
Avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement
au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

Création d'une route forestière

Commune de Sainte-Menehould – Département de la Marne

1. Préambule

Le groupement forestier de la Fontaine d'Olive projette l'aménagement d'une route de 6 kilomètres de long au sein de la forêt dont il est propriétaire sur la commune de Sainte-Menehould.

L'article R.122-2 du code de l'environnement soumet à l'obligation de réalisation d'une étude d'impact les projets de route d'une longueur supérieure ou égale à 3 kilomètres. Les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'un avis du préfet de région en sa qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il doit être joint au dossier d'enquête publique en application de l'article R.122-7 du code de l'environnement.

Le présent avis ne présume pas des avis et décisions qui seront rendus lors de l'instruction des différentes procédures auxquelles le projet peut être soumis. Le préfet de la Marne ainsi que le directeur de l'agence régionale de santé ont été consultés lors de son élaboration.

2. Présentation du projet et du contexte

La forêt de la Fontaine d'Olive est située au sein du massif forestier d'Argonne, à environ 2 km au sud-est de la ville de Sainte-Menehould.

Le projet du groupement forestier de la Fontaine d'Olive vise à améliorer l'accessibilité du massif en créant deux tronçons de route d'une longueur totale de 6 km, ainsi que plusieurs places permettant le dépôt de bois et le retournement des véhicules, d'une superficie totale de 2 700 m². La route permettra aux camions grumiers de pénétrer plus profondément dans la forêt, réduisant ainsi la distance de débardage.

La route sera constituée d'une chaussée empierrée de 4 mètres de large, bordée d'accotements enherbés et de fossés. Sa largeur totale sera d'environ 12 mètres, pour une emprise au sol de 7,2 hectares. La moitié de cette superficie est constituée de chemins existants non boisés, des coupes seront nécessaires pour dégager l'espace sur l'autre moitié, soit environ 3,6 ha sur les 1046 ha de la propriété du groupement forestier.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact présentée est assez succincte, facilement lisible et bien illustrée. Si elle aborde toutes les thématiques requises par l'article R.122-5 du code de l'environnement, certains aspects, détaillés ci-dessous, auraient mérité une analyse plus approfondie.

Analyse de l'état initial de l'environnement

Le projet est situé au sein du massif forestier d'Argonne, d'une superficie d'environ 32 000 hectares, qui constitue l'un des plus importants de la région. Ce massif abrite une grande diversité faunistique et floristique qui en fait un site remarquable. Cette richesse est notamment attestée par différents zonages d'inventaire ou de protection du milieu naturel. Ainsi, la forêt de la Fontaine d'Olive est incluse dans le périmètre :

- de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique¹ (ZNIEFF) de type 2 « Massif forestier d'Argonne » ;
- de la zone de protection spéciale (ZPS) « Étangs d'Argonne » : ce site Natura 2000 a été désigné en raison de la présence d'habitats favorables à de nombreuses espèces d'oiseaux.

Le dossier indique que, dans un souci de proportionnalité avec l'ampleur du projet, l'étude d'impact se base essentiellement sur les données bibliographiques disponibles et non sur des investigations menées sur le terrain. Même si le projet concerne une surface relativement faible au regard de l'étendue du massif forestier, la sensibilité écologique de ce dernier aurait justifié une analyse complète du milieu, incluant des inventaires d'espèces présentes sur le terrain.

Néanmoins, les documents disponibles, notamment le document d'objectifs du site Natura 2000, sont assez complets et permettent d'identifier les habitats naturels et espèces susceptibles d'être présents sur l'emprise du projet. Ainsi, l'étude cite deux habitats forestiers sensibles (Hêtraie chênaie sessiliflore acidiphile et Aulnaie frênaie des ruisselets et des sources) localisés à proximité du tracé. En complément, il aurait été intéressant d'indiquer les espèces de flore et de faune, notamment les espèces protégées, dont la présence est connue dans ce secteur.

La forêt de la Fontaine d'Olive est traversée d'est en ouest par deux ruisseaux affluents de l'Aisne. La nature géologique du massif argonnais favorise la formation de sols peu perméables et riches en eau. L'étude d'impact évoque à plusieurs reprises la présence de zones humides sur l'emprise du projet de route, mais ne cherche pas à les localiser précisément. On appelle zones humides les terrains habituellement inondés ou gorgés d'eau. Ces zones remplissent de multiples rôles (support de la biodiversité, régulation du ruissellement, épuration de l'eau) et sont protégées par la réglementation : le code de l'environnement impose la déclaration préalable à l'administration de tous travaux consistant à assécher ou remblayer une zone humide sur plus de 1 000 m². En outre, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) « Seine-Normandie » recommande la protection stricte des boisements qui s'y développent, en raison de leur rareté et de leur grand intérêt écologique. La réglementation² définit les critères permettant de caractériser les zones humides, soit en fonction de la nature des végétaux qui s'y développent, soit en fonction des caractéristiques physico-chimiques du sol. Afin de garantir le respect de la réglementation en vigueur par le projet, il serait nécessaire d'identifier précisément les zones humides susceptibles d'être asséchées ou remblayées dans le cadre des travaux. Il conviendrait donc que l'étude d'impact soit complétée sur ce point, en s'appuyant sur les données disponibles (cartographies des habitats naturels présentée dans le document d'objectifs du site Natura 2000) ou sur des observations sur le terrain (inventaires floristiques, sondages pédologiques).

Les autres thématiques environnementales sont étudiées de manière succincte, en cohérence avec le peu d'enjeux associés.

Effets du projet sur l'environnement et mesures d'atténuation

L'étude présente les incidences directes et indirectes, positives et négatives du projet sur les différentes composantes de l'environnement, ainsi que les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces effets.

Les principaux effets directs sont liés à la modification de l'occupation du sol : suppression du couvert forestier, terrassement et artificialisation du sol. Ainsi, l'étude évoque la suppression de mares et d'ornières, ainsi que la création de fossés, qui modifieront les écoulements de surface. Elle évoque

- 1 L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs de grand intérêt biologique ou écologique. Les ZNIEFF de type 2 sont des grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.
- 2 Arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L.214-7-1 et R.211-108 du code de l'environnement.

également la disparition de zones humides, sans caractériser précisément l'impact : les travaux pourront provoquer cette disparition directement, par terrassement ou remblais dans les zones en question, mais aussi indirectement par drainage des zones voisines de l'emprise avec le creusement des fossés.

Pour compenser l'altération de ces zones humides, le porteur du projet propose la création de mares alimentées par les eaux de ruissellement de la route. Ces mares agiront comme des zones tampon régulant le rejet des eaux dans le milieu naturel. L'étude précise qu'elles seront propices au développement de la vie aquatique : des précisions sur les modalités pratiques de mise en œuvre (localisation, étendue, topographie) auraient été utiles pour étayer cette conclusion. En particulier, les mares, alimentées par les eaux de ruissellement, sont susceptibles de concentrer les polluants déposés sur la route par le passage des véhicules : la mise en place d'une végétation adaptée permettrait d'assurer la dépollution des eaux avant leur rejet dans le milieu naturel.

Le tracé franchit l'un des cours d'eau qui traversent la forêt : le dossier précise que ce franchissement sera réalisé conformément aux recommandations de l'office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA). Dans un souci de bonne compréhension, il aurait été pertinent de détailler dans l'étude d'impact la nature de ces recommandations.

Par ailleurs, le dossier ne contient pas d'évaluation des incidences Natura 2000. Une telle évaluation vise à identifier les incidences du projet sur les habitats et espèces des sites Natura 2000 et sur leurs objectifs de conservation, ainsi que les mesures nécessaires, le cas échéant, pour garantir l'absence d'incidence notable³. Le dossier indique que le projet n'est pas soumis à évaluation des incidences Natura 2000, en s'appuyant sur les deux listes locales de projets soumis à une telle évaluation, établies par arrêté préfectoral. Cependant, ces listes locales sont complémentaires d'une liste nationale, fixée à l'article R.414-19 du code de l'environnement, qui inclut les projets soumis à étude d'impact. Aussi, il conviendrait que le présent dossier soit complété d'une évaluation des incidences Natura 2000.

Au-delà des effets de la construction de la route, l'étude traite peu des effets de son utilisation. Elle mentionne seulement un trafic prévisionnel maximum de l'ordre de 4 camions par jour, durant des périodes de forte activité de quelques jours par an. Il aurait été intéressant que ces chiffres soient mis en perspectives avec des données sur le trafic existant sur les routes des environs, ce qui aurait permis d'évaluer les éventuelles nuisances pour les riverains des villages les plus proches.

Enfin, l'étude met également en évidence les effets positifs du projet sur l'environnement. L'amélioration de la desserte permettra une amélioration de la sécurité et des conditions de travail, mais également une diminution de la consommation de carburant (donc des émissions de gaz à effet de serre) et des nuisances, en réduisant l'utilisation des engins de débardage au profit des camions grumiers. La limitation du débardage réduira le tassement des sols résultant de cette activité. Les espaces enherbés en bordure de route, maintenus ouverts, permettront une diversification des habitats naturels favorables à certaines espèces, notamment de plantes et d'insectes.

Résumé non technique

Conformément à la réglementation, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique. Ce document reprend, quasiment à l'identique, la partie de l'étude présentant le projet. En revanche, l'analyse de l'état initial de l'environnement, les effets du projet, les mesures prévues pour réduire ou compenser ces effets et la justification des choix n'y sont pas abordés. Aussi, il conviendrait que le résumé soit complété et fasse l'objet d'un véritable effort de rédaction afin de permettre au public de prendre connaissance de l'ensemble des thématiques traitées dans l'étude d'impact.

4. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Le dossier explique pourquoi le tracé présenté a été retenu parmi les quatre alternatives étudiées. Il montre comment ce choix a intégré les enjeux environnementaux, notamment en limitant les franchissements de cours d'eau et de zones humides.

³ Selon l'article L.414-4 du code de l'environnement, un projet dont la réalisation porte atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 ne peut pas, en principe, être autorisé.

La séquence « éviter, réduire, compenser » a été mise en œuvre et des mesures ont été proposées par le porteur du projet en réponse aux impacts identifiés. Néanmoins, les incertitudes sur l'ampleur de ces impacts et le manque de précisions dans la définition des mesures ne permettent pas de conclure avec certitude à l'efficacité de ces dernières et à l'absence d'impact résiduel. À ce titre, il aurait été utile que le dossier prévoit un dispositif de suivi des effets du projet sur l'environnement.

5. Conclusion

L'étude d'impact est rédigée de manière claire avec le souci de la proportionnalité à l'ampleur du projet, mais de façon trop concise sur certaines thématiques. Les enjeux identifiés ont été pris en compte dans l'élaboration du projet.

Néanmoins, l'étude présente certaines lacunes qui ne permettent pas d'affirmer l'absence d'impact environnemental du projet et le respect de la réglementation. Ainsi, l'autorité environnementale recommande que l'étude d'impact soit complétée :

- d'une cartographie des zones humides affectées par le projet ;
- d'une identification des espèces protégées susceptibles de fréquenter l'emprise du projet et d'éléments conclusifs quant à l'absence d'impact sur ces espèces ;
- d'une évaluation des incidences Natura 2000.

En outre, pour la bonne information du public, il convient que le résumé non technique soit complété pour tenir compte de tous les éléments présentés dans l'étude.

Le PREFET de la REGION
CHAMPAGNE-ARDENNE

Jean-François SAVY