

## Les mesures de *compensation* : quelques infos pratiques

Ce résumé s'adresse à toutes celles et ceux qui veulent empêcher la mise en oeuvre des mesures de compensation, on propose ici d'essayer de résumer et de traduire le dossier réalisé par les naturalistes collabos et rendu public le 7 octobre 2013. Le but : rendre accessible les infos afin de permettre au plus grand nombre de s'organiser pour les ralentir, voire les empêcher, de faire ce qu'ils ont prévu. Ces mesures, au même titre que les consultations et enquêtes publiques, les fouilles archéologiques ou les forages, sont parties intégrantes des travaux.

Les «*mesures de compensation*» concernent le projet d'aérogare mené par AGO, les travaux du barreau routier (**voir carte n°1**) et des élargissements de routes (**voir carte n° 2**) menés par la DREAL. Ces trois infrastructures sont dépendantes les unes des autres et inscrites dans un même projet d'aménagement : les élargissements de routes et le contournement du bourg de Notre-Dame-des-Landes visent à adapter le réseau routier au futur barreau routier ; le barreau routier dessert la future (croient-ils) aérogare en la reliant aux axes Nantes-Vannes et Nantes-St Nazaire.

Lorsque l'on parle de «*mesures de compensation*», on pense d'abord à la déportation d'espèces animales et végétales. Sur la ZAD, les décideurs ne déportent donc pas que la population ! La logique gestionnaire s'applique à l'ensemble du vivant. A ce que les experts appellent pudiquement «*transferts d'espèces* », il faut ajouter les travaux d'«*ingénierie écologique*», grosso modo la production de bocage artificiel pour «*compenser*» ce qu'on vient de bousiller. Il s'agit de remodeler complètement l'espace : construire des mares, planter des haies, fabriquer des refuges pour les chauves-souris, redessiner le bocage. Ces mesures d'«*ingénierie écologique*» sont en partie concentrés dans la zone Nord-Est (**voir carte n°12**) qui est collée à la ZAD, mais elles se déploient sur une zone bien plus vaste. Elles affectent les communes de Vigneux de Bretagne, Notre-Dame des Landes Temple de Bretagne, Grandchamp des Fontaines, Fay de Bretagne, Héric, Treillières, (**voir cartes n° 3 et 4**) et Malville (**voir carte n° 5**).

Dans ce résumé, on essaiera de donner le détail de ce que les naturalistes collabos, qui bossent avec les multinationales du BTP pour verdifier leurs projets, entendent faire, avec quelles méthodes, à quel moment et avec quels partenaires.

### 1- Les transferts d'espèces : modalités de la déportation d'espèces animales ou végétales.

#### a) Transfert de plantes et d'amphibiens :

Il s'agit de prélever de la flore et de la faune dans les mares sur le tracé du projet, pour les transporter dans une mare d'accueil, entendre par là soit une mare artificielle, soit une mare existante (**Voir cartes n° 6 et 7**). Normalement, ils auraient dû simplement poser des pièges et venir les relever plus tard, mais en raison de «*risques élevés de dégradations* », ils emploieront ici la méthode de la *pêche à la senne* (sorte de filet). Les transferts d'espèces prélevées dans les mares concernent principalement les amphibiens. Voici quelques infos sur les méthodes de prélèvement des naturalistes collabos.

EXTRAITS DU DOSSIER:

## II.3 PREPARATION DES MARES

---

En préalable des opérations de capture et transfert des amphibiens, il est nécessaire, d'effectuer une visite, et une mise au propre des fonds de mares ainsi que des berges extérieures (sol) et intérieures (interface

eau/sol).

Un débroussaillage de la végétation et une coupe à ras du sol des ligneux présents devra être effectuée en automne /hiver 2012. Cette période doit permettre d'éviter de perturber les amphibiens, qui sont absents des mares.

Le débroussaillage prendra lieu du bord intérieur de la berge vers l'extérieur sur 3 mètres de large et les végétaux débroussaillés devront être exportés à 10m de la mare (distance approximative permettant d'éviter le retour des débris dans la mare).

Un sondage minutieux du fond de chaque mare devra être effectué et tous les obstacles susceptibles d'empêcher le passage du filet devront être enlevés et déplacés à 10 mètres de la mare.

### Etapes de préparation des mares avant prélèvement :

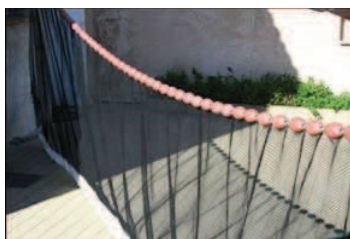
- 1• Nettoyage du fond de mare
- 2• Débroussaillage du pourtour extérieur de la mare sur 3 mètres
- 3• Débroussaillage des berges intérieures de la mare
- 4• Bucheronnage des ligneux sur le pourtour de la mare (ras du sol)
- 5• Bucheronnage des ligneux sur les berges intérieures de la mare
- 6• Bucheronnage des ligneux dans la mare

L'opération de prélèvement, une fois la mare préparée, nécessite 5 personnes (sans compter les flics!), 2 à 4 personnes au maniement de la senne (sorte de filet de pêche), dont un plongeur, une personne à la capture, à la prise des informations (numérotation, identification des individus), et au conditionnement pour le transport. Une personne assure le transfert vers les mares d'accueil. Ils prévoient 3 campagnes de pêche, voire quatre, une journée serait nécessaire à la pêche d'une mare. Les périodes de pêche suggérées sont les suivantes : 1ère campagne, première quinzaine de février; 2ème campagne, première quinzaine de mars; 3ème campagne, première quinzaine d'avril.

## II.2 ÉQUIPEMENT

Équipement nécessaire pour la pêche à la senne :

- senne (environ 25 m de longueur, minimum 2 m de large, mailles inférieures ou égales à 10 mm),
- 10 bacs plastiques solides (pour le stockage avant traitement des amphibiens capturés),
- conteneurs individuels en grand nombre pour transfert des amphibiens,
- carnet de notes,
- appareil photo (pour photo d'identification des Tritons),
- thermomètre, pour le suivi des conditions de transfert,
- cuissardes, waders, matériel de plongé (combinaison, masque, pour dégager les obstacles lors du relevé de la senne).



Exemple de senne (source : [www.tremail.fr](http://www.tremail.fr))



### b) **Transfert de fûts de chênes dans lesquels nichent des Grands Capricornes :**

La société **Chupin espace vert**, sous l'égide un expert de **CDC biodiversité**, va prélever 10 chênes sur l'emprise de l'aéroport (**voir carte localisation des chênes à Capricorne n°8**) et 5 pour la desserte routière (**voir**

cartes n°9, 10 et 11). AGO envisage éventuellement le déplacement de 15 arbres supplémentaires alors que rien ne l’y oblige, pour montrer que le projet est vraiment écolo !

### **EXTRAITS DU DOSSIER:**

#### **Modalités de coupe et de transport des futs de chênes :**

**Première étape : Vérification préalable.** Une visite de terrain, organisée par **CDC Biodiversité** avec l’entreprise **Chupin** pour évaluer les modalités de la coupe, la taille du camion, et la puissance de la grue pour transporter les arbres.

**Deuxième étape : Elagage.** Couper avant l’abattage de l’arbre toutes les branches de diamètre inférieur à 25 cm qui seront évacuées, tandis que les grosses seront conservées pour être transférées avec le fût. Un bucheron élagueur professionnel travaillera en taille aérienne, voire à partir d’échelle ou de nacelle selon les contraintes.

**Troisième étape : coupe de l’arbre sur pied,** le plus bas possible.

#### **Quatrième étape : Chargement des arbres sur le camion grumier.**

Ainsi, les troncs seront enchaînés un par un puis soulevés et placés délicatement sur la remorque du camion – grumier. Une attention particulière sera portée aux vieux arbres qui pendant le chargement pourraient se briser.

- Cinquième étape : Transport des troncs et des grosses branches

Le transport se fera par camion. Le trajet sera défini entre CDC Biodiversité et l’entreprise Chupin au moment de la visite préalable sur le terrain, pour intégrer la portance et le dimensionnement des voiries et parcelles concernées.

Les opérations de transfert des cinq futs sont envisagées en décembre 2012 ou janvier 2013.

Cet extrait concerne 5 futs de chênes qui se trouvent sur l’emprise du barreau routier. Pour ces chênes nous connaissons même leur destination (cf. cartes n°9, 10, 11). Pour les fûts de chênes situés sur l’emprise de l’aérogare, nous savons que les périodes et la méthode de prélèvement seront les mêmes, mais nous ignorons où ils souhaitent les déposer.

## **2- Ingénierie écologique :**

Contrairement aux transferts d’espèces, qui constituent une expérimentation menée par ces entreprises privées qui font commerce de la préservation de la nature, les mesures d’ingénierie écologiques sont une obligation légale. Deuxième différence, si les transferts d’espèces doivent être réalisés avant le début des travaux, les mesures d’ingénierie écologique peuvent être réalisées avant, pendant et après le début des travaux. La fin de leur mise en oeuvre est planifiée pour 2022. Soit 5 ans après (croient-ils) l’inauguration de l’aérogare !

L'ingénierie écologique, c'est l'application d'une implacable logique comptable au territoire. L'idée c'est de recenser le nombre de mares, de km de haies, détruits par le projet et d'en recréer le double artificiellement, un peu plus loin, dans d'autres coeurs de bocage provisoirement épargnés par l'urbanisation.

Ces mesures d'ingénierie écologique :

- C'est d'abord la création/restauration de mares. 52 mares doivent être détruites par le projet d'aéroport et 21 mares par la desserte routière. AGO doit donc produire 104 mares de compensation pour le projet d'aérogare, la DREAL 42 mares pour le projet de barreau routier, et 6 mares pour les élargissements de routes. 34 mares seront construites dans la zone de compensation Nord-Est (**voir carte n°11**) reste donc 118 mares à créer dans les autres «*enveloppes de compensation*», c'est à dire dans les communes environnantes (**voir cartes n° 3, 4 et 5**).
- C'est aussi la plantation/restauration de haies : recréer des haies (52,8 km de haies pour l'aéroport, 9,4km pour le barreau routier et 15,7 km pour les élargissements de routes). Mais aussi la transformation de plantations de peupliers et de terres labourées en bois, prairies humides, ou prairies naturelles (47 ha pour l'aéroport, 27,73ha pour le barreau routier, 9,24 ha pour les élargissements de routes).
- C'est enfin la création de «refuges cavernicoles», sorte de nichoirs à chauve-souris.

Les porteurs du projet cherchent donc des propriétaires, locataires, exploitants agricoles dans les communes environnantes pour signer avec eux des conventions, par lesquelles ils versent de l'argent à ces particuliers afin qu'ils les autorisent à planter sur leurs terres des haies, ou construire des mares. Dans ce cas, l'arnaque écolo joue à plein... les gens ne font pas forcément le lien entre le projet d'aéroport et un cadre de **Dervenn** ou de **CDC biodiversité** qui vient leur proposer de l'argent pour planter une haie ou creuser une mare.

### **3- Planning des interventions :**

Comme pour chaque étape du projet, les aménageurs proposent un calendrier prévisionnel. Et à chaque fois, le mouvement de lutte et l'occupation de la zone retardent considérablement leurs prévisions. Ces dates sont donc à prendre avec des pincettes sachant que les maitres d'ouvrage n'osent pas admettre à quel point ils sont à la bourre. On constate que selon leurs plans pas mal de choses devaient avoir déjà été faites l'hiver dernier...

En réalité, à part le diagnostic effectué par biotope, rien n'est avancé concrètement dans les mesures de compensation, sauf la recherche de conventionnement avec des particuliers dans les communes environnantes qui, lui, a déjà débuté, avec la participation active de la Chambre d'Agriculture ! Pour ce qui est des transferts d'espèces, on est toujours dans l'attente de la publication des arrêtés préfectoraux. S'ils n'interviennent pas en décembre-janvier pour préparer les mares et prélever les fûts de chênes, les transferts d'espèces ne pourront se faire que l'année prochaine, c'est à dire à l'hiver 2014 et au printemps 2015!

Le planning est donc absolument farfelu: dans le dossier, les porteurs de projet annoncent le début des travaux de terrassement en avril 2014! Par contre, les indications saisonnières seront respectées : il y a des périodes de prélèvement ou de plantation qui correspondent à des cycles naturels auxquels il est impossible de se soustraire.

**Voici un bref résumé du planning des mesures de compensation :**

- Premier semestre 2012 : réalisation des premières mesures, finalisation de l'étude de la zone Nord-EST.

- A partir du 2ème semestre 2012 et jusqu'en 2015 : recherche de conventionnement avec les agriculteurs de la zone Nord-Est.
- A partir d'octobre 2012 : réalisation des interventions les plus lourdes sur les milieux et premières opérations de déboisement/reboisement.
- A partir de début 2013 : réalisation des opérations de transfert d'amphibiens sur 12 mares impactées par l'aéroport et sur deux campagnes : début 2013 et 2014.
- 2013-2016 : Conventionnement et/ou acquisition de foncier dans les enveloppes de compensation en dehors des zones d'emprise du projet (communes environnantes).
- 2014-2022 : Réalisation des travaux pour les mesures compensatoires. Priorité donnée à la création de mares et à la plantation de haies.

### **3- Les acteurs :**

En attendant que les naturalistes collabos viennent effectuer leurs prélèvements sur le terrain, il est toujours possible d'aller leur rendre visite à l'avance. Voici, une liste (non exhaustive) des connards mouillés dans cette entreprise : DREAL, AGO, BIOTOPE, CDC biodiversité, DERVENN, GREGE (Groupe de Recherche et d'Etudes pour la Gestion de l'Environnement), Chupin espace vert, DIR Ouest - SIROA de Nantes, EGIS Aménagement, SEGED, communautés de communes, commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF) conseil général de Loire-Atlantique, conseil régional des Pays de la Loire.

#### **Quelques adresses en vrac :**

##### **Dervenn**

28, le Chemin Chaussé, 35250 MOUAZE

Téléphone : 02 99 55 55 05

Fax : 02 99 55 55 04

E-mail : [contact@dervenn.com](mailto:contact@dervenn.com)

Site internet : [www.dervenn.com](http://www.dervenn.com)

##### **Groupe Caisse des dépôts et consignation :**

###### **CDC Biodiversité**

102, rue de Réaumur, 75002 PARIS

Tél. : 01 76 21 75 00

Fax : 01 40 39 81 60

Présidée par M. Laurent Piermont

##### **Chupin espaces verts :**

La Chenillère, 49230, Saint Germain sur Moine

tel : 02 41 64 63 65