

Avis du CSRPN Auvergne-Rhône-Alpes N°AURA-2021-E-005

Séance à distance du 26 janvier 2021

Avis relatif à la demande d'autorisation de travaux dans la Réserve Naturelle Nationale de la Haute Chaîne du Jura pour la création de piste forestière

Lors de la séance à distance du mardi 26 janvier 2021, le CSRPN a réexaminé la demande d'autorisation de travaux dans la Réserve Naturelle Nationale (RNN) de la Haute Chaîne du Jura pour la création de piste forestière.

Le mémoire, présenté en réponse à l'avis du CSRPN en date du 21 novembre 2019, répond de façon complète et détaillée aux points 2 et 3 de la demande d'information.

En revanche l'argumentaire développé en réponse à la question n°1, concernant l'intérêt de la piste pour le Grand Tétras et l'absence d'impacts négatifs, n'est pas convaincant.

Le site, un replat boisé isolé de 10-15 ha vers 1400 m d'altitude, est particulièrement favorable pour le Grand Tétras, au moins potentiellement. Le boisement, en partie issu de recolonisation (il s'agit d'un ancien domaine pastoral), est aujourd'hui assez dense, mais conserve des clairières qu'il serait en effet facile de maintenir et développer par une sylviculture appropriée, dès à présent possible sans route. Au contraire l'ouverture d'une route de 1 km sur un site aussi réduit aura évidemment un impact majeur sur la tranquillité et la naturalité des lieux, quel que soit le contrôle des accès.

La réduction du projet initial, tel que prévu au document d'aménagement, ne saurait être un argument. Ce projet était en effet totalement excessif : $3,2 \text{ km de routes à camion et pistes à tracteurs pour une surface exploitable de } 14,37 + 2,73 = 17,10 \text{ ha}$ (parcelles 3a et 4a), cela représente une densité de 18,7 km au 100 ha de routes et pistes, quand on admet que 2 voire 3 km au 100 ha, dont 1 à 2 km de route, sont suffisants (une voie tous les 300-500 m). Même après restriction du projet à la seule route accessible camions, le ratio reste déraisonnable à 6,2 km de route aux 100 ha, par rapport à la densité habituelle de 1 voire 2 km de route camionnable au 100 ha. Ces ratios, qui seraient déjà peu défendables dans une forêt en gestion ordinaire, sont inacceptables sur un site particulièrement sensible, dans une RNN, pour une espèce fragile comme le Grand Tétras.

Notons que dans ces conditions la rentabilité économique est hautement improbable, d'autant plus qu'il s'agit simplement de raccourcir une longueur de traînage importante mais non rédhibitoire (700 m en moyenne selon le § IV.D.3 du mémoire). Le gain économique sur le traînage, si on l'estime à 10€/m³ pour 1642 m³ prévus à l'aménagement en 2 passages, serait de l'ordre de $1642 \text{ m}^3 \times 10 = 16420 \text{ €}$ sur 20 ans, bien au-dessous du coût de la route, qu'on peut chiffrer à au moins 60 000 € hors subventions.

De plus, les pistes de traînage ayant été retirées du projet, se pose toujours le problème de la circulation des tracteurs dans la parcelle, de faible pente donc parcourable par les engins. D'autant plus que le tracé de la route passe par le haut de la parcelle 3, a priori du fait du projet initial de piste pastorale en prolongement (la parcelle 4 située au-dessus porte très peu de bois). Il en résulte des longueurs de traînage encore importantes, minorant d'autant les bénéfices attendus tout en multipliant les impacts au sol.

L'argument selon lequel, en l'absence de route, la coupe ne pourrait être rentable qu'en étant massive (une coupe de 100 m³/ha au lieu de 2 coupes de 50 m³/ha) n'est pas convaincant, puisqu'il s'agit d'un débardage au tracteur, qui ne demande pas d'investissement initial sur la parcelle comme ce pourrait l'être pour un câble.

Le CSRPN rappelle aussi que la forêt est actuellement exploitée sans cette nouvelle desserte.

En conséquence le CSRPN donne un **avis défavorable** sur l'actuel projet.

Il n'exclut pas pour autant la possibilité d'interventions sylvicoles dans les parcelles visées, si elles sont effectivement faites prioritairement au bénéfice du Tétrás. L'objectif principal de cette parcelle en RNN étant le Tétrás, dans une forêt acquise par le SIVOM pour des raisons environnementales, des financements devraient pouvoir être trouvés pour réaliser une coupe dans de meilleures conditions pour l'environnement, avec un bilan acceptable pour la collectivité propriétaire.

Le CSRPN propose donc que soient étudiées, sur le plan technique et financier, des alternatives au projet présenté, parmi lesquelles on peut suggérer :

- une coupe laissant les bois sur place ;
- une coupe avec débardage au tracteur dans l'actuel état d'équipement des parcelles ;
- une variante par débardage animal ;
- un projet routier considérablement minoré, menant sur au plus 300 m à une place de dépôt et de retournement au bas de la parcelle 3 (clairière), selon 2 variantes : débardage animal, débardage au tracteur, avec organisation et au besoin aménagement d'un réseau de circulation approprié.

En outre, le CSRPN encourage la RNNHJ à se doter d'un schéma de desserte afin d'améliorer la cohérence des projets de création de piste qui sont assez fréquents depuis plusieurs années.

Le président du CSRPN
Auvergne-Rhône-Alpes

Claude AMOROS

