



MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
TRANSPORTS
VILLE ET LOGEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

Facilitateur de vos transitions

#CMVRH



Aménagement d'un passage mixte forestier/toute faune (PAF) sur RN184

CARTE D'IDENTITÉ

SITUATION GÉOGRAPHIQUE

N184 – L'Isle-Adam (Forêt domaniale du Val d'Oise - 95)

ENJEUX D'ADAPTATION VISÉS VIS À VIS DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Favoriser les continuités écologiques (Trame verte et bleue)
Réduire l'accidentologie liée à la faune
Favoriser un embellissement paysager
Maintenir les activités humaines (loisir et forestier)

Photo de couverture : « Écopont végétalisé » - © Photothèque VINCI Autoroutes - Emmanuel Rondeau

PORTEUR(S) DU PROJET ET PARTENAIRE(S) ASSOCIÉ(S)

Ce projet de passage à faune mixte est porté par la **DiRIF** et la **DRIEAT**. Il vise à compenser les conséquences pour la faune de l'aménagement de la RN184. En effet, cet axe coupe le réservoir de biodiversité de la forêt domaniale de l'Isle-Adam, identifié par le SRCE (schéma régional de cohésion écologique - antérieur au SRADDET) adopté par le Prefet par l'arrêté du 21 octobre 2013.

Le projet d'aménagement est confié au **bureau d'étude OGE** (office de génie écologique), mené par Vincent Vignon.

Le **Conseil Régional d'Ile-de-France** et la **communauté de commune de l'Isle-Adam** sont les partenaires privilégiés de cette entreprise qui s'inscrit dans le cadre d'une séquence ERC, résultant d'une compensation écologique.

Le projet a bénéficié de l'accompagnement du **CEREMA**, de l'**ONF** et de l'**OFB**.

LES OBJECTIFS DU PROJET :

- Recycler un ouvrage d'art à vocation piétonnière et forestière dans le cadre d'une mesure compensatoire.
- Favoriser les continuités écologiques.
- Réduire l'accidentologie.
- Conserver les activités anthropiques antérieures.

CONTEXTE ET ENJEUX

Descriptif du territoire dans lequel s'insère le projet

La forêt de l'Isle-Adam fait partie des massifs boisés du nord de l'Île-de-France. Elle est située entre les forêts de Montmorency et de Carnelle et est en continuité avec les forêts picardes (Chantilly, Ermenonville). Elle est limitée à l'ouest par la vallée de l'Oise. Elle est coupée en deux par la RN 184. En effet, il s'agit d'un axe routier 2x2 voies à caractéristiques autoroutières. Infranchissable pour la faune, la RN 184 isole les populations situées dans la partie ouest du massif. Par ailleurs, la passerelle forestière et piétonne que le projet a pour vocation de reconverter, témoigne en l'état, de la rupture que produit un tel projet autoroutier dans un territoire rural. En effet, des itinéraires de randonnées pédestres et cyclistes empruntent déjà cet ouvrage ainsi que les engins permettant d'exploiter les ressources forestières des futaies présentes, faute d'autre itinéraires de substitution.

Constats qui ont amené à l'émergence du projet

Dans la mesure où le tracé de la RN184 se superpose à un réservoir de biodiversité, occasionnant une rupture dans la continuité écologique de la forêt domaniale de l'Isle-Adam, la **DiRIF**, dans le cadre de l'Article L163-1 du Code de l'environnement, se devait d'effectuer une séquence ERC. Le choix s'est naturellement porté sur une mesure compensatoire puisque le passage au plus court (traversant le réservoir) et le besoin constant de répondre à la demande d'infrastructures routières en Île-de-France ne pouvaient être ni évités, ni réduits. Ainsi, le PAF construit sur la RN184 a pour objectif de « [...] compenser, dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage ou par la réalisation d'activités ou l'exécution d'un plan, d'un schéma, d'un programme ou d'un autre document de planification » (Code de l'Environnement, Art L163-1).

CALENDRIER DU PROJET :

Le projet est rentré dans sa phase chantier en février 2015 et a pu aboutir en 2016. Toutefois, compte-tenu du temps lié à la maturation des essences végétales et à l'enracinement des dispositifs favorisant le passage de la petite faune, on peut estimer que le passage s'est révélé pleinement efficace à partir de l'année suivante.

FINANCEURS ET BUDGET

Le budget pour ce projet s'élève à **710 000 € TTC**.

Le **Ministère de la Transition écologique** finance à hauteur de **200 000 €** et le **Conseil régional** y adjoint **449 000 €**.

Le coût de cette reconversion est largement inférieur au coût de construction d'un ouvrage neuf (entre 2 et 6 millions d'euros). Ceci constitue l'un des principaux atouts de ce projet.

QUEL(S) ACCOMPAGNEMENT(S) PAR LES SERVICES DE L'ÉTAT ?

Le projet a bénéficié de l'accompagnement du **CEREMA**, en ce qui concerne l'aménagement du passage routier, le dimensionnement et les contraintes techniques ; de l'**ONF**, pour le choix des essences floristiques et des enjeux liés au secteur forestier (passage occasionnel de grumiers sur l'infrastructure) ; ainsi que l'appui de l'**OFB** pour l'étude préliminaire permettant de calibrer l'aménagement au regard de la faune peuplant le réservoir biologique.

LES LEVIERS DE RÉUSSITE DU PROJET :

ASPECTS TECHNIQUES ET CONCEPTION DU PROJET

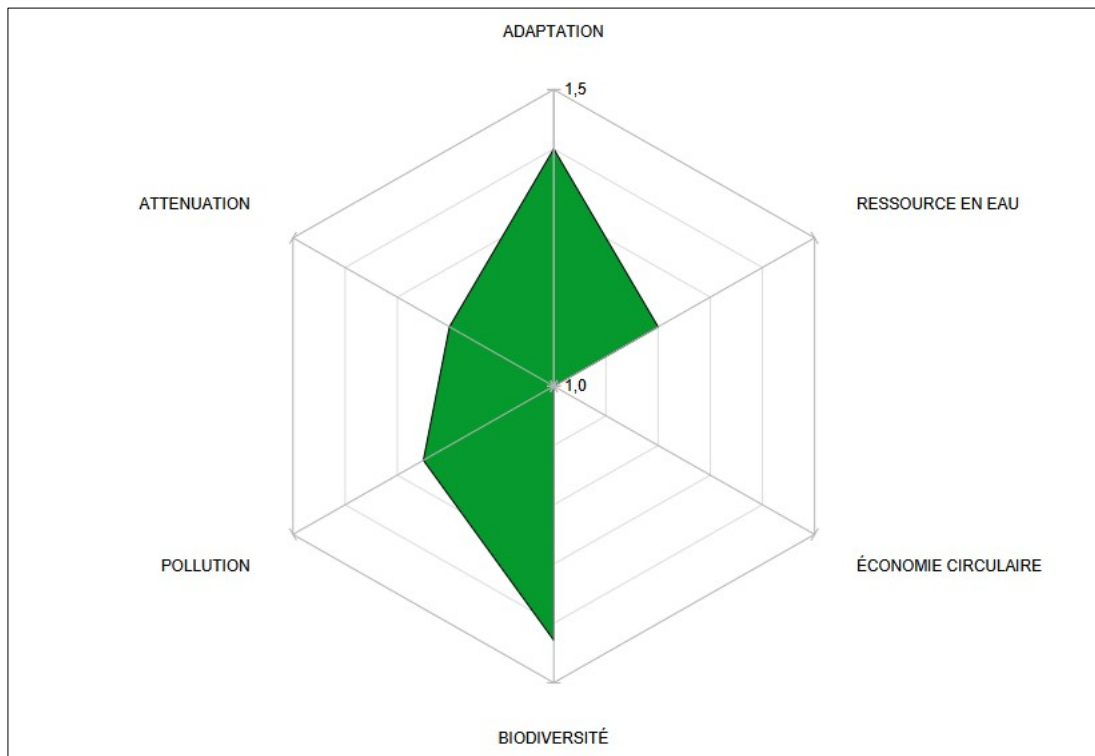
- Sur les 16 m de largeur de l'ouvrage, 11 m sont dédiés à la faune (végétalisation, andain) et à une piste cavalière ensablée.
- Les 5 m restants sont réservés au trafic routier (voie en enrobé).
- Les 11 mètres dédiés à la faune ont été agencés selon ce plan :
- Sur les bords, des panneaux en bois, faisant office d'écrans visuels et acoustiques en attendant la pousse définitive de l'alignement d'arbre de part et d'autre du passage.
- Une bande prairiale pour les grands mammifères (chevreuils, sangliers...).
- Une haie discontinue et une piste cavalière ensablée pour guider les cavaliers et éviter les nuisances des usages équestres.
- Une haie arbustive pour abriter la petite faune (reptiles, chauve-souris...).
- Une haie buissonnante pour les écureuils, les papillons, etc.

ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES

Le projet conçu par **OGE** a été soumis à un comité technique regroupant collectivités, associations et institutions, afin d'associer l'ensemble des parties prenantes pour tenir compte des besoins liés à chaque usage et définir les aménagements visant à les concilier.

SUIVI ET RÉPLICABILITÉ DE L'ACTION

Le **CEREMA** et l'**OFB**, dans le cadre du contrôle et du suivi de la TVBN (Trame Verte, Bleue et Noire), font des contrôles réguliers du volume et de la fréquence des espèces empruntant ce passage à faune. Ces relevés permettent de fabriquer des données quantitatives et qualitatives. Les activités humaines et leur fréquence sont aussi auscultées à des fins statistiques. Le projet, parce que son coût est faible et son impact moindre sur la biodiversité (recyclage de l'existant), offre un bel exemple pour les autres gestionnaires. Par ailleurs, le projet de passage mixte, en concertation préalable, évite et anticipe les leviers de bouclier et les conflits d'usages entre loisir, foresterie et enjeux de continuité écologique.



Sources et ressources :

- Cerema. *Les passages à faune. Préserver et restaurer les continuités écologiques, avec les infrastructures linéaires de transport*. Bron : Cerema, 2021. Collection : références. ISBN : 978-2-37180-525-5 (pdf).
- Brochure Trame Vert et Bleue, *Rétablissement des continuités écologiques sur les infrastructures de transport existantes : N 184*, 2015. https://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/biodiv_dridf.pdf
- Brochure IASEF, *LE PONT DU CARREFOUR DU TREMBLE DEVIENT UN PASSAGE A FAUNE*, 2015, https://www.iasef.fr/pdf/biodiversite/ONF_communique_passage-a-faune_Isle-Adam.pdf