

DES CORRIDORS BIOLOGIQUES POUR LA FAUNE

UNE CONTRIBUTION À LA « TRAME VERTE » EN FORÊT DE FONTAINEBLEAU

*Gérard Tendron, vice-président des AFF,
président de la commission Écologie de la société de Vénérie*

LA TRAME VERTE ET BLEUE

Les débats conduits dans le cadre du Grenelle de l'environnement en 2008-2009 ont souligné l'intérêt de sauvegarder les habitats de la faune et de la flore sauvages bien au-delà des espaces intégralement protégés comme les parcs nationaux, les réserves biologiques, les espaces classés par un arrêté de protection de biotope. La « nature ordinaire » mérite également une attention particulière afin de ne pas appauvrir la faune et la flore.

Parmi les préoccupations exprimées lors de ces débats, il a été rappelé que la fragmentation et la dégradation des habitats naturels constituent des causes majeures de la raréfaction, voire de la disparition, de certaines espèces de la faune et de la flore de notre pays, donc une perte de biodiversité.

Afin de remédier à cet état de fait, la loi Grenelle 2 de juillet 2010 a créé la « Trame verte et bleue » (TVB) qui vise à diminuer l'artificialisation et le cloisonnement des habitats naturels, qui menacent les espèces sauvages, remarquables ou ordinaires, en apportant des contraintes de plus en plus sévères au bon déroulement des différentes phases de leur vie. Les changements climatiques déjà perceptibles – avec notamment un réchauffement global du climat sous l'effet des gaz à effet de serre, des épisodes plus fréquents de périodes de sécheresse, une diminution des précipitations pendant la saison de végétation – vont accentuer la nécessité pour de nombreuses espèces de migrer en latitude, du sud vers le nord, et en altitude, afin de s'adapter à ces évolutions majeures. La Trame verte et bleue doit aussi répondre à ce défi en prenant en compte les

déplacements de nombreuses espèces, nécessaires à leur survie et faciliter les échanges génétiques qui permettront la sélection des sujets les mieux adaptés.

La Trame verte doit être constituée de « tout ou partie des espaces protégés ainsi que des espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité et les corridors écologiques constitués d'espaces naturels ou semi-naturels ainsi que de formations végétales linéaires ou ponctuelles, permettant de lier ces espaces ».

La Trame bleue sera composée par « les cours d'eau, parties de cours d'eau, classés ou importants pour la préservation de la biodiversité ou des canaux en très bon état écologique et tout ou partie des zones humides à préserver ou à remettre en état ».

Tous ces espaces doivent être identifiés lors de l'élaboration des « Schémas régionaux de cohérence écologique » (SRCE), documents cadres, élaborés, mis à jour et suivis conjointement par la région et l'État, dans le cadre d'un comité régional TVB. Chaque SRCE devra prendre en compte les orientations nationales et comprendre une présentation et une analyse des enjeux régionaux, un volet identifiant les espaces, une cartographie de la TVB retenue, les mesures permettant d'assurer la préservation et la remise en état des continuités écologiques et celles prévues pour accompagner leur mise en œuvre pour les communes concernées. Soumis pour avis aux collectivités et à leurs groupements, puis à enquête publique, le SRCE sera adopté conjointement par l'État et la région, puis porté à la connaissance des communes et de leurs groupements. Elles devront le

prendre en compte lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme, tels que les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU).

Le décret d'application qui vient d'être publié précise que la TVB est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques qui comprennent des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques. Il indique que les actions de préservation et de remise en état des milieux nécessaires aux continuités écologiques sont décidées et mises en œuvre par les acteurs concernés conformément à leurs compétences respectives. Le SRCE doit comprendre un atlas cartographique au 1/100 000 et un plan d'action stratégique.

Le SRCE de la région Île-de-France, en cours d'élaboration, devrait être achevé fin 2013 et intégrer des mesures concernant le massif forestier de Fontainebleau.

DES CORRIDORS BIOLOGIQUES POUR LA FAUNE EN FORÊT DE FONTAINEBLEAU

Le colloque « Vénérie et écologie », tenu à Fontainebleau en mai 2011, a mis en évidence l'importance des milieux et des territoires pour la faune sauvage et en particulier la nécessité de maintenir ou de rétablir des continuités écologiques pour assurer les besoins de déplacement des grands animaux, différents selon les saisons, pour leur nourriture, leur quiétude, leur reproduction.

Afin de donner des suites concrètes à ce colloque, la Société de vénerie, en partenariat avec l'Office national des forêts, l'Office national de la chasse et de la faune sauvage et la Fédération départementale des chasseurs, a fait réaliser une étude particulière sur le massif de Fontainebleau sur ce sujet. En 2012, elle a été conduite par Vincent Vignon, écologue spécialiste de la faune, bon connaisseur du massif de Fontainebleau et directeur du bureau d'études OGE (Office de génie écologique).

Cette étude a reposé principalement sur l'analyse des parcours traditionnels des grands animaux et tout particulièrement des cerfs décrits dans les comptes rendus de chasse à courre depuis

plus de deux siècles et ceux des parcours constatés lors des chasses à tir par l'ONF. Elle a aussi utilisé les données de suivi des populations de cerfs, notamment par l'ONF (comptages au brame, comptages au phare) ainsi que de précédentes études sur les ongulés et les infrastructures dans le massif de Fontainebleau. Elle a été complétée par une expertise sur le terrain.

Les objectifs poursuivis par l'étude visaient à localiser les voies de passage des grands animaux sur les routes, anciennes et actuelles, et à produire une cartographie des continuités écologiques forestières indispensables pour les besoins de déplacement de la grande faune. Ils visaient aussi à définir les enjeux de conservation de ces continuités et les aménagements qui seraient nécessaires pour rattraper des situations de fragmentation du territoire, réduire les impacts des futurs projets d'aménagement, prévenir et éviter les fragmentations liées aux extensions urbaines.

L'étude a permis de mettre en évidence des obstacles aux déplacements traditionnels des animaux : l'autoroute A 6 qui interrompt les échanges de populations entre la forêt de Fontainebleau et les forêts des Trois-Pignons à l'ouest et de la Commanderie au sud ; la Seine chenalisée et dont les rives sont urbanisées à l'est empêche les échanges de population avec les forêts de Champagne et de Villefermoy ; le canal du Loing dont les bords abrupts empêchent la traversée des animaux et les échanges avec les forêts du sud. Mais aussi, au sein même du massif, le cloisonnement interne des populations lié aux infrastructures routières nombreuses et très empruntées (RD 606, 607, 152 ; la route de Bourgogne et la route Ronde, notamment) et à des vitesses excessives qui engendrent des collisions avec les animaux.

Elle a aussi rappelé l'organisation spatiale des populations de cerfs selon les saisons qui requiert des déplacements sur de longues distances. Les biches et les jeunes se rassemblent en hardes importantes en hiver, se séparent au moment des mises bas au printemps et se regroupent ensuite, mais les hardes présentent un effectif plus limité au printemps et en été. La reproduction attire les mâles en septembre et début octobre dans les secteurs qui comprennent des milieux ouverts et qui



sont fréquentés par des hardes de biches ou qu'elles rejoignent à cette occasion. Ils quittent ces zones de reproduction au cours de l'automne et une partie des mâles sort des forêts au printemps. Ces déplacements saisonniers interviennent au moment de la perte des bois de cerfs et du débourrage de la végétation. Les cerfs mâles se déplacent alors vers des sites périphériques du massif forestier à la recherche de tranquillité et de ressources alimentaires disponibles. Chaque mâle utilise des espaces plus ou moins éloignés entre eux et répartis dans un rayon qui peut varier de 5 à 20 kilomètres. Un des éléments marquants de cette organisation est la localisation des zones de regroupement des hardes de biches en hiver. Ce sont les noyaux de population. À Fontainebleau, ont été identifiées des zones de densité élevée dans lesquelles se croisent les groupes de mâles et les hardes des biches accompagnées de leurs jeunes. Les plus grandes hardes hivernales comptent rarement plus de 30 individus ; le plus souvent, moins de 15. Une observation de 80 individus a été faite au cours de l'hiver 2011-2012. Une des cartes résultant de l'étude montre l'espace utilisé par les cerfs, les continuités vers les forêts d'alentour et les noyaux de population au nombre d'une douzaine. Les densités sont variables, les plus élevées dans les parties centrales et ouest du massif.

L'analyse détaillée des parcours traditionnels des cerfs chassés à courre et de leurs évolutions depuis le XIX^e siècle a permis de montrer les continuités dans les déplacements et les interruptions liées à la construction de l'autoroute A 6, de l'aménagement du canal du Loing, de la chenalisation de la Seine sur une partie importante de son cours en limite de forêt.

L'étude réalisée et qui a été présentée en mars 2013 devant le Comité environnement de la forêt

de Fontainebleau, dont les AFF sont membres, préconise le rétablissement des continuités écologiques prioritairement au niveau de l'autoroute A 6 par des aménagements permettant la revégétalisation de certains passages inférieurs près des Cavachelins, indispensable pour que les cerfs y passent et l'aménagement d'un passage supérieur à gibier dans la Commanderie. Elle préconise également des aménagements de rampes d'accès au canal du Loing et le maintien des zones naturelles le long de la Seine à hauteur de Barbeau, encore franchissables par les cerfs et permettant des échanges, certes limités, avec les forêts de l'est.

À l'intérieur même de la forêt domaniale, le ralentissement de la vitesse des voitures sur les routes publiques et la mise en place de ralentisseurs à proximité des traversées habituelles des grands animaux sont également préconisés.

À la demande du Comité environnement, qui en a approuvé les conclusions, un programme d'action détaillé et chiffré va être finalisé. Cette étude complémentaire sera financée par la région qui manifeste ainsi son intérêt pour cette étude, ainsi que par les quatre partenaires à l'origine du projet. Elle sera présentée aux différents acteurs concernés, région et département notamment, et à la Société d'autoroute concessionnaire.

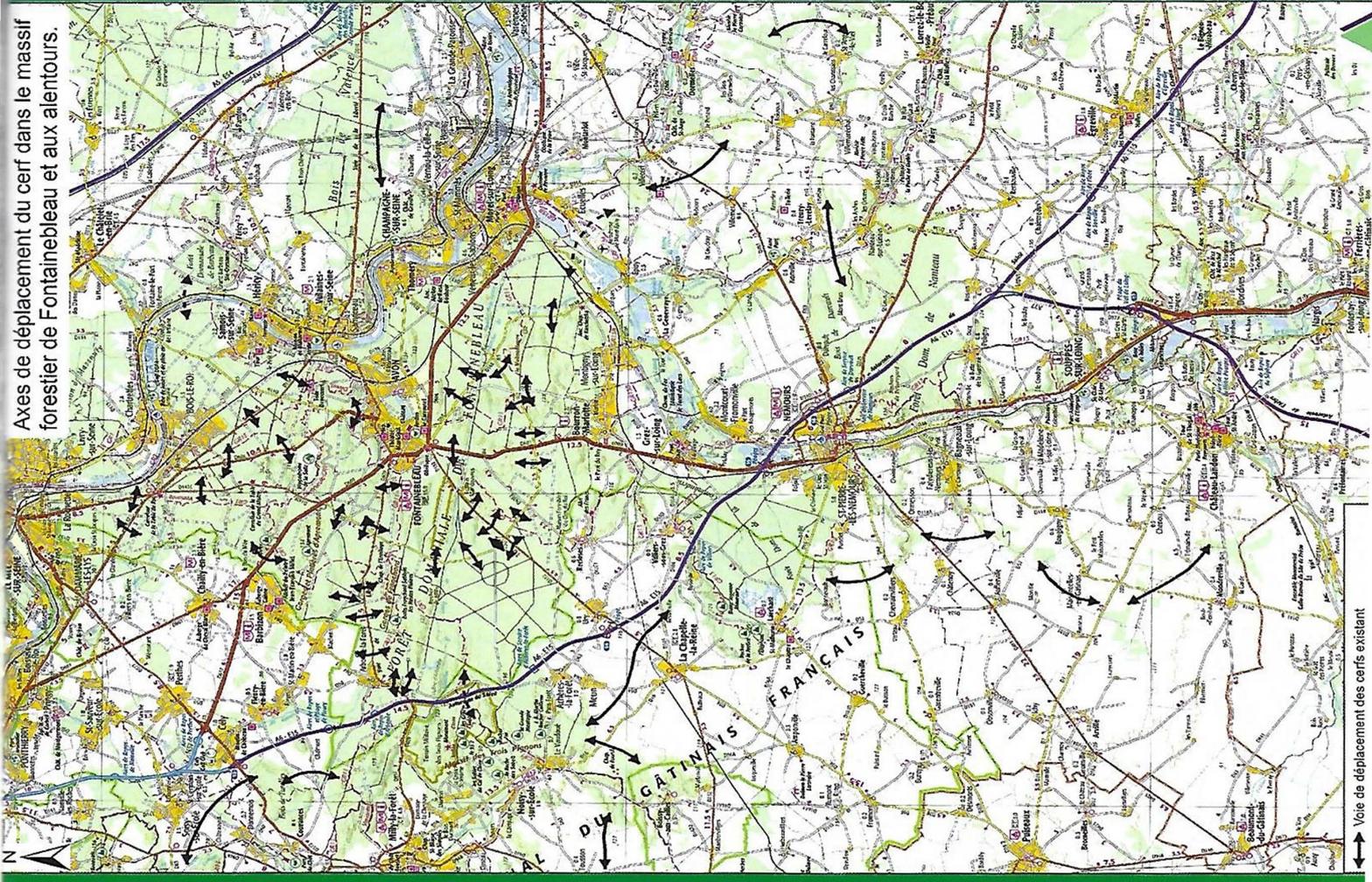
Ces préconisations devraient être intégrées dans le Schéma régional de cohérence écologique, en cours d'élaboration, et dans la Trame verte et bleue des continuités écologiques régionales.

La mise en œuvre des préconisations nécessitera du temps et des moyens, mais les objectifs sont clairs et on peut raisonnablement espérer que des mesures concrètes seront prises pour sauvegarder ou restaurer de nécessaires continuités écologiques pour la faune sauvage dans le massif de Fontainebleau ■



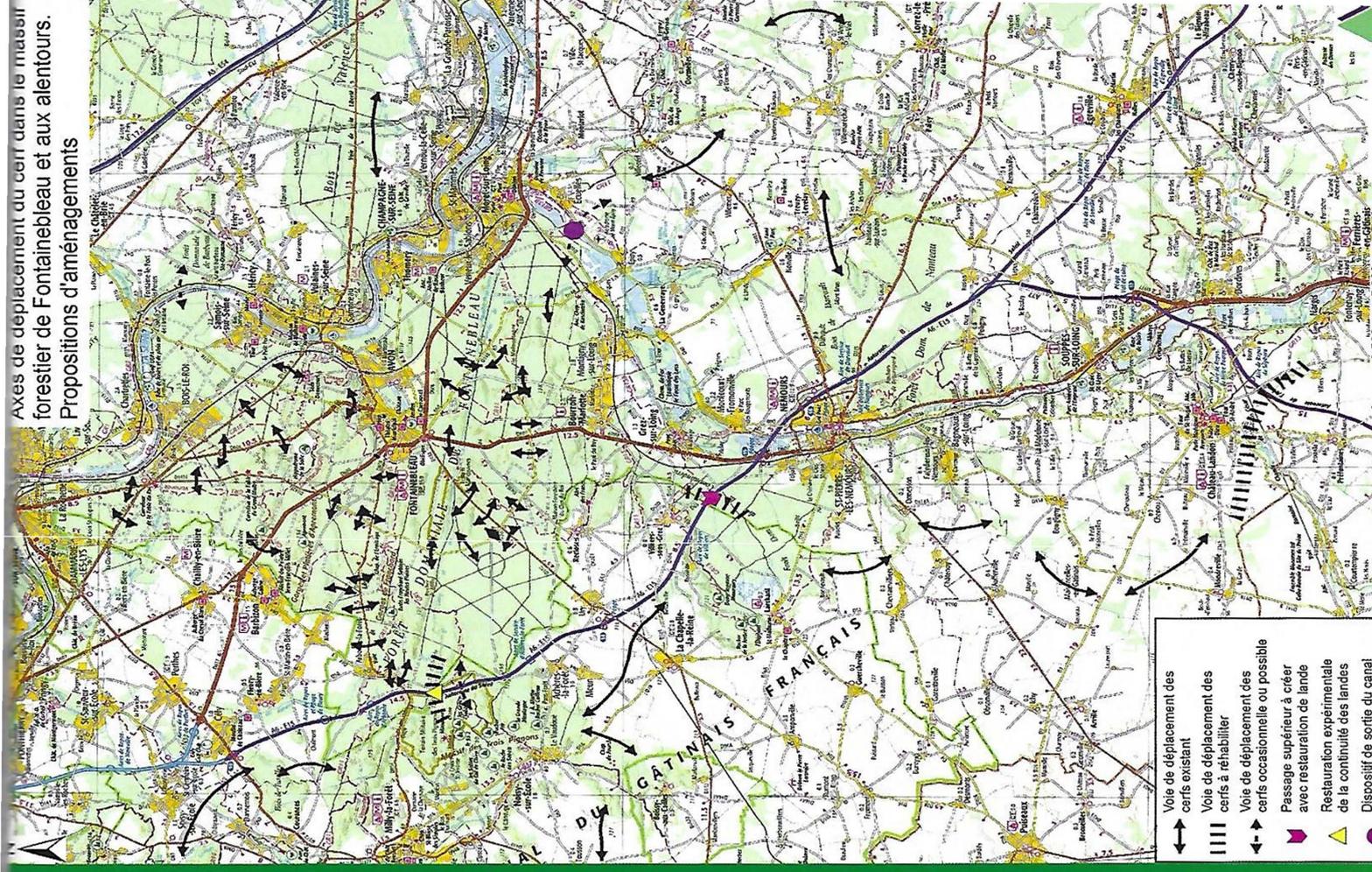


Axes de déplacement du cerf dans le massif forestier de Fontainebleau et aux alentours.



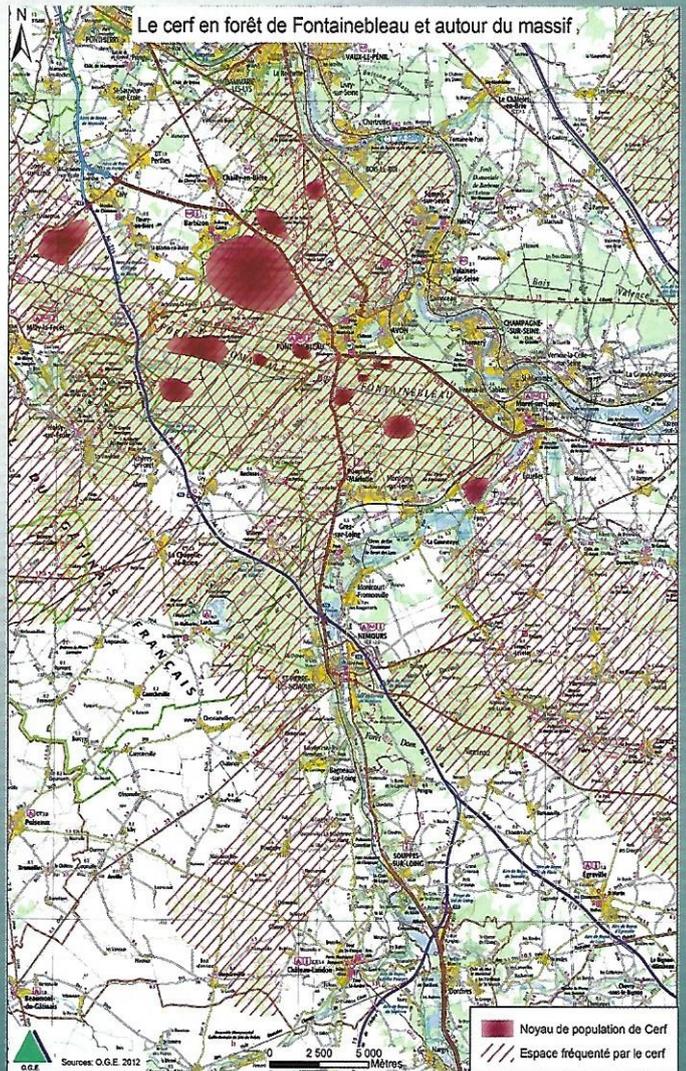
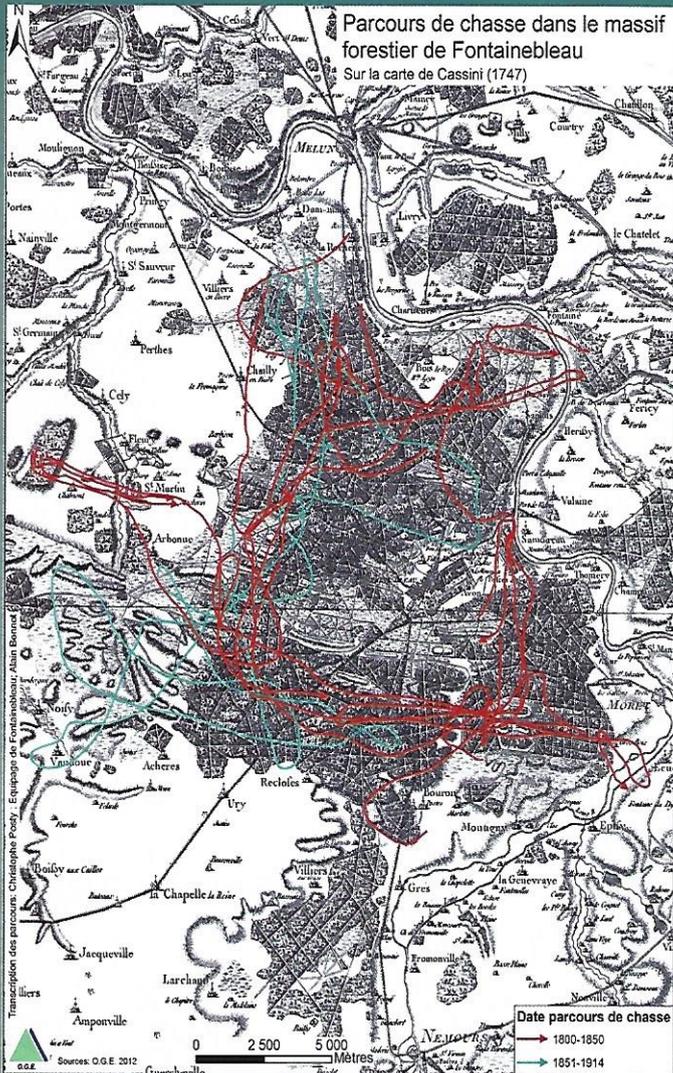
Voie de déplacement des cerfs existant

Axes de déplacement du cerf dans le massif forestier de Fontainebleau et aux alentours. Propositions d'aménagements

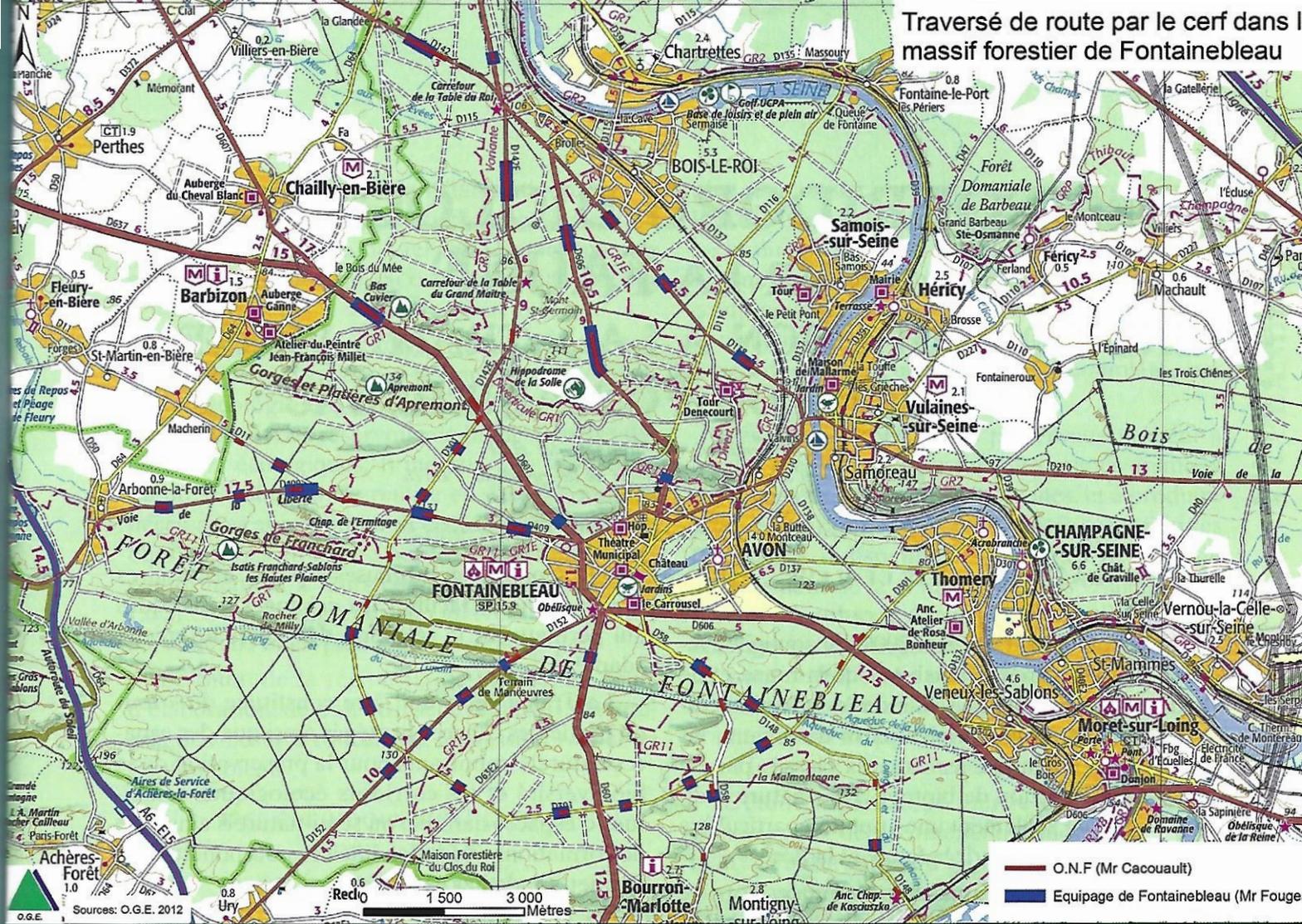


- Voie de déplacement des cerfs existant
- Voie de déplacement des cerfs à réhabiliter
- Voie de déplacement des cerfs occasionnelle ou possible
- Passage supérieur à créer avec restauration de lande
- Restoration expérimentale de la continuité des landes
- Dispositif de sortie du canal





Traversée de route par le cerf dans le massif forestier de Fontainebleau



Y. Dagneau



Y. Dagneau

