sa demande que toutes études et procédures soient suspendues tant qu'un dossier répondant aux obligations des articles 6.3 et 6.4 de la Directive européenne n'aurait pas été constitué;

2 juin 2000: **lettre du Directeur de Cabinet du MATE** donnant instruction à Mme le préfet de la Sarthe de suspendre toute procédure quelle qu'elle soit au sud d'Ecommoy; les études conduites par Cofiroute devront s'arrêter au raccordement du projet autoroutier avec la RN 138 au droit de Villebourg;

6 juin 2000 et 13 juillet 2000: réunions du comité de suivi des travaux de remembrement; il en résulte principalement la confirmation des précautions à prendre sur la commune de Saint Jean d'Assé, la demande faite à Cofiroute d'étudier certaines modifications du projet (passages à mésofaune, corridors biologiques), la décision d'élaborer, pour le sud d'Ecommoy, une proposition d'inscription de zone "Natura 2000", ainsi qu'un dossier d'inscription à un programme LIFE.

ETE 2000 A CE JOUR: LES DERNIERS DEVELOPPEMENTS

courant 2000: étude géométrique réalisée par Cofiroute pour le **recalage de l'échangeur de Montabon**;

1^{er} septembre 2000: deuxième demande d'information de la Commission européenne (à laquelle le gouvernement français a bien répondu le 26 octobre de cette même année, réponse qui se serait perdue dans les services de la Commission);

novembre 2000: remise par la DIREN de ses "propositions de sites d'intérêt communautaire consacrés au Pique-Prune";

mars 2001: **remise par l'OGE de son rapport, établi à la demande de la DR sur un "complément d'évaluation de l'impact de l'autoroute A 28 sur les populations d'*Osmoderma eremita* d'Ecommoy à la vallée du Loir"**; ce rapport fera, par note en date du 29 juin, l'objet d'un avis de la part du Professeur Blandin, constatant que la meilleure connaissance de la répartition des habitats potentiels ainsi que la prise en compte

des données rendues publiques lors du colloque qui s'est tenu en Suède ont permis d'affiner considérablement le diagnostic et les conclusions à en tirer; il est ainsi considéré que l'étude OGE jette les bases d'un programme de mesures d'atténuation et de mesures compensatoires réalistes;

10 avril 2001: **lettre de mise en demeure de la Commission européenne**, mettant en cause les conditions d'application des articles 6 et 8 de la directive 85/337, ainsi que de l'article 12 de la directive 92/43;

12 juin 2001: transmission par le Secrétaire Général du SGCI à la Représentation Permanente de la France de la note de réponse du gouvernement français;

30 juillet 2001: lettre du MATE (D4E) à Mme le Préfet de la Sarthe donnant la marche à suivre pour la suite des études au sud d'Ecommoy : lancement, sous l'égide du Conseil Général de la Sarthe, d'une étude d'impact "portant sur un périmètre assez vaste pour couvrir les zones susceptibles d'être restructurées en identifiant les continuités biologiques des haies, y compris avec les secteurs proposés comme Sites d'intérêt Communautaire".

Annexe III

Le Pique-prune De la mort lente annoncée, à la restauration de son habitat

Les développements qui suivent résultent d'emprunts sélectifs au rapport du MNHN du 27 novembre 1999, et d'entretiens avec Monsieur le Professeur Patrick Blandin, ainsi qu'avec Monsieur Vincent Vignon, d'OGE;

I. Une régression lente mais inexorable:

Coléoptère de grande taille (20 à 35 mm), (le pique-prune se développe à l'état larvaire en consommant le bois, plus ou moins attaqué par des mycéliums de champignons, de la paroi des cavités présentes dans les arbres (feuillus âgés et aussi ifs).

L'espèce est très exigeante quant au choix de ces cavités: de grande taille, elles peuvent contenir jusqu'à plusieurs mètres cubes de terreau, et abriter plusieurs dizaines, voire une centaine, de larves. A la formation du terreau ont participé de nombreuses espèces, dont des cétoines telle *Gnorimus nobilis*. La présence du Pique-prune témoigne d'un stade très évolué du milieu d'accueil, les xylophages ne s'en prenant qu'à des arbres vieillissants.

Le développement larvaire se prolonge pendant deux à trois ans, et les adultes émergent au début de l'été, pour une durée de vie qui n'excède guère deux mois. La portée de leur vol est limitée à 100 ou 300 mètres grand maximum. On n'en sait guère plus sur leur capacité de migration, notamment par l'utilisation de "relais". On pense que certains individus peuvent faire des escales, sélectives en raison des récepteurs chimiques dont ils disposent.

A l'origine largement répandu en Europe, le pique-prune a disparu de régions entières (Îles Britanniques, nord de la France, Luxembourg, Belgique et Pays Bas notamment). En France, il est encore présent (quoiqu'en déclin) dans la forêt de Fontainebleau, celle de Compiègne, en Alsace, dans le bocage du Bourbonnais, au Pays Basque et, à un moindre degré sans doute dans certaines parties du Massif Central. Mais c'est dans **l'ouest de la France**, et particulièrement la Sarthe et les départements adjacents, que subsiste l'un des ensembles de populations les plus importants de toute l'Europe occidentale.

Si *Osmoderma eremita* focalise naturellement l'attention, les sites qui viennent d'être mentionnés comportent des **espèces voisines**, qui participent au cycle biologique dans lequel il s'inscrit: *Gnorimus variabilis*, grande cétoine encore plus rare qu'*Osmoderma eremita*, spécialisée dans les souches; *Osmoderma gnorimus*, de très faible capacité de dispersion; *Liocola lugubris*, dont la capacité de dispersion et la durée de vie adulte sont plus importantes que pour les cétoines précédents; sans oublier *Cetonischema aeruginosa*, moins rare.

On en sait davantage sur toutes ces espèces depuis le colloque organisé en 1999 en Suède par Kjell Antonsson. Il a notamment été rapporté que l'on avait su reconstituer artificiellement un habitat favorable pour un autre coléoptère, *Linconiscus violaceus*, taupin, prédateur et nécrophage. Jean-Marie Luce a su faire de même pour *Osmoderma eremita*. Mais il est bien évident que ce n'est pas en développant de manière extensive ces pratiques que l'on répondra aux objectifs de la directive "Habitats".

La régression du pique-prune, comme celle des espèces parentes, est liée à **l'évolution des écosystèmes terrestres**. Celle-ci fut d'abord marquée, à la fin du Paléolithique, par le développement de la chasse aux mégaherbivores (éléphants, rhinocéros, hippopotames) dont l'impact sur la végétation naturelle est considérable. Puis, il y a une dizaine de milliers d'années, la pratique de l'élevage et de l'agriculture donnèrent naissance aux écosystèmes agropastoraux traditionnels, selon une trilogie où coexistaient les champs régulièrement cultivés (ager), l'espace pastoral composé de landes, prairies et clairières (saltus), le reste de la forêt originelle (silva). En dépit de cette relative spécialisation, l'absence de traitements chimiques, tout comme les modes d'exploitation, permirent dans une large mesure aux espèces saproxyliques de se maintenir.

Il en ira évidemment différemment à l'époque moderne, avec l'intensification de l'agriculture, le morcellement de l'espace lié à l'urbanisation, l'apparition des pollutions industrielles. La destruction des forêts originelles a conduit à un appauvrissement considérable de leur complexe biologique, un témoignage frappant en étant la disparition totale dans les Iles Britanniques de *Cerambyx cerdo*, espèce qui y abondait à l'Age du bronze. Malgré une augmentation considérable de leur superficie depuis le 19^{ème} siècle, les forêts européennes ont vu se développer des pratiques "d'hygiène forestière" qui, ignorant le rôle fondamental joué par les organismes saproxyliques, ont contribué à leur régression.

Concernant plus spécifiquement l'habitat du pique-prune, l'on hérite d'arbres plantés dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle, en même temps que se développait le chemin de fer, époque où le châtaignier à fruits connut son apogée. Ces arbres vieux de 100 à 150 ans constituent pour le pique-prune un remarquable habitat de substitution. Mais avec l'abandon de la production liée, on assiste à leur disparition progressive, tandis que leur renouvellement est presque inexistant: les dernières greffes ont été effectuées vers les années 1920. Cessant d'être entretenus, ces arbres très fragiles voient leurs branches s'écarter, la broussaille envahir leurs racines, pour finir par disparaître. On estime à 50% la perte de bocages et vergers de châtaigniers depuis 40 ans.

C'est bien la chronique d'une mort lente annoncée.

II. Une démarche intégrée de restauration:

Une démarche tendant non seulement à "atténuer" les incidences de l'autoroute et des travaux de remembrements, mais à affermir les conditions d'une protection durable du Pique-prune et de son habitat, conduit à envisager plusieurs échelles d'espace et de temps.

L'espace se décline à trois niveaux: celui de l'arbre individuel, celui du groupe auquel il appartient dans son environnement immédiat, celui du réseau dans lequel s'insère le noyau de population précédent, afin d'éviter un isolement définitif qui le fragiliserait. Une stratégie d'aménagement qui ignorerait cette dernière échelle risquerait, malgré quelques succès à court terme, d'être sans lendemain.

L'échelle des temps va de l'urgence – la stricte préservation des espèces protégées et de leurs habitats – au long voire très long terme, par les actions de renouvellement de ces derniers.

II.1. La conservation des habitats favorables:

Les interventions de l'expert Jean-Marie Luce ont permis, pour les remembrements qui ont déjà eu lieu, de minimiser les destructions de vieux arbres, et de maintenir un milieu favorable à la conservation des espèces protégées.

La délimitation fine des zones "Natura 2000", la définition de principes de gestion pour l'organisation des haies, l'entretien des vergers, rendront possible un suivi plus dynamique et volontariste des espaces concernés.

On pourra notamment innover en recréant, dans certains cas, des haies susceptibles de compléter le réseau déjà existant, en s'appuyant sur les châtaigneraies, souvent implantées sur des sols de qualité agricole médiocre et à l'abandon.

II.2. La gestion de la coupure autoroutière:

Elle pourra d'abord comporter le traitement des dépendances et aires de service autoroutières: implantation, en bordure, de dispositifs comprenant des ligneux traités pour acquérir rapidement la capacité d'accueillir les insectes, plantations réalisées dans les aires de service.

L'idée de minimiser les effets de fragmentation de l'espace par des passages transversaux – des écoducs – a également été émise. Cela peut se faire soit en reconsidérant les passages à faune actuellement prévus, soit en concevant à titre expérimental des ouvrages d'un type nouveau. Cette mesure, sûrement coûteuse et d'une efficacité incertaine, ne devrait être envisagée qu'après examen de toutes les autres

dispositions envisageables, dont la stricte limitation des emprises autoroutières n'est pas la moindre.

II.3. Pour une approche globale et par étapes de la gestion des milieux d'accueil:

Osmoderma eremita semblant ainsi engagé dans un **processus d'extinction** qui l'affecte dans la majeure partie de son aire de répartition c'est, au-delà du nécessaire maintien des populations existantes, vers la **restauration** des conditions permettant un fonctionnement satisfaisant de l'espèce, par développement des échanges entre ses différentes sous-populations, qu'il convient de s'orienter.

Cette restauration ne peut être qu'un processus de longue haleine, si l'on considère le temps qu'il faut aux habitats favorables pour se constituer, délai cependant susceptible d'être réduit à quelques dizaines d'années pour autant que subsistent localement les organismes saproxyliques (*Gnoribus nobilis* notamment) capables d'amorcer l'évolution des cavités. Le temps de reconstitution de cavités favorables dépend d'ailleurs des espèces d'accueil: pour les châtaigniers greffés ou les saules à croissance rapide, 40 ans suffiraient pour voir apparaître *Osmoderma eremita*; 70 ans seraient nécessaires pour les chênes têtards. On se rapproche d'une échelle humaine.

Pour enrayer le processus de mort lente annoncée, la réflexion tout comme l'action, doivent largement déborder le fuseau autoroutier, et se fixer pour objectif de recomposer à une échelle appropriée un ensemble cohérent et continu, peut-être en vue d'une future enveloppe élargie de site "Natura 2000". Cela passe par des mesures de pérennisation de l'existant, de renouvellement des habitats arrivés en fin de service, de raccord (ou de "couture") entre des habitats isolés.

Mais ces mesures ne peuvent que s'inscrire dans une planification nationale intégrée dans une planification européenne. La simple lecture de la carte établie pour la définition des enveloppes de référence "Natura 2000" y invite. On voit bien qu'elle ne constitue que la première étape d'une démarche plus ambitieuse vers des zones plus étendues et surtout mieux connectées entre elles, vers également la prise en compte simultanée qui ne peuvent survivre qu'ensemble.

Annexe IV

Avis du Professeur Blandin sur le rapport OGE

Avis sur le rapport établi par OGE en mars 2001
concernant l'impact de l'autoroute A28 sur les populations
d'*Osmoderma eremita* d'Ecommoy à la Vallée du Loir

Ce rapport constitue une mise à jour et un approfondissement du rapport établi par le MNHN, avec la collaboration d'OGE, en novembre 1999.

L'analyse et les conclusions qui en sont tirées ont été considérablement affinées grâce

- à la pleine prise en compte de données importantes rendues publiques en Suède en août 1999 sur les capacités de déplacement des adultes d'*Osmoderma eremita*
- à une étude approfondie de la répartition en Sarthe et de la structure (nombre des arbres et distances inter-arbres) des habitats potentiels, grâce à un survol systématique en avion et un parcours systématique de ces habitats

La faible capacité de vol des adultes maintenant avérée conduit à prendre en compte des critères encore plus rigoureux que lors de l'étude MNHN pour la définition des noyaux d'habitats. Ces critères, appliqués aux données descriptives des habitats potentiels, conduisent, à l'établissement de deux documents majeurs; la carte des noyaux de population (carte n°6) et la carte des aires de dispersion des adultes (carte n°7) Ces documents permettent d'affiner les conclusions sur les impacts potentiels de l'équipement.

En particulier, en mettant en évidence les axes majeurs de dispersion de l'espèce, ils font apparaître les graves effets de coupure créés par l'équipement dans la zone Mayet-Laillé et dans la zone Taille-Pied.

Par ailleurs, OGE a approfondi la réflexion sur des critères de renouvelabilité des habitats, après avoir souligné combien est essentielle la continuité structurale de ceux-ci au cours du temps. Cette réflexion est à la base des mesures d'atténuation et de compensation proposées,

Certaines de ces mesures sont clairement des mesures d'atténuation: déplacement de l'échangeur de Montabon, optimisation du tracé dans la bande

des 300 m, conception d'équipements spécifiques susceptibles de rétablir la continuité des axes majeurs de dispersion coupés.

D'autres mesures concernant des habitats hors emprises, et visant à restaurer, voire à améliorer la qualité de ceux-ci (actuellement diminuée par l'histoire de ces habitats) peuvent être considérées comme des mesures compensatoires. La rédaction définitive du rapport pourra s'efforcer de mieux distinguer les deux catégories de mesures

Le rapport de la GGE ouvre une voie technique intéressante ; la récupération des futs habités et leur réinstallation dans des endroits « stratégiques » en vue de renforcer les populations locales et la densité des « unités d'habitats » (= les troncs habitables). Cette proposition demande évidemment à être testée expérimentalement, mais il y a de bonnes raisons de penser qu'elle peut réussir. On sait en effet, notamment, par la thèse de J.M. LUCE, que l'élevage d'Osmoderma eremita est assez facile, en ce sens qu'il n'est pas très compliqué de créer des conditions satisfaisantes au bon développement de l'animal. Il y a donc là une voie à exploiter particulièrement importante. Elle peut en effet permettre un relais essentiel dans des habitats vieillissants où le remplacement des arbres habitables par de nouvelles générations d'arbres formant naturellement des cavités prendra beaucoup de temps.

Au total l'étude d'OGE fait progresser considérablement la compréhension de la situation, cerne mieux les impacts, notamment en montrant mieux la gravité de certaines coupures, et jette les bases d'un programme de mesures d'atténuation et de mesures compensatoires réalistes.

A Paris, le 29 juin 2001

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Blandin', written over a horizontal line.

Professeur Patrick Blandin

Annexe V

On trouvera page suivante une carte synoptique de la section Alençon / Tours de l'autoroute A 28

Autoroute A28 - Alençon/Tours



Commune	PK	Travaux	Mise en service probable
Cerisé	PK 0.0	PS RN.12	PS RN.12 (SCAO) - 1997
Arçonnay	7.0	Etat Division d'Alençon	Rachat 2001
	23.8	L1 Nord	Mai 98 à Jun 2001
Marsché	30.8	SCASO	Centre d'exploitation de Marsché (2001)
Le Mans-Nord	48.35	L1 Sud	Fin 1996 à octobre 2000
Le Mans-Nord / Le Mans-est	9.0	PK 171 (A11)	
Le Mans-Est	4.0	SCAO	
	28.0	L2 Lb	Nov. 2000
Ecommoy	28.0	SCASO	Acq. 1997 à octobre 2000
Montabon	43.0	L3	Non programmés
St-Christophe Sur-Le-Nais	42.5	L4	2001 / 2003
Neuillé Pont-Pierre	85.5		2004
Tours-Nord			Travaux Mise en service probable

Légende

- Diffuseur
- Diffuseur différé
- Centre d'exploitation
- Aire de service
- Aire de repos
- Barrière pleine voie
- Section SCAO en travaux
- Section SOCASO en travaux
- Section en projet
- Section existante