

Le projet dans son environnement naturel et institutionnel

Les enjeux en termes de continuités écologiques du 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 en continuité avec les forêts picardes (Chantilly, Ermenonville). Elle est limitée à l'ouest par la vallée de l'Oise et son urbanisation, au sud par la RN104. Elle est coupée en deux par la RN184. La RN184 est une voie routière 2x2 voies à caractéristiques autoroutières. Infranchissable pour la faune, elle isole les populations situées dans la partie ouest du massif. Ce projet s'inscrit dans un contexte

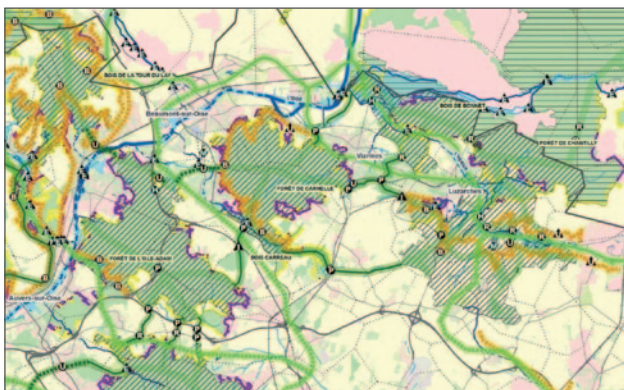
plus large des continuités boisées du nord de l'Île-de-France avec notamment, à quelques kilomètres, le prolongement de l'autoroute A16 dont la réalisation s'accompagnera d'un passage à faune sur la RN1, dans la continuité de cet ouvrage vers les forêts picardes.

Lien et articulation avec le SRCE, notamment son plan d'action stratégique, ou d'autres documents de planification

Le SRCE identifie la forêt domaniale de l'Isle-Adam comme réservoir de biodiversité support d'un corridor arboré (guide des espèces forestières). La RN184

y est identifiée comme une coupure du réservoir de biodiversité.

Le plan d'action prévoit notamment d'améliorer la transparence des infrastructures existantes. Dans le SRCE, les passages contraints au niveau d'un passage existant sur une infrastructure dont l'intérêt pour la faune doit être évalué et le cas échéant amélioré sont considérés comme des points de fragilité des corridors arborés à consolider prioritairement. C'est le cas de cet ouvrage dont la transformation en ouvrage mixte faune-forestier vise à améliorer la transparence de la RN184.



Extrait carte des composantes du SRCE Île-de-France



Extrait carte des objectifs du SRCE Île-de-France

<p>CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES</p> <p>Réservoirs de biodiversité</p> <ul style="list-style-type: none"> Réservoirs de biodiversité <p>Autres espaces d'intérêt écologique hors Île-de-France</p> <ul style="list-style-type: none"> Autres espaces d'intérêt écologique hors Île-de-France <p>Corridors de la sous-trame arborée</p> <ul style="list-style-type: none"> Corridors fonctionnels diffus au sein des réservoirs de biodiversité Corridors fonctionnels entre les réservoirs de biodiversité Corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité <p>Corridors de la sous-trame herbacée</p> <ul style="list-style-type: none"> Corridors fonctionnels des prairies, fitches et dépendances vertes Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, fitches et dépendances vertes Corridors des milieux calcaires à fonctionnalité réduite 	<p>ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS</p> <p>Obstacles des corridors arborés</p> <ul style="list-style-type: none"> Infrastructures fractionnantes <p>Obstacles des corridors calcaires</p> <ul style="list-style-type: none"> Coupsures urbaines <p>Obstacles de la sous-trame bleue</p> <ul style="list-style-type: none"> Obstacles à l'écoulement (ROE v3) <p>Point de fragilité des corridors arborés</p> <ul style="list-style-type: none"> Routes présentant des risques de collisions avec la faune Passages contraints au niveau d'un ouvrage sur une infrastructure linéaire Passages difficiles dus au mitage par l'urbanisation Passages prolongés en cultures Côtures difficilement franchissables 	<p>ÉLÉMENTS À PRÉSERVER</p> <ul style="list-style-type: none"> Réservoirs de biodiversité Milieux humides <p>Principaux corridors à préserver</p> <ul style="list-style-type: none"> Corridors de la sous-trame arborée <p>○ Secteur concerné par l'appel à projet</p>	<p>ÉLÉMENTS FRAGMENTANTS À TRAITER PRIORITAIREMENT</p> <p>Obstacles et points de fragilité de la sous-trame arborée</p> <ul style="list-style-type: none"> Coupsures des réservoirs de biodiversité par les infrastructures majeures ou importantes Principaux obstacles Points de fragilité des corridors arborés
--	---	---	---

Les éléments à retenir (transfert d'expérience)

Aspect innovant du dispositif (techniques, méthodes, démarches) ; caractère exportable du dispositif pour d'autres projets

La reconversion d'un ouvrage existant présente un coût compétitif. Les ouvrages de franchissement sont nombreux sur les infrastructures et leur optimisation pour favoriser le passage de la faune est sans conteste une piste à creuser. Elle permettrait de traiter plusieurs points pour le coût d'un seul ouvrage neuf complet. À ce titre cette expérimentation sera bénéfique.

Méthode de suivi ou d'évaluation du projet

Le maître d'ouvrage mettra à jour ses relevés afin de mesurer l'évolution de la fréquentation de l'ouvrage par la faune. Des partenariats seront recherchés avec les gestionnaires et les acteurs qui, par leur présence naturelle sur le terrain, sont susceptibles d'être des observateurs du fonctionnement de l'ouvrage.

Les suites du projet

Le projet est en mesure de rentrer dans sa phase chantier début 2015.

Facteurs de réussites

- Disposer d'un appui technique spécifique avec l'intervention d'une assistance à

maîtrise d'ouvrage pendant la phase travaux (BE OGE).

- Dimensions de l'ouvrage importantes, plus favorables à la multiplicité des usages.

Difficultés rencontrées

- Techniquement, adapter les aménagements pour la faune au gabarit et aux contraintes acceptables par l'ouvrage.
- Concilier les différents usages de l'ouvrage en particulier maintenir un passage pour les engins forestiers.
- Réaliser les travaux au-dessus d'une voie en circulation.
- « Boucler » le financement.

