

Enquête publique concernant demande d'autorisation de défrichement par la Commune de Ste Menehould.

Remarques préliminaires

Une relecture attentive du dossier de demande aurait permis de corriger quelques défauts de forme : phrases non terminées, copiés-collés mal gérés.

Sur le fond, dans les documents mis à disposition du public, on retrouve des informations strictement relatives au déboisement et à son impact et d'autres relatives au projet de parc. On pourra donc commenter aussi celui-ci.

Dossier de demande  
Mesures démarche ERC.

4341 Les mesures d'évitement à rechercher doivent concerner la zone faisant l'objet de la demande ! Faire valoir qu'un secteur ne sera pas soumis au défrichement, n'est pas une mesure d'évitement du dommage écologique du défrichement !

4344 En conclusion de la présentation des mesures proposées on peut lire :

*La plantation de nouvelles parcelles forestières **devrait compenser en partie** cette perte de biodiversité localisée.*

Cet objectif, formulé de plus au conditionnel, n'est pas conforme à l'article L 163- du code de l'environnement qui stipule :

«Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par **une obligation de résultats** et être effectives pendant toute la durée des atteintes ».

La replantation en boisement, à surface équivalente, de quelques îlots dispersés ne suffira pas à reconstituer le biotope détruit.

4351 . Impacts résiduels de la destruction d'habitats détruits.

Le calcul de la perte de population part d'un postulat : cette perte de population serait linéairement proportionnelle à la surface défrichée. Il reste à transformer ce postulat en fait démontré, ce ne sera pas facile...

Réponse à l'Autorité environnementale.

Sites alternatifs

On apprend que le porteur de projet retient comme critère de choix, entre autres, un accès ferroviaire.

Le site de Sainte Menehould est présenté comme bénéficiant de 2 gares TGV.

Champagne Ardenne TGV, distante de 80km (soit 1h10 à 45' de trajet), et Meuse TGV distante de 42km ( soit 40 à 50' de trajet).

A l'heure actuelle, il n'existe pas de transport collectif direct reliant ces 2 gares à Sainte Menehould.

Or, ce projet représente un pôle générateur de déplacements important.

L'option du tout routier a été retenue justifiant la surface de parking.

Un calcul d'émissions de GES, particules et gaz polluants induits ( dont l'ozone, gaz très toxique, se formant par les belles journées ensoleillées...Attention aux enfants dans les poussettes), serait nécessaire, assorti lui aussi de mesures d'atténuation.

En particulier on peut s'étonner que les collectivités locales qui subventionnent ( Région) ou

devront engager des financements pour ce projet ( Communauté de communes...) ne saisissent pas l'opportunité de remettre sur les rails des trains sur la Ligne 5, le Parc pouvant d'après les prévisions de fréquentation amener suffisamment de passagers pour se rapprocher de l'équilibre économique, avec une infrastructures et une offre de transport d'intérêt général. Pourquoi ne pas réétudier le raccordement direct vers Reims ?

Descendre du train et monter dans un char à bancs, ne serait-ce pas bien en phase avec un parc à thèmes historiques ?

(Nota :Le report du Rail vers la route par car sur la section Sainte-Menehould < > Chalons en Champagne a engendré un allongement du temps de transport de 20'.)

Quant aux navettes depuis un parking extérieur, elles seraient un complément appréciable permettant aussi de réviser à la baisse la surface de parking nécessaire. L'argument du porteur de projet est un peu court dans ce domaine, il ne s'agit pas de n'avoir que des navettes mais de diversifier une offre de transport, en réduisant l'impact du Parc sur l'environnement avec une offre plurimodale.

Il est à craindre que la sortie de 2500 voitures en même temps prennent aussi un temps non négligeable.

Toujours dans le domaine des transports on attend le respect de la Loi Laure pour la voirie à aménager.

L'AE note que le changement climatique n'est pas pris en compte pour le cycle de l'eau.

Celui-ci est pourtant susceptible à terme, terme dont les représentants du GIEC nous disent qu'il arrivera bien vite, de remettre en cause la viabilité économique même du projet.

En effet si le porteur de projet table logiquement sur une fréquentation maximale en été, on craindra que les journées caniculaires amenées à devenir rapidement la règle estivale, aient un effet fortement négatif sur cette fréquentation. D'autres événements météorologiques extrêmes risquent aussi de voir leur fréquence et leur ampleur accrue :sécheresse et fortes pluies...

Au Moyen-âge, on ne connaissait pas la clim'.

Un projet d'une telle importance devrait présenter les mesures d'adaptabilité aux changements à venir, une présentation dynamique en ce sens serait bienvenue.

Reconversion du site en cas d'abandon de l'activité « Parc ». ;

Les solutions présentées ont-elles fait l'objet d'études sérieuses avec des entrepreneurs et personnes qualifiées dans les activités citées... ? ? ?

Le dicton nous rappelle qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs.

La question à poser avant tout défrichage tient en quelques mots :

est-ce vraiment le bon projet, au bon moment, au bon endroit, avec une garantie de pérennité ?

Le financement de la voirie ( et autres réseaux ?) par la Communauté de communes sera t-il aussi évolutif que la réalisation du Parc, en fonction de la fréquentation ?