

Agnetz, le 22 janvier 2020

**Objet :** Avis sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

**Nos réf. :** CB/GHO/2020/025

Dans le dossier de concertation, quelques éléments nous sont apportés sur les caractéristiques du projet et les mesures prévues pour l'insertion du projet dans son environnement. Sur la base de ces éléments voici l'avis de la Fédération des chasseurs de l'Oise sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Éléments contextuels concernant la biodiversité et les continuités écologiques :

Les enjeux liés au maintien et à la restauration des continuités écologiques sont inscrits dans :

Le **Plan Biodiversité** (Axe 3 : Protéger et restaurer la nature dans tous ses composants, 3.1 : Créer de nouvelles aires protégées et conforter le réseau écologique dans les territoires). Il est notamment indiqué : « *Pour accomplir leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos...) dans des conditions favorables, les espèces animales et végétales ont besoin de vivre et se déplacer dans des milieux naturels en bon état et connectés entre eux. C'est l'objet de la trame verte et bleue : constituer un réseau écologique national et ainsi lutter contre la destruction et la fragmentation des milieux provoquées par les zones habitées, les infrastructures linéaires et de transport ou encore l'uniformisation des milieux par des pratiques agricoles et forestières non durables.* »

La **Stratégie Nationale pour la Biodiversité** (Orientation stratégique B : préserver le vivant et sa capacité à évoluer, Objectif 5 : Construire une infrastructure écologique incluant un réseau cohérent d'espaces protégés). Il est indiqué : « *La définition, la préservation et la remise en bon état de la Trame verte et bleue (TVB) sont prioritaires [...] La TVB, qui comprend à la fois des réservoirs de biodiversité et des éléments assurant la connectivité de l'ensemble, doit être pensée de manière cohérente à toutes les échelles territoriales. Par ailleurs, il est nécessaire d'inscrire cette infrastructure écologique dans son environnement régional.* »

Depuis 2007, la Trame verte et bleue est au cœur des politiques du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire. **La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle 2**, propose et précise ce projet parmi un ensemble de mesures destinées à préserver la diversité du vivant. « *Elle prévoit notamment l'élaboration d'orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, ces dernières devant être prises en compte par les schémas régionaux de cohérence écologique. Les documents de planification et projets relevant du niveau national, notamment les grandes infrastructures linéaires de l'État et de ses établissements publics, devront être compatibles avec ces orientations. Les documents de planification et projets des collectivités territoriales et de l'État devront prendre en compte les schémas régionaux.* »

Le SRCE picard n'a pas pu aboutir mais le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) est le document régional le supplantant qui devrait être validé durant le premier semestre 2020. Dans l'annexe 3, l'Atlas cartographique des continuités écologiques (p45) indique la liaison ferroviaire Paris-Creil comme un « Obstacle à la continuité écologique » (voir carte ci-dessous).



L'ouvrage faisant référence sur les corridors interforestiers dans l'Oise (Préserver, restaurer, gérer la trame interforestière en sud-picardie. AMBE 2012) identifiait déjà en 2012 la ligne ferroviaire Paris-Creil (voir carte ci-dessous) comme une infrastructure fragmentant, à aménager.

Il est indiqué dans le dossier de concertation (p46) « *Lors des étapes précédentes de concertation, le PNR Oise-Pays de France et des associations locales ont fait état de la fragilisation des corridors de déplacement de la grande faune au sein du massif forestier, du fait de l'artificialisation progressive : urbanisation, infrastructure, pression anthropique...*

*Aucune étude précise de comptage n'a pu étayer ce constat. La Ligne ferroviaire Paris-Creil, mise en service au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, a été aménagée à 4 voies entre Survilliers et Orry-la-Ville en 1962. L'analyse des bases de données ferroviaires relatives aux signalements d'incidents sur la voie impliquant des retards de trains n'a pas permis de faire état d'accidentologie importante dans ce secteur ».*

En effet des aménagements (clôtures franchissables) ont été mis en place sur 500 m afin de permettre à la faune le franchissement des 30 m de voies. Cet aménagement permet le passage essentiellement de la moyenne et grande faune car la petite et macrofaune n'a pas une vitesse de déplacement assez rapide pour franchir les voies et le milieu (ballaste) n'est pas adapté.

Les prélèvements de grands animaux peuvent être utilisés comme indice sur l'évolution des densités de population. Or, les chiffres de prélèvements de sangliers sur le massif de Chantilly, de la saison 2015/16 à 2019/20 (en cours, chiffre basé sur le taux de réalisation des années précédentes) sont dans l'ordre 301, 422, 454, 526, 578 ; soit des prélèvements presque doublés en 5 ans, et donc une évolution de la fréquentation aux abords des voies potentiellement identique.

Etant donné l'évolution des densités de sangliers, l'augmentation du trafic de trains et surtout la mise en place d'un TaGV (Train à grande vitesse pouvant atteindre les 160 km/h), le dérangement lié au trafic va être beaucoup plus important et le risque de collision considérablement accru. La situation actuelle du biocorridor (fragilisé) ne permet peut-être pas de constater une accidentologie importante, mais elle ne peut en aucun cas être comparée à celle à venir suite à l'évolution de la perturbation. La situation d'accidentologie risque d'être considérablement dégradée.

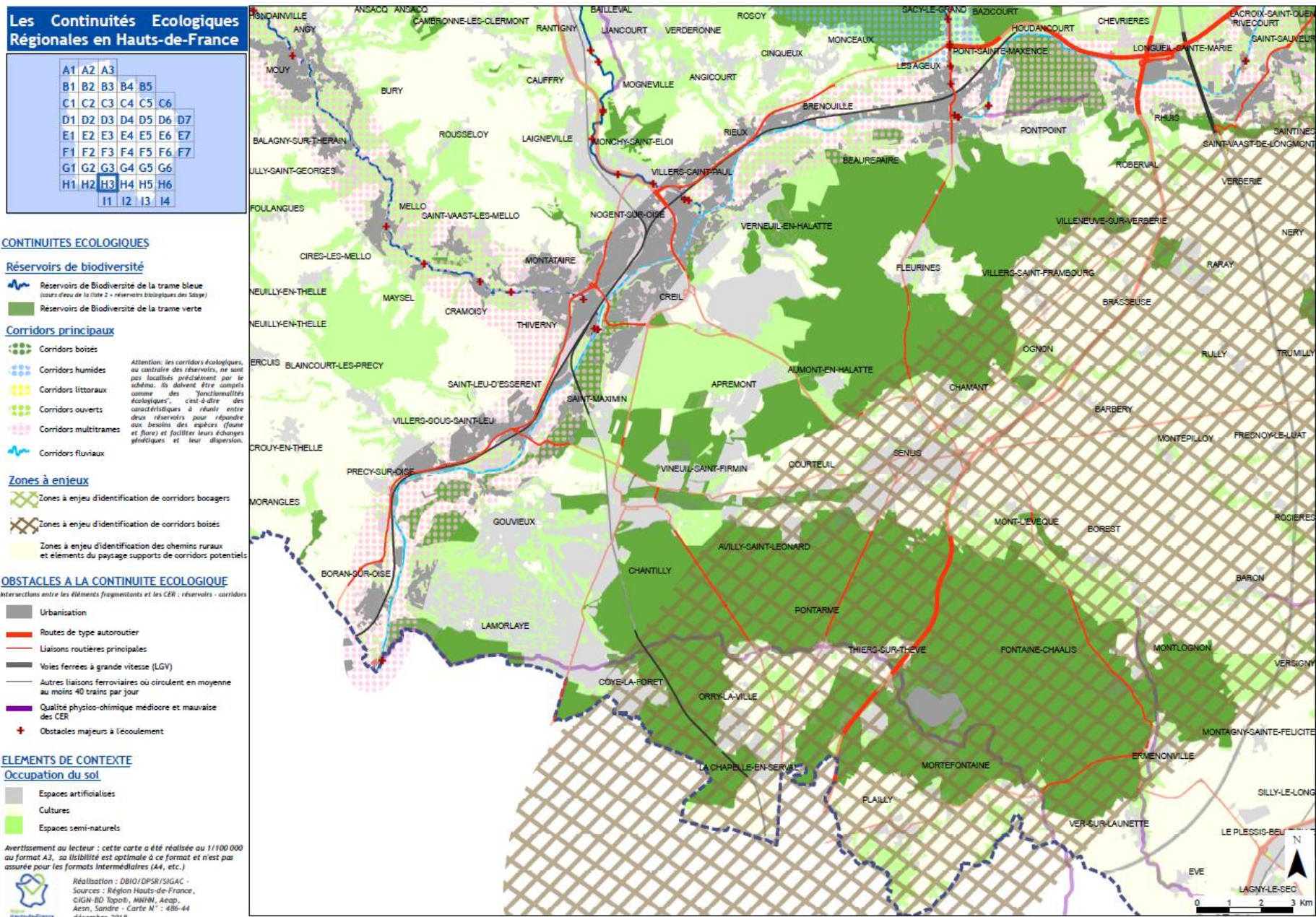
Notre interrogation est la suivante, quel serait les conséquences pour les voyageurs, d'un TaGV à 160 km/h heurtant un cerf ?

En conséquence, la mise en place d'un biopont ne peut être inscrit comme une mesure d'accompagnement mais bien de réduction/compensation. Ainsi la création d'un ouvrage de franchissement spécifique pour la faune entre la gare d'Orry-la-Ville et la Borne Blanche doit être inscrit dans la Déclaration d'Utilité Publique. Le coût de cet ouvrage estimé à 6.1M€ (conditions économiques 2011) doit être prévu dans le plan de financement, par les différents partenaires du projet (Etat, SNCF Réseau, Conseils régionaux, collectivités...).

Les continuités reliant les forêts du Val d'Oise à celles de l'Oise, de l'Aisne jusqu'aux Ardennes, sont régulièrement menacées et mises à mal. Rompre une seule de ces continuités fragilise et menace l'équilibre de tous les massifs. Ne pas s'assurer de la bonne fonctionnalité du corridor intra-forestier au cœur de la forêt de Chantilly permettant les échanges jusqu'à la forêt de Carnelle et Montmorency, serait à terme une perte nette de biodiversité.

La Fédération des chasseurs de l'Oise

# Annexe 3 du SRADDET Hauts-de-France : Atlas cartographique des continuités écologiques régionales en Hauts-de-France

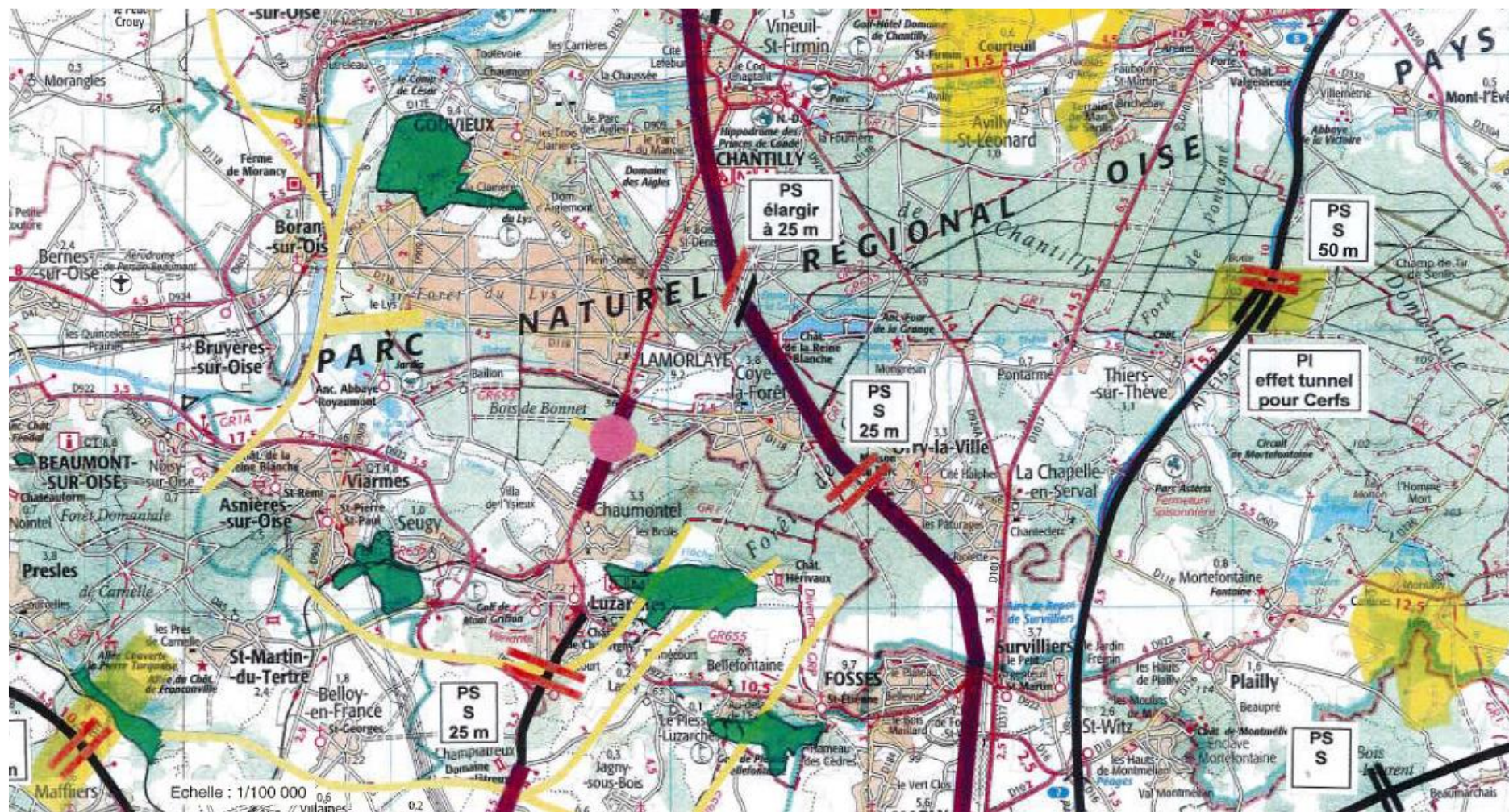
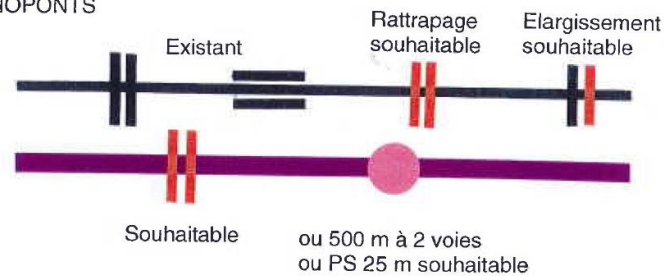


Carte issue de l'ouvrage « Préserver, restaurer, gérer la trame interforestière en sud-Picardie (AMBE 2012)

INFRASTRUCTURES ET BIOPONTS

Infrastructure existante

Infrastructure en projet



Dispositions financières de la première phase (Article 4-3 du protocole de financement)

	Clé de répartition du montant d'investissement (En %)	Montant indicatif de participation sur la base du coût prévisionnel* (M€ aux conditions économiques de janvier 2011)	Montant indicatif de participation sur la base du coût prévisionnel* (M€ aux conditions économiques de réalisation)
Etat	51,48%	140,0 M€	160,0 M€
Collectivités locales	43,18%	117,6 M€	134,2 M€
<i>dont Conseil régional Hauts-de-France</i>	33,98%	92,4 M€	105,6 M€
<i>dont Conseil régional Ile-de-France**</i>	0,97%	2,6 M€	3,0 M€
<i>dont Conseil départemental de la Somme</i>	1,03%	2,8 M€	3,2 M€
<i>dont Communauté d'agglomération d'Amiens Métropole</i>	2,06%	5,6 M€	6,4 M€
<i>dont collectivités de l'Oise, réparties comme suit :</i>	5,14%	14,0 M€	16,0 M€
<i>Conseil départemental de l'Oise</i>	3,74 %	10,2M€	11,625 M€
<i>communauté d'agglomération Creil Sud Oise</i>	0,42 %	1,1M€	1,315 M€
<i>communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de la Basse Automne</i>	0,32 %	0,9M€	1,000 M€
<i>communauté d'agglomération du Beauvaisis</i>	0,25 %	0,7M€	0,775 M€
<i>communauté de communes de l'Aire Cantilienne</i>	0,13 %	0,4M€	0,390 M€
<i>communauté de communes du Clermontois</i>	0,10 %	0,3M€	0,310 M€
<i>Communauté de communes de la Vallée dorée</i>	0,06 %	0,2M€	0,195 M€
<i>Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte</i>	0,06 %	0,2M€	0,195 M€
<i>Communauté de communes de Senlis Sud Oise</i>	0,06 %	0,2M€	0,195 M€
SNCF Réseau	5,34%	14,5 M€	16,6 M€
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>271,9 M€</b>	<b>310,8 M€</b>
Passerelle de Survilliers-Fosses***		13,0 M€	14,9 M€

\* hors contribution forfaitaire pour l'écopont de Chantilly de 2 M€ aux clés identiques ;

\*\* engagement acté dans le CPER 2015 2020 d'Ile-de-France ;

\*\*\* Les collectivités d'Ile-de-France pourraient proposer le financement d'une passerelle à Survilliers-Fosses qui gagnerait à être réalisée concomitamment.