

# Reconversion d'un passage supérieur en passage à faune sur la RN184 (Val d'Oise)

**Journée Perméabilité au vivant des infrastructures routières**

**7 juin 2016**



# Cadrage/commande

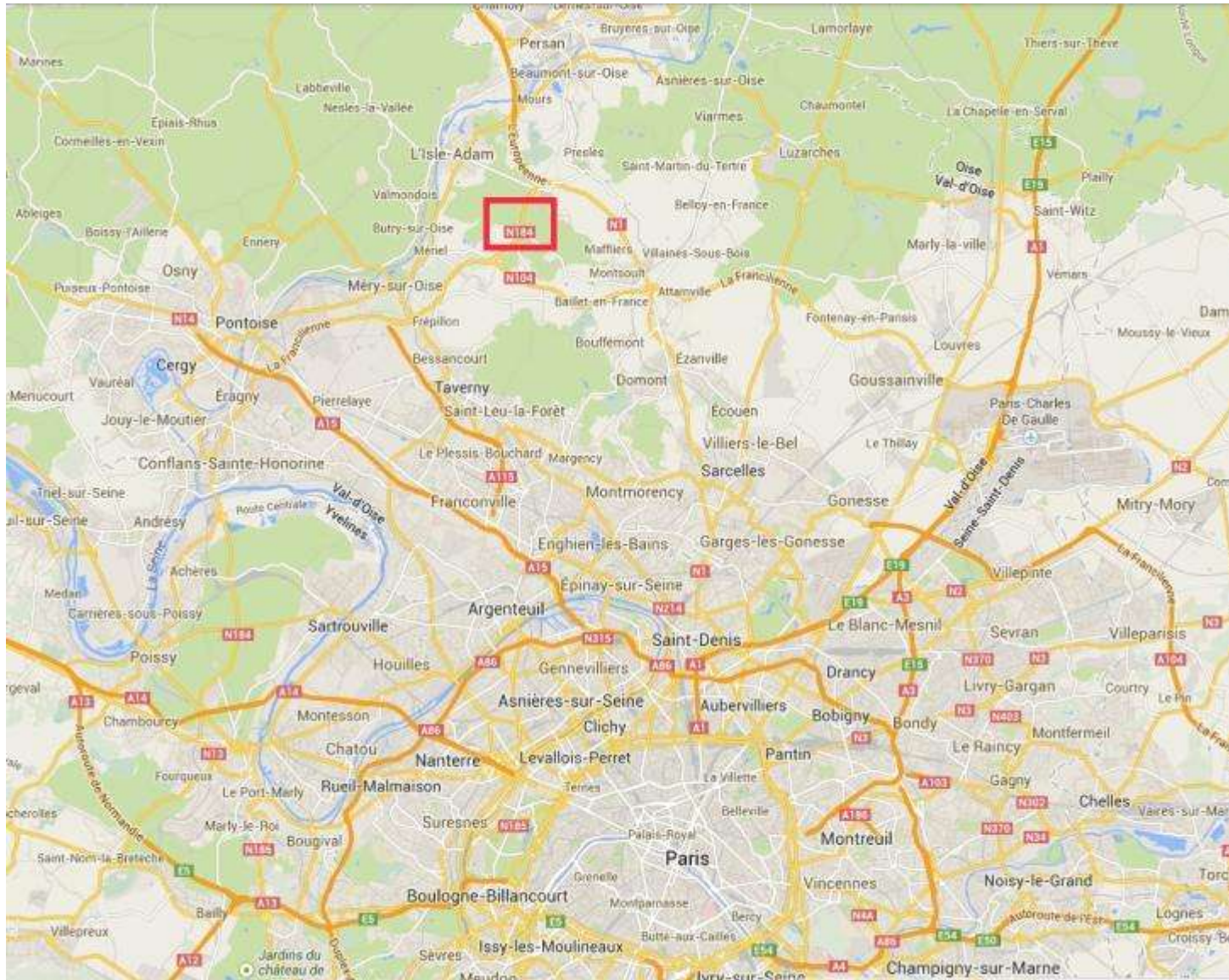
## ■ Cadrage / commande :

- Décision de JL Borloo suite au débat public d'A16 (16 juillet 2008)
- Cadrage du ministère volet « biodiversité » (lauréat appel à projet 2012 « rétablissement de continuités écologiques sur des infra de transport existantes») du 22/10/12
  - Constituer un comité technique
  - Préciser les modalités de suivi et d'évaluation
  - Etudier des recommandations « techniques »

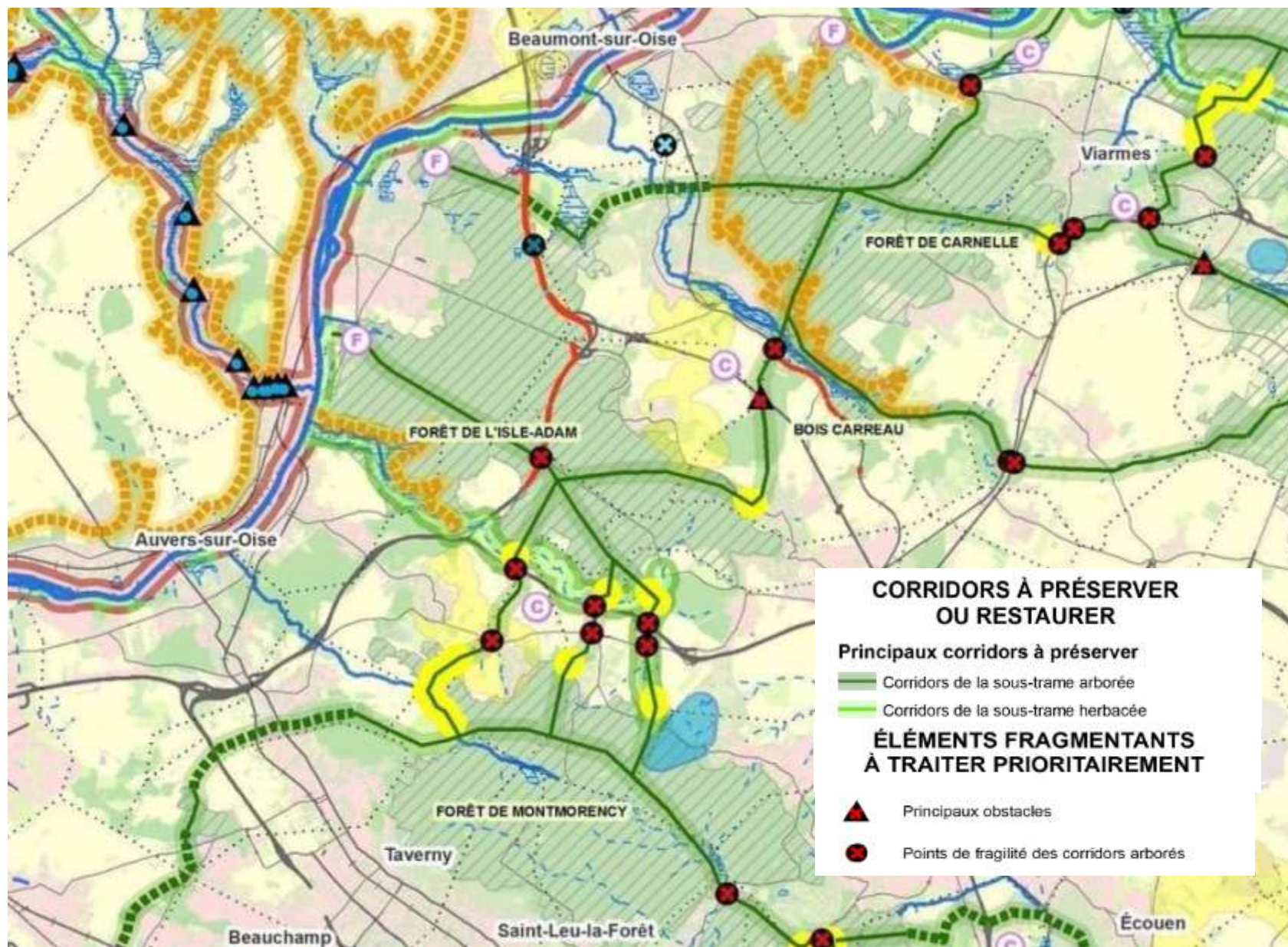
## ■ Financements : 710 000 €

- Conseil Régional d'Ile de France : 449 000 €
- État : 261 000 €
  - Fonds intervention biodiversité et restauration écologique (FIBRE) dans le cadre de la stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) : 200 000€
  - Investissement routier : 61 000 € (études)

# Localisation



# SRCE actions prioritaires



# Étapes de consolidation du projet

- 2008 : décision ministérielle de JL Borloo (débat public A 16)
- 2010-2012 :
  - élaboration d'une première version du projet
  - En lien avec des partenaires (Fédération de chasseur, coderando, VOE, ONF, collectivités)
  - Recherche de financement
- 2012 :
  - premiers résultats de l'étude de solutions relatifs à l'opportunité
  - financement : lauréat de l'appel à projet de projet DEB
  - fixe le coût plafond 710 000 € dont études
- 2013 :
  - constat de l'existant : nature de la fréquentation de l'ouvrage
  - poursuites des études de solutions
- 2014 :
  - expertise faune du CEREMA => les 1ers conflits d'usage apparaissent



# Calendrier 2015 - 2016

## ■ 2015 :

- Comités techniques du 1<sup>er</sup> juillet (clarification des attentes) et du 25 septembre (présentation des solutions retenues)
  - ONF, Fédération de chasseur, Coderando, comité départemental cyclo-tourisme, comité départemental d'équitation, PNR, ONCFS, VOE, IASEF, collectivités + expert (OGE)
- CDNPS du 17 novembre

## ■ 2016 :

- Validation contractuelle avec l'entreprise de travaux
- Début mai : lancement de la période de préparation
- Été 2016 / fin 2016 : travaux



# Le passage supérieur n°9 aujourd'hui

Longueur 55 m

Largeur 17 m



# Objectifs

## Objectifs :

- Réaménagement du passage supérieur existant pour optimiser le passage de la faune  

Créer les conditions propices au cheminement de la faune sur l'ouvrage (terre végétale, végétation, enrochements) et ses abords.
- Dans le respect des autres usages à maintenir.

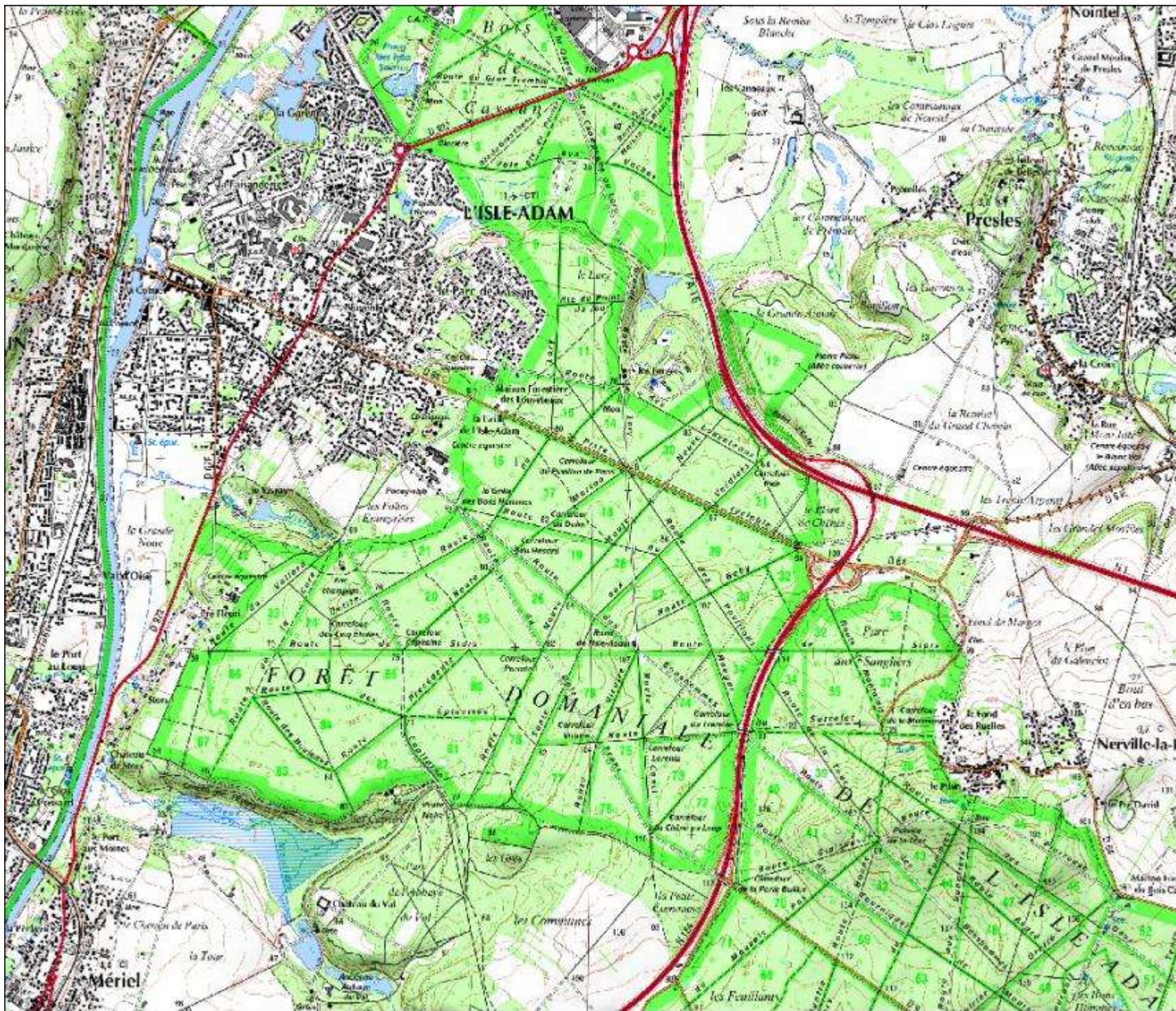




# La nature des contraintes à concilier

- Conciliation des usages :
  - Faune
  - ONF (dont grumiers)
  - Cavaliers
  - Piétons
  - Cyclistes
- Pérennité de l'ouvrage
- Facilité d'entretien
- Cohérence et qualité paysagère
- Enveloppe budgétaire plafonnée à 710 000 euros



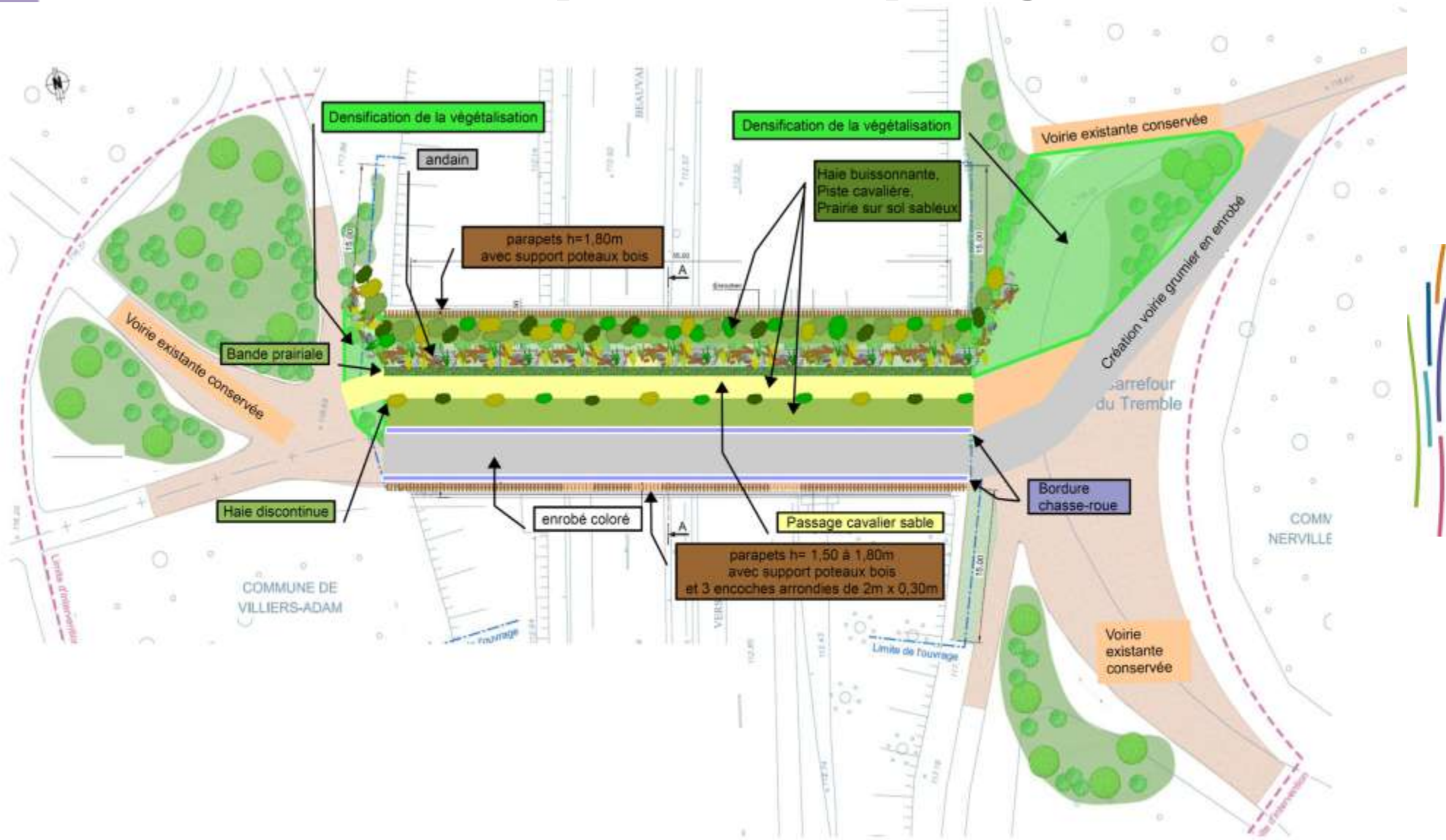


# Les « conflits d'usage » traités

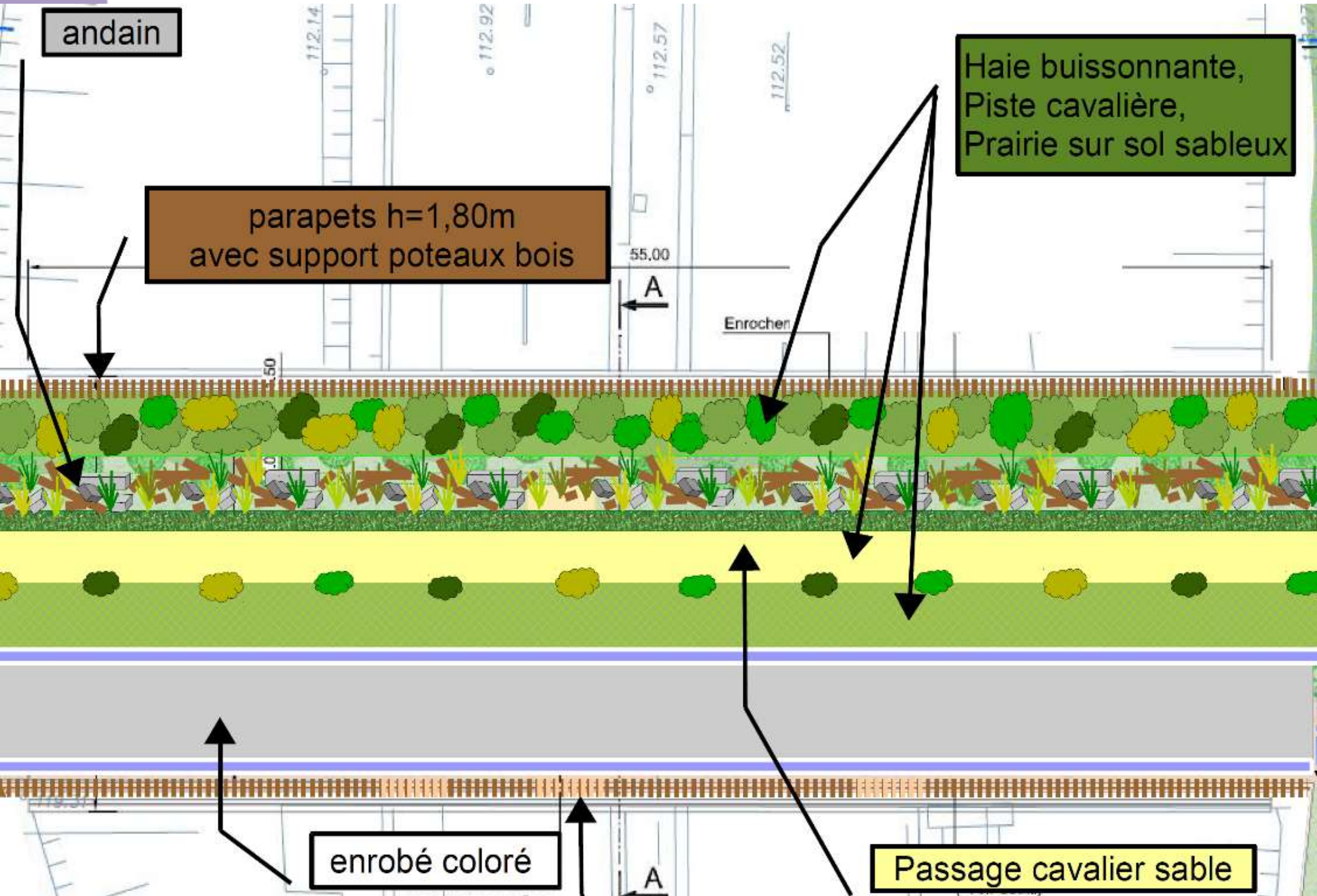
- **Champ visuel :**
  - faune : besoin d'une occultation visuelle de la RN 184
  - qualité paysagère : visions sur la RN 184
- **Matériau de surface de la partie roulable :**
  - faune/paysage : aspect naturel
  - grumiers/ouvrage : matériaux résistant et imperméable
- **Largeur des bandes réservées aux usages :**
  - faune : largeur réservée à la faune la plus large possible
  - grumiers/véhicules : surface avec une structure particulière (mini 4 m de large) qui peut convenir aux cycles et piétons
  - chevaux : 2 m de large du côté « faune » le plus éloigné des autres usagers
- **Séparation grumiers / faune**
  - faune : doit pouvoir emprunter un maximum de la largeur de l'OA
  - chevaux : doit être séparé des « usagers doux »



# Vue en plan du projet

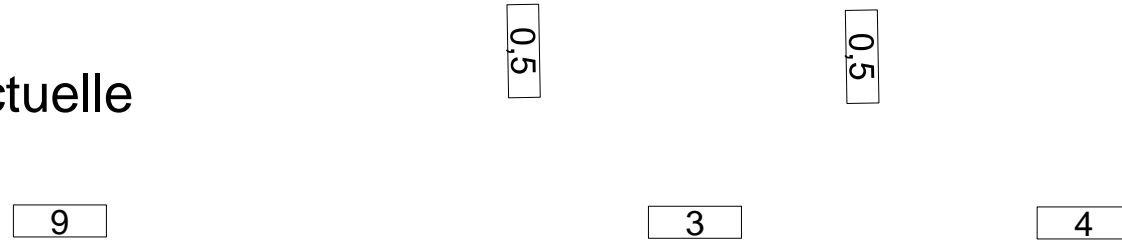


# Vue en plan du projet (détail)

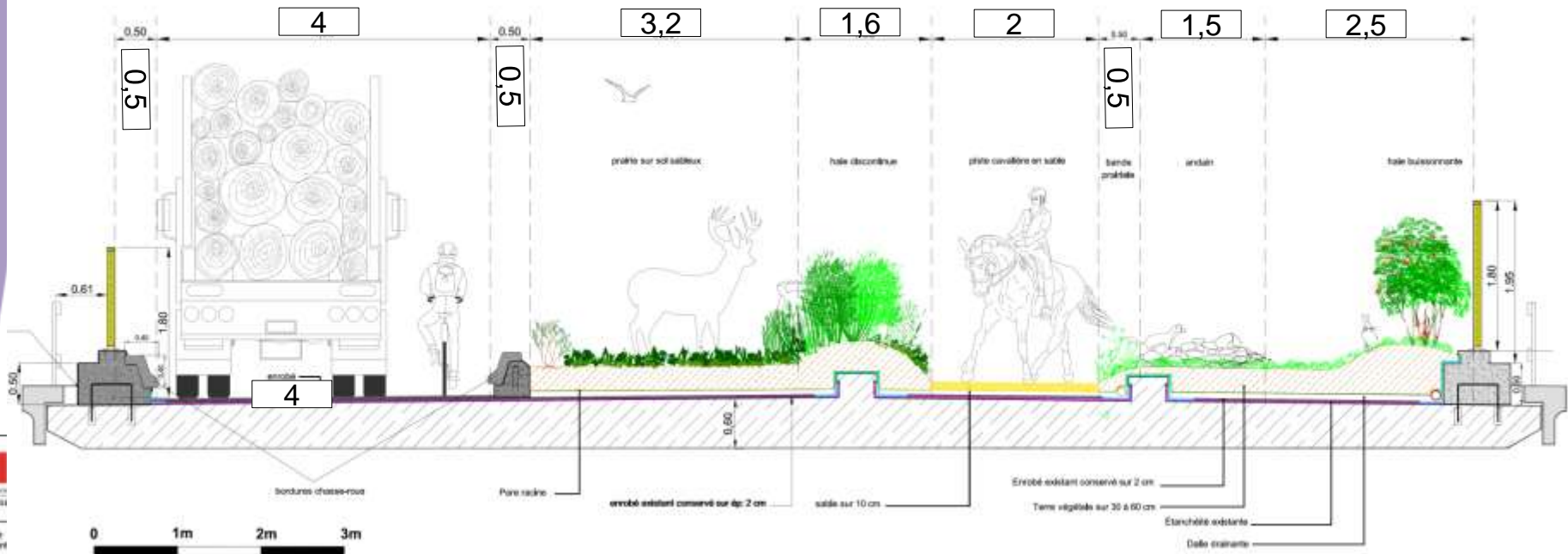


# Coupe transversale du projet

- Situation actuelle

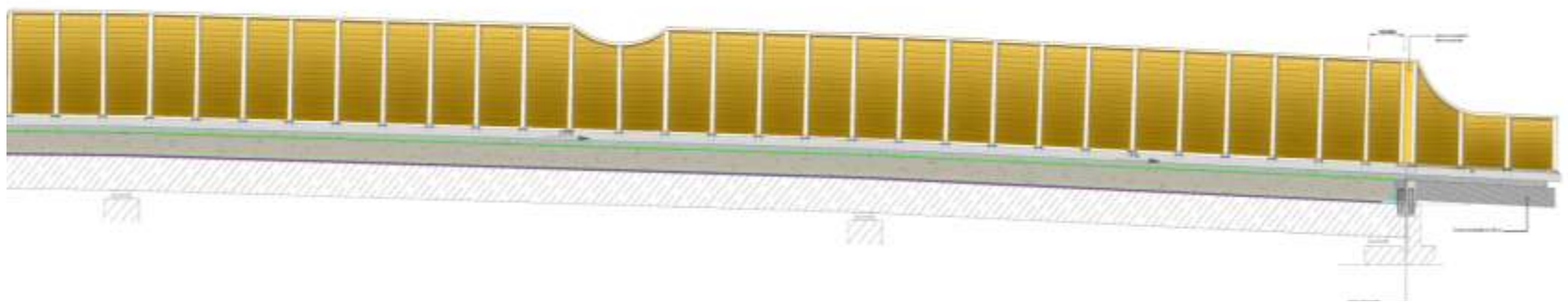
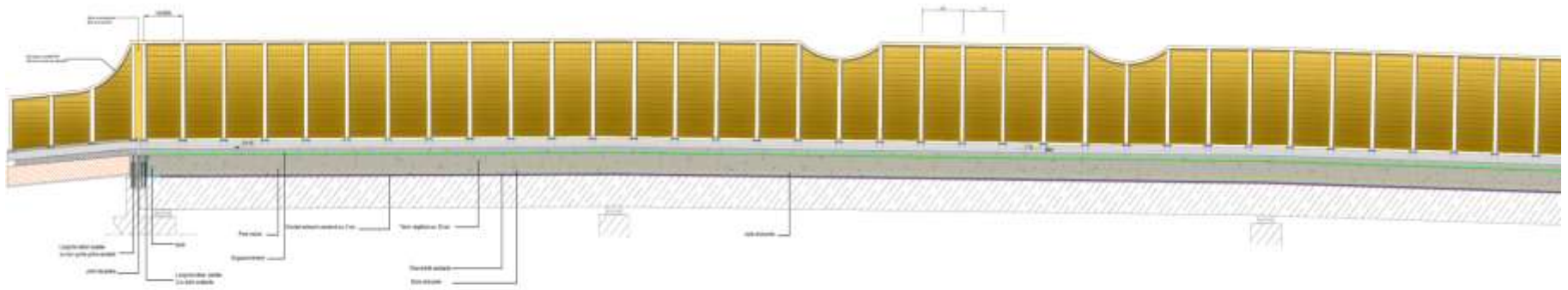


- Situation future



# Coupe longitudinale du parapet d'occultation

Ouest du projet



Est du projet

# Merci de votre attention



Direction des routes  
Île-de-France (DiRIF)



# Conciliation des usages - faune

- Attractivité :
  - Largeur praticable aussi large que possible
  - Aménagement qui se « fond » dans la forêt (attractivité des abords + végétalisation aussi large que possible de la surface de l'ouvrage) : utiliser des matériaux aussi naturels que possible ; aspects naturels « non linéaires » des aménagements
  - Zone faune à préserver pour limiter sa « dégradation » et optimiser sa pérennité
- Prise en compte de la diversité de la faune concernée
  - Petite faune
  - Grande faune (cervidés et autres)
  - ...
- Limitation du « stress » des animaux
  - Occultation visuelle de la RN 184



# Conciliation des usages – ONF (dont grumiers)

- ONF :
  - Maintenir de bonnes conditions d'exploitation forestière (dont grumiers)
  - Circulation des véhicules ONF sur l'ouvrage
  - Maintenir les chemins d'exploitation et d'entretien existants
- Localisation de l'usage des grumiers:
  - « Routes des bonhommes » : axe central de desserte interne de la forêt praticable par des grumiers
  - Accès via la route des bonhommes et la route Conti à la RD 64 sans passer par les communes
  - Accès aux routes locales dans des conditions de sécurité raisonnables
- Usage des grumiers :
  - Moyenne de 2 grumiers par jours (40 tonnes) sur 3 semaines par an
  - => forte sollicitation de la structure de chaussée (risque d'ornièrage)
  - avec des rayons de giration contraints



# Conciliation des usages - cavaliers

Importance quantitative des centres équestres et des chevaux dans le secteur (500 chevaux dans les centres environnants)

- Besoins :
  - Limiter le stress des animaux :
    - occulter la RN 184 en mettant en place un parapet d'occultation (sans aspérité)
    - limiter le « bruit de sabots » sur l'ouvrage lors de sa traversée en mettant 10 cm d'épaisseur de sable sur 2 m de large
  - Limiter le sur-accident en cas de stress de l'animal :
    - décalage de la piste cavalière vers le Nord de l'ouvrage afin d'éloigner le cheminement des chevaux du reste des usagers
    - guider le cheminement des cavaliers par la mise en place d'une haie discontinue
    - parapet d'occultation non franchissable de chaque côté de l'ouvrage



# Conciliation des usages – autres usagers

- Permettre la circulation des vélos
  - Essentiellement des VTC (la piste cyclable n'emprunte pas l'ouvrage)
  - Surface « roulante » et résistante à l'eau à privilégier
- Permettre la circulation des piétons et randonneurs
  - Surface stable et résistante à l'eau à privilégier
  - Recherche de qualité paysagère



# Pérennité de l'ouvrage/ facilité d'entretien

- pérennité de l'ouvrage : structure de chaussée imperméable qui ne s'ornièrè pas et ne fissure pas
- Entretien :
  - faible fréquence et coût d'entretien de chaussée
  - Protection des « parois latérales » contre les chocs (notamment des grumiers)
  - Espèces végétales faciles d'entretien



# Cohérence et qualité paysagère

- Assurer une cohérence avec les espèces présentes dans la forêt de L'Isle Adam
- Assurer des transparences visuelles sur la perspective ouverte de la RN 184
- Utiliser des matériaux aussi naturels que possible

