

## Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel du Grand Est

Avis n° 2026 - 211		
<b>Commission territoriale Est du 9/04/2026</b> Présidence : Michèle Trémolières	<b>Objet</b> : travaux en forêt de protection de LONGEVILLE-LES-ST-AVOLD menés par la CC du Warndt	<b>Vote en conseil plénier</b> : avis favorable

### Contexte

Demande d'autorisation de travaux en forêt de protection au titre des articles R141-38-10 et suivants du code forestier (nouvelle procédure créée par décret du 29/12/2023, auparavant tout travaux étaient interdits en périmètre de forêt de protection).

Le statut de « forêt de protection » correspond à une servitude d'utilité publique affectant l'utilisation des sols, inscrite dans les plans locaux d'urbanisme. L'objectif est de protéger durablement les bois et forêts situés en périphérie d'agglomération, dans les zones où leur maintien s'impose pour des raisons écologiques ou de bien-être de la population, ou dont la conservation est reconnue nécessaire au maintien des terres (sur les montagnes ou pentes, contre les avalanches, l'érosion, les envahissements d'eau ou de sable...). Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation ou la protection des boisements.

La forêt de protection de Longeville-lès-Saint-Avold a été classée par décret du 26 avril 1989, et couvre l'essentiel de la forêt domaniale et des forêts communales environnantes (de Longeville-lès-Saint-Avold, de Saint-Avold, de Porcelette, etc...).

Le dossier est présenté par la Communauté de Communes du Warndt. Les travaux consistent en l'implantation d'un tronçon d'environ 300 mètres de piste cyclable en forêt de protection. Ce tronçon fait partie d'un projet global d'aménagement de 17,89 km de nouvelles pistes cyclables sur le territoire de la communauté de communes, qui permettra une connexion directe avec le réseau allemand. Le tronçon en forêt de protection s'inscrit sur un cheminement d'usage existant.

Le préfet doit statuer sur les modalités d'exécution des travaux en vue de limiter leurs incidences notamment sur la stabilité des sols, la végétation et les écosystèmes forestiers (article R141-38-12 du code forestier) après consultation du CSRPN, qui dispose de 3 mois pour rendre son avis à compter de la date de saisine (avis réputé favorable au-delà).

### Questions au CSRPN

Il est demandé au CSRPN de se prononcer sur la bonne prise en compte des enjeux du projet sur les milieux concernés, en particulier la faune et la flore, les habitats naturels et les continuités écologiques (analyse des incidences, mesures ERC).

## Supports de réflexion

- Rapport de présentation et analyse d'usage – Traversée de la forêt de Creutzwald par la piste cyclable, CC du Warndt, 22 pages.
- Mode opératoire relatif à la mise en œuvre de la piste cyclable sur le territoire de la Communauté de Communes du Warndt, traversant la forêt de Creutzwald en direction de l'Allemagne, CC du Warndt, novembre 2025, 1 page.
- Carte du projet passage en forêt de protection, BEREST Ingénierie, juin 2025.
- Décision relative à un projet relevant d'un examen au par cas pour l'aménagement de voies cyclables sur le territoire de la communauté de communes du Warndt (projet global) du 19 septembre 2024, 4 pages.
- Présentation en séance de Michael FUCHS (Communauté de Communes du Warndt).

## Analyse

Dans le cadre de l'aménagement d'une piste cyclable en forêt de protection, les travaux projetés consistent, sur un linéaire de 300 m, en un élargissement d'un chemin existant, passant de 1,5 m à 3 m de large. Les matériaux utilisés sont une couche de béton bitumeux posé sur un géotextile pour limiter le développement racinaire, et en surface une couche d'enrobé.

Aucun défrichage n'est prévu ; seuls deux arbres sains seront coupés. Le diagnostic écologique montre que le risque de destruction d'espèces protégées est faible : il n'a pas été trouvé de gîte ou de nid sur les arbres à cavité ou susceptibles d'accueillir des espèces animales (insectes, oiseaux, chauves-souris...).

Les incidences liées au chantier ont bien été relevées :

- Abattage d'arbres, élagage d'arbres et de branches mortes au niveau de l'emprise de la future piste et des zones de stockage temporaire de matériaux ; les abattages seront faits hors période de nidification, le bois de coupe d'arbres sains sera laissé sur place.
- Perturbation de la faune du fait de nuisances sonores et vibratoires générées par les engins.
- Modification des écoulements de surface et souterrains : le revêtement et le modelage du terrain peuvent potentiellement assécher ou inonder certaines zones si le drainage n'est pas bien géré. Il est simplement dit que « cette modification devrait être très limitée car les pistes mesureront trois mètres de large ».

Le chantier durant trois semaines, on peut considérer que ses impacts sur la faune, la flore et le biotope seront limités.

Les incidences négatives liées à l'usage du chemin par les cyclistes à terme sont également bien listées :

- perturbation de la faune à distance par le bruit des cyclistes ;
- fragmentations fonctionnelles des habitats ;
- pollution par les déchets des usagers ;
- risque accru d'incendie du fait de la fréquentation (ex : mégots, feux sauvages...) ;
- introduction d'espèces envahissantes via graines ou spores transportées par les usagers de la piste.

Mais rien n'est dit sur les mesures précises qui pourront être prises pour limiter ces impacts lors de l'utilisation de la future piste cyclable.

Toutefois, le CSRPN note qu'est prévue l'installation de panneaux pédagogiques à des fins d'information sur la faune et la flore, de sensibilisation à la préservation de la nature et de prévention (déchets, risque d'incendie...).

La question de l'évolution du matériau utilisé en surface (un enrobé bitumeux), notamment le risque de lessivage de molécules toxiques de type hydrocarbures (HAP), aurait pu être envisagée, même si on peut considérer qu'a priori le risque est faible. Toutefois, le CSRPN s'interroge sur la possibilité

d'éviter la mise en place d'un enrobé de bitume et d'utiliser des matériaux biosourcés (à base de végétaux comme liant par exemple) et plus poreux, uniquement sur le linéaire des 300 m en forêt de protection.

Enfin, une évaluation de la fréquentation potentielle aurait pu être fournie afin d'apprécier l'impact effectif sur le milieu traversé.

### **Avis du CSRPN**

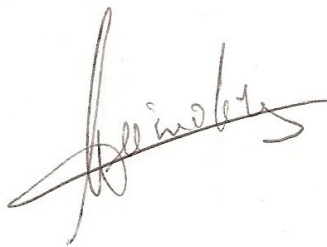
Avis favorable avec recommandations

### **Recommandations**

- Mettre en place un suivi de la fréquentation.
- Inciter la commune à établir une surveillance durable. Les panneaux de sensibilisation, prévention et information sont souvent insuffisants pour modérer la vitesse des cyclistes, limiter des comportements à risque (jets de mégots...) et protéger efficacement les amphibiens et reptiles, entre autres, contre les risques d'écrasement.
- Mettre en place des « ganivelles » ou autre système de délimitation pour limiter l'accès à la forêt, et éviter toute création de chemins sauvages en bordure de la voie cyclable.
- Étudier la possibilité d'utiliser un autre matériau que le béton ou l'enrobé bitumeux, un matériau plus « écologique ».

**Fait le 11/05/2026**

**La présidente de la Commission Territoriale Est  
Michèle TREMOLIERES**



**Le président du CSRPN  
Jean-François SILVAIN**

