

Orry-la-Ville, le 23 janvier 2020

Monsieur Patrick JEANTET
Président
SNCF Réseau
Direction de la Stratégie du Réseau, Mission Roissy-Picardie,
18 rue de Dunkerque
75010 PARIS

N. Réf.: JLH/LT 2020-N°000040

Objet : Contribution à la concertation du projet de liaison Roissy-Picardie

Apremont
Asnières-sur-Oise
Aumont-en-Halatte
Avilly-Saint-Léonard
Barbery
Baron
Beaurepaire
Bellefontaine
Boran-sur-Oise
Borest
Brasseuse
Chamant
Chantilly
Châtenay-en-France
Chaumontel
Courteuil
Coye-la-Forêt
Creil
Epinay-Champlâtreux
Ermenonville
Fleurines
Fontaine-Chaalis
Fosses
Gouvieux
Jagny-sous-Bois
La Chapelle-en-Serval
Lamorlaye
Lassy
Le Plessis-Luzarches
Luzarches
Mareil-en-France
Mont-l'Évêque
Montagny-Sainte-Félicité
Montépilloy
Montlognon
Mortefontaine
Ognon
Orry-la-Ville
Plailly
Pont-Sainte-Maxence
Pontarmé
Pontpoint
Précy-sur-Oise
Raray
Rhuis
Roberval
Rully
Saint-Maximin
Senlis
Seugy
Survilliers
Thiers-sur-Thève
Verneuil-en-Halatte
Ver-sur-Launette
Viarmes
Villeneuve-sur-Verberie
Villers-Saint-Frambourg
Villiers-le-Sec
Vineuil-Saint-Firmin

Monsieur le Président,

Une nouvelle étape de concertation est engagée pour le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le Parc a déjà fait une contribution au débat public de ce projet en 2010 et a également émis un avis sur les études préalables lors de l'enquête publique en 2014.

Je vous prie de trouver, ci-dessous, une nouvelle contribution du Parc naturel régional Oise-Pays de France, notamment en ce qui concerne les enjeux écologiques et paysagers.

LE PARC NATUREL REGIONAL OISE – PAYS DE FRANCE :

Le Parc Naturel Régional Oise – Pays de France a été créé par décret du Premier Ministre le 13 janvier 2004. Il est constitué d'un territoire à l'équilibre fragile et au patrimoine naturel et culturel riche regroupant 43 communes dans les départements de l'Oise (60) et 15 communes du Val d'Oise (95), pour une superficie d'environ 60 000 ha.

Le renouvellement de son classement est en cours de finalisation, son périmètre sera étendu en 2020 à 70 communes (45 communes dans l'Oise et 25 dans le Val d'Oise).

Conformément à la loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages et son décret d'application du 1er septembre 1994, le Parc a pour missions :

- De protéger ce patrimoine, notamment par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages ;
- De contribuer à l'aménagement du territoire ;
- De contribuer au développement économique, social, culturel et à la qualité de la vie ;
- D'assurer l'accueil, l'éducation, la sensibilisation et l'information du public ;
- De réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines cités ci-dessus et de contribuer à des programmes de recherche.

Le Parc est géré par un syndicat mixte. Ce dernier met en œuvre la charte du Parc qui fixe les orientations de protection, de gestion, de mise en valeur et de développement du territoire classé et détermine notamment les engagements des collectivités pour parvenir aux objectifs fixés.



Les objectifs de la Charte révisée sont de :

- Préserver et favoriser la biodiversité, préserver et restaurer des réseaux écologiques fonctionnels ;
- Garantir un aménagement du territoire maîtrisé, mettre en œuvre un urbanisme durable répondant aux besoins en matière de logement ;
- Faire du paysage un bien commun ;
- Préserver et gérer durablement les ressources naturelles, faire du Parc naturel régional Oise Pays de France un territoire de « mieux-être » ;
- Accompagner le développement des activités rurales, promouvoir une économie écologiquement et socialement responsable, développer l'économie touristique ;
- Sensibiliser et éduquer pour impliquer tous les publics dans le projet de territoire et changer nos comportements.

Le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » concerne le Parc naturel régional à plusieurs titres :

- Le projet traverse le territoire du Parc en utilisant la voie ferrée existante au niveau des communes de Fosses, La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville, Coye-la-Forêt, Lamorlaye, Chantilly, Saint-Maximin et Creil ;
- Plusieurs gares situées au sein du territoire ou à proximité bénéficieront des nouveaux services proposés par cette liaison : Pont-Ste-Maxence, Fosses-Survilliers, Chantilly-Gouvieux, Creil.

SUR LES IMPACTS DU PROJET EN MATIERE ECOLOGIQUE ET PAYSAGERE :

En matière paysagère :

Le tracé neuf retenu pour la nouvelle ligne ne traverse pas le territoire du Parc en dehors de la création de voies supplémentaires au niveau de la gare de Fosses-Survilliers. Celles-ci se situeront néanmoins en déblais et seront donc peu impactantes dans le paysage.

En revanche, un poste de sectionnement électrique doit être créé à La Chapelle-en-Serval. Au regard de sa situation, en limite du site classé du Domaine de Chantilly, dans un secteur très fréquenté par les habitants d'Orry-la-Ville et de La Chapelle-en-Serval (Bois Saint-Jean), **le Parc réitère sa demande de disposer dans les dossiers soumis à enquête publique, d'informations sur l'intégration paysagère de cet équipement.**

En matière écologique :

Le Parc naturel régional, les Fédérations de chasse, les collectifs d'associations regroupant de nombreux acteurs du territoire (gestionnaires, naturalistes...) ont depuis le début de la concertation souligné la nécessité d'étudier les impacts de ce projet sur la continuité écologique du réseau forestier nord parisien.

En effet, la ligne existante qui va être utilisée par le présent projet entre Fosses et Creil traverse le dernier espace qui permet encore à la faune de circuler du nord au sud du massif de Chantilly mais qui, au-delà, assure le maintien de la circulation des grands animaux entre les massifs franciliens, au sud, et les massifs picards, au nord. Cet espace situé entre les gares de Survilliers-Fosses et d'Orry-Coye constitue ainsi un point stratégique pour le maintien de la fonctionnalité du grand ensemble forestier nord-parisien qui s'étend du nord de Paris jusqu'aux Ardennes sur plus de 550 km².

Rappelons que ce corridor subsistant au cœur du massif de Chantilly se trouve aujourd'hui très fragilisé et n'est déjà plus fonctionnel pour une grande partie de la petite faune (plateforme à 4 voies soit 30 m de large environ, difficilement franchissable). Le trafic sur la ligne Paris/Creil qui le recoupe a augmenté au fil des années, des voies ont été ajoutées sans que la question de l'impact sur la continuité écologique n'ait été posée. En 2004, la pose d'une clôture le long de la ligne a failli totalement couper la possibilité de franchissement pour la

grande faune. Le travail mené pendant 3 ans entre le PNR, RFF et la SNCF a permis d'aboutir à la pose d'une clôture franchissable, d'une part sur un linéaire d'environ 500 m entre la gare RER de la Borne Blanche et la gare d'Orry-Coye et, d'autre part, sur quelques mètres à la Chapelle-en-Serval. Cette « action a minima » a permis d'éviter la coupure du corridor et donc du continuum forestier. Il est à noter qu'elle ne peut être considérée comme une solution de rétablissement ou « d'aménagement » comme évoqué dans le courrier de réponse de Monsieur le Préfet de Région Picardie à Monsieur le Président de la société de Vènerie (courrier du 30 juillet 2014).

Dans le présent dossier de concertation, cet enjeu de continuités écologiques sur le réseau existant est abordé dans un point spécifique (page 46) où il est notamment indiqué :

« Bien que les impacts de l'augmentation de trafic liée au projet Roissy-Picardie apparaissent très limités et ne puissent être évalués indépendamment des contraintes plus largement posées, à l'échelle du massif des Trois Forêts, sur les biocorridors, les partenaires du projet (Etat, collectivités) se sont déclarés ouverts, dans une logique d'accompagnement, à ce que l'opération Roissy-Picardie participe financièrement à un aménagement, visant à l'amélioration d'une situation existante, qui serait initié et porté par les acteurs régionaux et locaux en charge de ces problématiques. Pour amorcer la réflexion des acteurs territoriaux, le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude de faisabilité préalable pour la création d'un ouvrage de franchissement dédié à la grande faune (écopont) au Sud de la gare d'Orry-la-Ville/Coye-la-Forêt, et une participation forfaitaire à hauteur de 2 M€ a été prévue dans l'estimation des coûts du projet. »

Cette proposition de participation à hauteur de 2M€ au financement d'un écopont est positive et constitue une avancée par rapport au projet initial. Néanmoins, le maître d'ouvrage propose l'écopont comme une mesure d'accompagnement et non comme une mesure de réduction/compensation, ce qui ne garantit en rien sa réalisation, car n'assurant pas la totalité du financement. En outre, il n'apporte pas de réponse pour la restauration de la continuité entre la lisière sud du massif de Chantilly et la gare de Fosses-Survilliers.

Le Parc réaffirme donc la nécessité de rétablir les continuités écologiques coupées par les voies utilisées par le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et plus particulièrement d'inscrire dans la Déclaration d'Utilité Publique la réalisation d'un écopont pour rétablir dans toute sa fonctionnalité le corridor intra-forestier situé au cœur du massif de Chantilly, corridor qui conditionne le maintien du continuum forestier nord parisien.

Cet écopont est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit d'une coupure ancienne et déjà très fragilisée.

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...).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président,



Patrice MARCHAND
Conseiller Général de l'Oise
Maire de Gouvieux