

**Déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire en vue de
l'acquisition par voie d'expropriation des terrains nécessaires à la
réalisation du projet Trans'Oise entre Chantilly et Senlis par le
Département de l'Oise**

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

**RAPPORT
DE LA COMMISSAIRE ENQUETRICE
Mme Jacqueline LECLERE
Dossier E25000170/80**



La commission permanente convoquée par lettre en date du 28 octobre 2024 s'est réunie le 18 novembre 2024 sous la présidence de Madame Nadège LEFEBVRE, Présidente du Conseil départemental de l'Oise,
après en avoir délibéré, le quorum et les délégations ayant été vérifiés décide à l'unanimité de procéder à une enquête publique – Projet de réalisation d'une section de Trans'Oise entre Senlis et Chantilly

Table des matières

1 GENERALITES	3
1.1 Cadre du projet.....	3
1.2 Objet de l'enquête.....	3
1.3 Localisation du projet	4
1.4 Ouvrages à créer.....	5
1.5 Energies renouvelables.....	5
1.6 Compatibilité avec les dossiers supra communaux.....	5
1.7 Cadre juridique de l'enquête	6
1.8 Identification des impacts potentiels	6
2 ANALYSE BILANCIELLE	10
3 LA MRAE	11
4 AVIS DES PPPA.....	13
5 ERC.....	14
6 COMPOSITION DU DOSSIER	15
7 ORGANISATION DE L'ENQUETE.....	16
7.1 Désignation du commissaire enquêteur	16
7.2 Visites des lieux	16
7.3 Publicité	16
8 DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	17
8.1 Permanences.....	17
8.2 Réunions publiques	17
8.3 Gestion du registre dématérialisé	17
8.3.1 Statistiques.....	17
8.3.2 REGISTRES PAPIER	18
9 PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS	18
10 REPONSES AUX OBSERVATIONS	45
11 Clôture De L'enquête.....	62

1 GENERALITES

1.1 Cadre du projet

Le tracé emprunte une ancienne voie ferrée sur 5,75 km, passant par Courteuil, avec un jalonnement dans Vineuil-Saint-Firmin pour rejoindre Chantilly. La voie sera en site propre, avec un profil de la largeur prévue de 2,5 m avec des accotements végétalisés de 1,5 m de large, utilisant des matériaux naturels, et comportant des ouvrages comme un pont en pierre, des murs en L, et des talus végétalisés. La réfection du pont « Pont des Usages » est prévue.

Le projet vise à créer une voie verte de 6 km (9,3 hectares) pour faciliter la mobilité douce, promouvoir le tourisme, valoriser le patrimoine naturel et historique, et s'inscrit dans une démarche régionale, nationale et européenne de développement durable.

La Trans'Oise sera réservée aux piétons, aux deux roues non motorisées ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite.

En continuité de la voie verte parcourant la ville de Senlis, ce projet destiné à relier Senlis à Chantilly, vise également à limiter l'usage de la voiture en permettant de relier domicile et lieu de travail. Il sera possible de rejoindre la commune d'Apremont par une voie douce en place.

1.2 Objet de l'enquête

Cette enquête publique présente la déclaration d'utilité publique pour l'aménagement d'une voie douce « Trans'Oise » entre Senlis et Chantilly, dans le cadre d'un projet d'aménagement durable, environnemental et touristique dans l'Oise.

Une évaluation environnementale est demandée pour la réalisation de cette voie douce reliant Senlis à Chantilly, intégrant des enjeux écologiques, patrimoniaux et de mobilité :

- Elle traverse des sites classés (Domaine de Chantilly) et inscrits (vallée de la Nonette).
- Notons un Impact sur 1 092 m² et 7 875 m² de milieux naturels, avec défrichement nécessaire.
- Objectifs : améliorer l'attractivité, réduire les émissions de gaz à effet de serre, promouvoir la santé et la transition énergétique.
- Nécessite un dossier d'étude d'impact, étude Natura 2000, et dossier Loi sur l'eau.
- Impact sur habitats protégés, zones Natura 2000, corridors écologiques, et espèces protégées (oiseaux, chauves-souris).
- Impact sur sites classés et zones naturelles d'intérêt écologique.
- Défrichement de moins de 4 ha, exempté de dérogation, mais impact sur habitats favorables à la nidification.
- Nécessite une autorisation en site classé, permis d'aménager, et déclaration Loi sur l'eau.

Des Études écologiques sont en cours sur la faune et la flore, notamment pour les oiseaux et chauves-souris.

Des mesures compensatoires environnementales de 13,4 hectares, incluant 1 982 m² d'habitat boisé et 17 249 m² d'habitat semi-ouvert, seront mises en place pour préserver la biodiversité.

- Secteur « la Justice Saint Nicolas » avec défrichage limité pour préserver la faune.
- Secteur « les Usages » avec déplacement de la voie pour préserver le boisement.
- Contournement de la scierie par le Nord pour éviter conflits avec activités économiques.
- Mesures de compensation environnementale, notamment plantation de haies et création de corridors écologiques.

1.3 Localisation du projet

Le tracé relie Senlis à Chantilly, traversant Vineuil-Saint-Firmin et Courteuil, à environ 40 km de Beauvais et Paris. Il suit une ancienne voie ferrée, passant par des zones agricoles, boisées, et urbanisées.

La zone traverse plusieurs communes avec des habitats en expansion, et des activités économiques variées : industrie, commerce, services.

Le site d'implantation, situé entre la forêt d'Halatte et la vallée de la Nonette, est principalement occupé par des espaces agricoles, boisés, et urbanisés.

Il est jalonné de pentes faibles (0,5 % à 1 %), avec un Impact potentiel sur des habitats naturels, des zones boisées, et des corridors écologiques pour la faune (cerf élaphe).

Nous sommes sur le Parc Naturel Régional.

Aucun site Natura 2000 dans le périmètre immédiat, mais plusieurs sont à moins de 20 km : Zone Spéciale de Conservation « Forêts picardes »,

Zone Spéciale de Conservation « Coteaux de l'Oise ».

Zone Spéciale de Conservation « Massif des Trois Forêts »

Zone de Protection spéciale « Massifs forestiers d'Halatte, Chantilly, Ermenonville », ZSC « Coteaux de l'Oise ».

La proximité de sites comme la ZICO « Forêts Picardes » et la ZNIEFF « Massif forestier d'Halatte » indique une richesse écologique importante.

1.4 Ouvrages à créer

Le franchissement de la RD 330 sera réalisé par un ouvrage en béton armé sous la voirie, coût estimé à 780 000 €. Plusieurs variantes de tracé ont été analysées pour minimiser l'impact environnemental, notamment contourner des zones humides et préserver la biodiversité.

La phase travaux prévoit environ 8 mois, avec gestion des déblais, défrichage, et réutilisation des matériaux.

Le revêtement sera stabilisé, renforcé, adapté aux vélos, piétons, trottinettes.

La gestion des eaux pluviales sera assurée par des noues et ouvrages de drainage, avec un impact limité sur l'environnement.

1.5 Energies renouvelables

Aucune énergie renouvelable n'est mobilisable sur le site du projet, car il n'y a pas de besoin en énergie ni de construction prévue.

- Énergies comme éolien, géothermie, solaire, biométhanisation, bois énergie, récupération de chaleur, hydroélectricité sont jugées non exploitables.
- Le projet ne génère pas de déchets ni de besoins énergétiques, rendant leur utilisation impossible.

1.6 Compatibilité avec les dossiers supra communaux

Le PLU de Senlis, approuvé en 2013, est en révision depuis 2016, dernière modification en 2019.

- Le PADD de Senlis insiste sur une ville patrimoniale, écologique, accueillante, et dynamique économiquement. Le projet est compatible avec le PLU de 2013.
- Le PLU de Vineuil-Saint-Firmin, approuvé en 2021, prévoit un axe vélo intégré au projet de vélo route.
- La carte communale de Courteuil, approuvée en 2024, indique que le tracé de la Trans'Oise y est en zone non constructible.
- Les servitudes d'utilité publique concernent notamment la Vallée de la Nonette, le Domaine de Chantilly, les réseaux de gaz, et les protections patrimoniales.
- La loi Climat et Résilience n'est pas applicable ici.
- Le projet répond à plusieurs objectifs du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial), comme l'amélioration de l'intermodalité et la promotion des modes actifs de déplacement.

1.7 Cadre juridique de l'enquête

Le projet est encadré par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), reconnue par une décision du Conseil Départemental de l'Oise, avec une procédure d'enquête publique organisée par le préfet. La décision n° III-01 du 18 novembre 2024 a été adoptée à l'unanimité par la commission permanente, autorisant la procédure d'enquête publique et la demande de DUP. La délibération a été ratifiée lors de la réunion du 30 juin 2025, avec correction pour préciser l'enquête parcellaire.

1.8 Identification des impacts potentiels

- Les effets sur sol, eau, biodiversité, patrimoine, qualité de l'air, bruit, patrimoine culturel ont été analysés.
- La gestion différenciée des déchets, la préservation des arbres remarquables, et la réduction des nuisances sont prévues.
- La phase de travaux inclut des mesures pour limiter la pollution, la gestion des eaux, et la protection de la biodiversité.
- Aucun impact significatif n'est prévu sur la qualité des eaux souterraines ou superficielles.
- La topographie sera modifiée localement, mais sans impact permanent notable.
- Le projet n'affecte pas la densité urbaine ni le patrimoine archéologique.

Ce projet prend en compte l'écoulement naturel des eaux pour minimiser les impacts lors des travaux.

- Les ruissellements doivent être maintenus durant la phase de travaux, notamment en période climatique favorable.

Impacts sur le milieu naturel et biodiversité

Le projet n'affecte pas significativement les zones protégées ou habitats d'espèces rares, avec plusieurs mesures d'évitement et de compensation.

Impacts sur le patrimoine et paysage

Le projet traverse des zones de patrimoine bâti, archéologique, et paysager, avec des mesures pour limiter les effets négatifs.

- Risques d'impact visuel lors des travaux, avec réhabilitation des aires de chantier.
- La voie verte passe à proximité du monument « Maison Saint-Pierre » avec un revêtement végétal pour limiter l'impact architectural.
- La modification du tracé évite les zones sensibles, notamment la frange boisée et zones humides.

- Un reboisement et une plantation de végétation locale sont prévus pour compenser la déforestation.
- Impact résiduel faible, avec une intégration paysagère et patrimoniale soignée.

Impacts sur la qualité de l'air et acoustique

Les travaux génèrent des nuisances temporaires, mais l'exploitation de la voie douce n'émet pas de pollution.

- Impact résiduel positif ou nul.

Gestion des déchets et pollution des sols

Les déchets issus des travaux seront triés, valorisés ou évacués selon leur nature, avec panneaux « Ramenez vos déchets ».

- La gestion est assurée par l'entreprise de travaux, avec inventaire préalable.
- La pollution accidentelle des sols est faible, avec mesures pour éviter fuites d'hydrocarbures et stockage sécurisé.
- La phase travaux peut générer des déchets, mais leur impact est nul après traitement.
- Nettoyage régulier et mesures de prévention limitent la pollution des sols.
- Impact résiduel faible.

Risques routiers, accidentologie et sécurité

Les travaux et le tracé modifié limitent les risques d'accidents, avec balisage et panneaux de signalisation.

- La circulation des engins de chantier est encadrée pour réduire le risque routier.
- La voie verte est peu impactée par la circulation routière, avec sécurisation des traversées.
- Impact résiduel faible, avec mesures de sécurité renforcées.

Impact sur le patrimoine archéologique et bâti

Les risques d'impact sont faibles, avec un diagnostic préalable et fouilles si nécessaire.

- La voie traverse une zone avec prescriptions archéologiques, mais les terrassements sont limités.

- La proximité du monument « Maison Saint-Pierre » nécessite une concertation avec l'ABF.
- La réhabilitation des aires de chantier et un aménagement paysager soigné limitent l'impact visuel.
- Impact résiduel faible.

Effets sur le paysage et cadre de vie

Les travaux modifient temporairement l'aspect du site, mais l'impact permanent est faible grâce à un tracé déjà existant.

- La végétalisation et le reboisement compensent la déforestation.
- La voie suit un tracé intégré dans le paysage, avec un impact visuel limité.
- Impact résiduel faible, avec une intégration paysagère soignée.

Suivi environnemental et mesures d'atténuation

Un suivi régulier est prévu pour vérifier l'efficacité des mesures d'évitement, réduction et compensation.

- Un maître d'œuvre en génie écologique assurera le contrôle faune, flore, zones humides.
- La phase d'exploitation comprendra un entretien périodique et un suivi des ouvrages.
- La surveillance garantit la conformité aux objectifs environnementaux.
- Impact résiduel globalement positif ou faible après mesures.

Gestion de l'entretien des ouvrages

Ce document détaille la mise en place d'un cahier d'entretien pour suivre les opérations d'entretien des ouvrages, accessible à tout moment aux services compétents.

- Un cahier d'entretien recensera toutes les programmations et observations lors des interventions.
- Il doit être disponible en permanence pour la DDT ou autres services.

L'entretien courant de l'aménagement (balayage de la voie, fauchage des accotements, entretien des espaces végétalisés (dans le cadre du projet) et le suivi des ouvrages (ouvrage d'art, barrières, signalisation...) seront assurés par l'Unité Territoriale du Département (gestionnaire infrastructure du Département de l'Oise).

Le balayage du revêtement sera effectué une fois tous les 15 jours en période d'avril à septembre et une fois par mois le reste de l'année.

La description des modalités et fréquence d'entretien varie d'un à deux passages annuels selon qu'il s'agisse de fauchage des abords, de l'entretien des aménagements paysagers, de l'entretien des noues, de la signalétique et des équipements mobilier urbain. La surveillance de l'ouvrage cadre est programmé à la fin de la 1^{ère} année et tous les 3 ans.

Suivi des mesures environnementales pour la faune et la flore

Comment assurer le suivi des mesures pour éviter l'impact sur la faune et la flore durant les phases travaux et exploitation.

- Évitement des zones humides, secteurs à enjeu fort, tas de la scierie : vérifications régulières du balisage en période travaux.
- En phase d'exploitation : calendrier d'interventions, moyens techniques, entretien hors nidification (mi-mars à mi-août).
- Surveillance régulière pour lutter contre les espèces exotiques envahissantes.
- Des mesures de compensation pour la déforestation sont prévues, incluant la plantation de haies.

Récapitulatif des impacts et coûts environnementaux

Le coût total de l'opération synthétise les impacts du projet et les mesures associées, avec une estimation des coûts.

- Impact environnemental global : impacts identifiés, mesures de réduction, suppression ou compensation.
- Coûts précis difficiles à déterminer à ce stade, notamment pour les mesures intégrées dès la conception.

2 ANALYSE BILANCIELLE

L'utilité publique

Cette section qui consiste en la création d'une voie verte d'une largeur de 2,50 m en stabilisé est inscrite au Schéma National des Véloroutes (SNV), au Schéma Régional des Véloroutes (SRV) ainsi qu'au schéma de la Trans'Oise et supporte le tracé de deux itinéraires d'intérêt national V16 « Paris -Londres » et V32 « Route de la mémoire ». Le projet s'inscrit également dans la continuité d'aménagements déjà réalisés par les collectivités locales afin de constituer progressivement un réseau cyclable structurant à l'échelle du territoire. Il prolonge notamment le tronçon aménagé entre la gare routière de Senlis et la RD330 par la Communauté de Communes Senlis Sud Oise ainsi que les aménagements réalisés par la Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne au niveau du chemin de la Porte Saint-Denis. Ce dernier tronçon permettra ainsi d'assurer la continuité complète de l'itinéraire entre Senlis et Chantilly et de renforcer le maillage des mobilités actives à l'échelle locale, régionale et nationale.

Par ailleurs, le projet répond pleinement aux objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) porté conjointement par les Communautés de Communes de l'Aire Cantilienne, Senlis Sud Oise et des Pays d'Oise et d'Halatte. Le PCAET identifie en effet le développement des mobilités actives et des infrastructures cyclables comme un levier majeur de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de diminution de la dépendance à la voiture individuelle et d'amélioration de la qualité de vie des habitants. Le projet participe ainsi directement aux objectifs de transition écologique, de report modal et de développement des déplacements décarbonés portés par les collectivités du territoire.

Le coût financier

Coût total de l'opération : 4 719 071,59€

Coût des acquisitions foncières : 116 962,55€ dont 1888,55€ d'évictions + Dépenses des mesures compensatoires environnementales (parcelle AH52) : 91 317,13€ dont 47 513,13€ d'indemnités d'évictions.

Coût des études préalables (expertise écologique, dossiers environnementaux, frais de géomètre, études de sol, honoraires, frais divers, etc...) : 289 440€

Coût des études opérationnelles et des travaux : 4 260 797,50€ + 249 994,32€ en mesures compensatoires environnementales (parcelle AH52)

Travaux (création de la voie verte et mesures compensatoires environnementales : 3 727 556,83€ + 207 994,32€ en mesures compensatoires environnementales (parcelle AH52)

Autres frais (honoraires, frais divers etc...) 533 240,67€ + 42000€ en mesures compensatoires environnementales (parcelle AH52)

Le financement

Participation financière de l'Etat au titre du fonds national "mobilités actives" : 1 287 100€

Participation financière de la Région Hauts de France : 1 080 288€

Total du financement des partenaires de l'opération : 2 367 388€

Le département de l'Oise supportera le reste à charge.

Cette analyse bilancielle est en faveur de la DUP.

3 LA MRAE

L'Autorité Environnementale recommande de

- Montrer l'articulation entre le projet de voie verte et le PCAET
- L'autorité environnementale recommande de préciser la localisation du mobilier et des panneaux, ainsi que leurs dimensions, et de réaliser des photomontages permettant d'évaluer l'insertion paysagère
- L'autorité environnementale recommande : • de réaliser des inventaires complémentaires sur les quatre saisons afin d'avoir une idée précise des enjeux et des mesures nécessaires pour la protection de ces espèces ; • de réaliser un inventaire des gîtes d'hivernage entre mi-décembre et fin février ; • d'augmenter le nombre d'enregistreurs et de placer un appareil au niveau du secteur quatre à proximité du bois
- L'autorité environnementale recommande : • de renforcer la pression d'inventaire pour les reptiles par la mise en place de plaques à reptiles, aux périodes favorables, sur l'ensemble du tracé ; • de réévaluer les enjeux et les impacts du projet en fonction de ces résultats
- L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude des corridors avec une carte permettant de localiser le corridor grand cerf à la page 114 de l'étude d'impact.
- L'autorité environnementale recommande de : • revoir l'interprétation des résultats d'inventaire concernant la flore ; • étudier la présence d'une station d'œillet des chartreux au bord de la RD330 ; • protéger la station d'Orobanche du lierre déjà affectée par des coupes récentes au niveau du passage sous la RD330, en privilégiant l'évitement voire en replantant le lierre servant de plante hôte à l'Orobanche du lierre.
- L'autorité environnementale recommande d'étudier l'impact du projet sur les corridors de déplacement des chauves-souris en s'appuyant sur le retour d'expérience de projets similaires, afin de prendre des mesures adaptées d'évitement ou de réduction
- L'autorité environnementale recommande de présenter des mesures fermement adoptées, afin de garantir une protection du Tarier des prêtres et du Tarier pâle et de leurs habitats
- L'autorité environnementale recommande d'identifier les arbres qui seront abattus, d'étudier les enjeux, et de prendre des mesures spécifiques d'évitement et de réduction

- L'autorité environnementale recommande d'étudier l'impact du projet sur le Cerf élaphe, d'étudier les enjeux, et de prendre des mesures spécifiques d'évitement et de réduction.
- L'autorité environnementale recommande de détailler la méthode de compensation, de prendre en considération toutes les espèces protégées (reptiles compris), de garantir l'équivalence écologique entre les surfaces impactées et les surfaces compensées, et de prévoir un suivi des mesures de compensation.
- L'autorité environnementale recommande d'intégrer l'étude de caractérisation de zone humide au dossier et d'étendre la période d'inventaire floristique
- L'autorité environnementale recommande de quantifier les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet, notamment en tenant compte des émissions pendant l'ensemble du cycle de vie du projet, et en considérant également les destructions ou créations des capacités de stockage de carbone des sols. Il est nécessaire de viser l'objectif de neutralité carbone du projet en mettant en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et puis de compensation des émissions de gaz à effet de serre, et de proposer un programme de suivi et d'ajustement de ces mesures.

En réponse

- Le document répond point par point aux recommandations de la MRAe.
- Le projet répond à plusieurs objectifs du PCAET, comme l'amélioration de l'intermodalité et la promotion des modes actifs de déplacement.
- La signalétique sera limitée aux principaux croisements pour éviter la surcharge visuelle.
- Des inventaires complémentaires sur les saisons et les gîtes d'hivernage sont prévus.
- Des mesures spécifiques pour les reptiles et les corridors de déplacement des chauves-souris sont recommandées.
- Les mesures incluent la plantation de nouvelles haies et la préservation des habitats existants.
- Une étude de caractérisation des zones humides sera intégrée au dossier.
- Des inventaires floristiques ont été réalisés sur plusieurs périodes, sans relevé significatif de plantes de zone humide.
- L'expertise floristique a été effectuée entre avril 2023 et avril 2024.
- Le tracé de la voie verte a été modifié pour éviter la zone humide.
- Le projet inclut la plantation de 200 m² de végétaux adaptés aux zones humides et 50 ml de haie.

Demandes de dérogations pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées sur CERFA 13 614 01 et CERFA 13 616 01 pour la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées formulée le 10/10/2025.

Le projet de voie verte présente un impact limité sur la qualité de l'air et les émissions de GES.

- Les émissions de la phase chantier sont évaluées à 302,6 tCO₂e, tandis que l'artificialisation des sols libère 440,3 tCO₂e.
- Des mesures de réduction des émissions sont intégrées, comme la limitation de l'emprise de la voie verte.
- Le projet favorise la mobilité douce, offrant une alternative décarbonée à la voiture individuelle.

4 AVIS DES PPPA

Aire Cantilienne : Avis Favorable

Communauté de communes de l'aire cantilienne : Avis Favorable

Communauté de communes de Senlis Sud Oise : Avis Favorable

Mairie de Senlis : Avis Favorable

Mairie de Vineuil St Firmin : Avis Favorable

Mairie de Courteuil : Avis Favorable

Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) : Avis Favorable

Ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche : Avis Favorable

DREAL : Avis Favorable dans la mesure où la largeur de la voie est à 2,5m et le revêtement est posé en stabilisé

Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP) : Avis Favorable

Parc Naturel Régional (PNR) : Avis Favorable

DDT : Au vu des éléments reçus, de la prise en compte des enjeux environnementaux et de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, le présent dossier de DUP peut opportunément faire l'objet d'une enquête publique afin de permettre les acquisitions, les demandes et préconisations pouvant être intégrées dans les prochaines étapes liées aux différentes autorisations administratives.

Chambre d'Agriculture : Le présent projet comporte la mention en page 39 de la déclaration d'utilité publique d'une mesure de compensation écologique portant sur une parcelle agricole cadastrée n°AH 52 située à Courteuil d'une contenance de 8.75 ha utilisée pour partie comme pâturage, l'autre partie à usage agricole pour 3.87 ha. Le projet fait apparaître une mesure de compensation écologique qui consiste à transformer cette pâture en un corridor écologique, ce

qui se traduit par une perte de foncier agricole qui ne pourra plus être exploité dans ce cadre par l'agriculteur en place. Chambre d'agriculture de l'Oise Rue Frère Gagne – BP 40463 60021 Orceux n'est pas acceptable en tant que tel. Il conviendrait, en effet, de conserver un usage agricole à cette parcelle en trouvant un autre site non agricole sur lequel pourrait porter cette mesure de compensation environnementale. Par ailleurs, le projet impactant du foncier agricole, celui-ci doit être mené en concertation avec le monde agricole et devra veiller à conserver les accès agricoles aux parcelles desservies et garantir, également les cheminements agricoles. Enfin, nous attirons, votre attention sur l'application des protocoles d'indemnisation des exploitants agricoles expropriés de l'Oise (ci-joint) signés par les services fiscaux et la profession agricole à prendre en compte dans le projet.

Aussi, compte-tenu de l'impact du projet sur le foncier agricole, nous émettons un avis défavorable sur ce projet.

5 ERC

La création de la voie verte s'inscrit majoritairement sur un délaissé ferroviaire mais celui-ci s'est renaturé progressivement avec le temps. Il est nécessaire donc de devoir compenser les secteurs qui seront à défricher.

Par conséquent, la zone à compenser doit s'effectuer à la fois sur un habitat boisé fermé, représentant une surface d'environ 1 982 m², et un habitat semi-ouvert, représentant une surface d'environ 17 249 m² (cf. calcul méthode Eco-med).

La mise en place de ces mesures compensatoires se fera dans la même temporalité que les travaux de réalisation de la voie verte. Toutefois, l'efficacité de ces mesures sera perceptible à moyen terme. Le département a choisi d'inscrire la superficie nécessaire aux mesures compensatoires environnementales dans ce dossier de Déclaration d'Utilité Publique car il forme un ensemble de projets indissociés. En effet, le secteur retenu se trouve sur une partie de la parcelle AH 0052 (environ 3,8 ha) sur la commune de Vineuil-Saint-Firmin. Il s'inscrit dans la continuité de la vallée pannier.

Les sensibilités écologiques du site sont prises en compte avec notamment la préservation du talus autour de la scierie, la préservation maximale du patrimoine arboré, le démarrage des travaux en dehors des périodes de sensibilité pour la faune (période entre mars et juillet évitée) et enfin les mesures de compensation (plantation d'arbres et de haies).

L'aménagement de noues le long de la voie verte garantit aussi une coulée écologique, support de trame verte et bleue complétée par des espaces verts généreux et variés qui ponctuent le site.

Il convient de prévoir un suivi environnemental afin de garantir l'application des mesures de protection de l'environnement citées à travers l'étude d'impact.

6 COMPOSITION DU DOSSIER

DUP :

Résumé non technique de l'étude d'impact du projet

Notice descriptive – Phase avant-projet

Etude d'impact environnementale

Etude d'impact du projet

Etude Impact Environnementale Dossier Avant-Projet Notice AVP Présentation Générale

Plans Masse du Projet (Général, A1-A3, A3-A5, A5-A6, A6-A8)

Carnet de détails des traversées (Détails des traversées, détail traversée RD330)

Notice Technique Ouvrage d'Art sous RD330 et Plans masse Ouvrage d'Art sous RD330

Balisage de l'itinéraire – Vineuil-Saint-Firmin

Méthodologie : accès chantier et aires de retournement

Expertise Ecologique

Décision du préfet des Hauts-de-France sur l'examen au par cas, *rendu le 23 décembre 2023*

Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe), *rendu le 13 mai 2025*

Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe Annexe 1 : Sondages pédologiques zone humide

Annexe 2 : CERFA Demande Dérogation espèces protégées

Annexe 3 : Dossier de demande de dérogation aux espèces protégées

Sondage pédologique dans le cadre de la délimitation des zones humides

Avis obligatoires

Saisine des collectivités territoriales par la préfecture (tacitement favorable au bout deux mois), et avis de la collectivité territoriale le cas échéant

Procès-verbal de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS), *tenue le 25 juin 2025*

Avis du Ministre de la Transition Ecologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche, *rendu le 14 août 2025* Avis de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, *rendu le 11 avril 2025*

Avis de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de l'Oise, *rendu le 12 mai 2025*

Avis consultatifs

Avis de la Direction Départementale des Territoires de l'Oise, *rendu le 13 mai 2025*

Avis du Parc Naturel Régional Oise – Pays de France, *rendu le 28 avril 2025*

Avis de la Chambre d'Agriculture de l'Oise, *rendu le 5 juin 2025*

ENQUETE PARCELLAIRE

Plans parcellaires

Etat parcellaire

7 ORGANISATION DE L'ENQUETE

7.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision N°25000170/80 en date du 12 novembre 2025, de Madame la Présidente du Tribunal Administratif d'Amiens, Madame Jacqueline Leclère est désignée commissaire enquêteur titulaire et Monsieur Christophe Bacholle commissaire enquêteur suppléant pour conduire cette enquête publique.

7.2 Visites des lieux

Le 30 mars 2026, Monsieur Dillenseger - INGE'OISE - me conduit sur les lieux, en voiture, et m'explique le tracé.

Le 15 avril 2026, je décide de visiter, à pied, le trajet de 5kms sans entrer sur le délaissé ferroviaire mais en me contentant d'emprunter les chemins existants.

7.3 Publicité

Parution de l'avis d'enquête publique dans le journal le Parisien : 18 mars 2026 et 9 avril 2026

Parution de l'avis d'enquête publique dans le journal le Courrier Picard : 18 mars 2026 et 9 avril 2026.

Les affiches de l'enquête publique sont placées : RD 330 maison garde barrière - VC Saint Nicolas d'Acy (en allant sur la Faisanderie) – Courteuil chemin royal - Courteuil, chemin royal, au pied de l'OA - Vineuil, entrée scierie Dupriez - Vineuil, proximité poste de gaz n°1184 - Vineuil, promenade d'Egmont - Vineuil, proximité gare et restaurant le Quai -

8 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

8.1 Permanences

Quatre permanences sont programmées :

Le mercredi 8 avril 2026 de 9h00 à 11h00 en mairie de Vineuil St Firmin

Le mercredi 15 avril 2026 de 14h00 à 17h00 en mairie de Senlis

Le samedi 25 avril 2026 de 10h00 à 12h00 en mairie de Courteuil

Le mardi 12 mai 2026 de 14h00 à 16h00 en mairie de Vineuil St Firmin

8.2 Réunions publiques

A l'initiative du commissaire enquêteur, une réunion plénière a été organisée le 6 mai 2026 en mairie de Courteuil.

Etaient conviés et présents les personnes, associations ou organismes concernées par le projet. Ainsi, l'Institut de France Domaine de Chantilly – La fédération de chasse – le propriétaire de la scierie – La chambre d'agriculture – deux agriculteurs – La SCEA de Malgenert – Les associations du ROSO et de l'ADEV – Deux propriétaires de parcelles impactées.

Le Département représenté par Madame Elodie Pruvost et Monsieur Dislaire ; Monsieur Dillenseger pour l'ADTOSA et Madame Leclère Jacqueline commissaire enquêteur désignée pour cette enquête ont conduit cette réunion.

Un compte-rendu est joint à ce rapport et il faut noter de réelles appréhensions exprimées par les agriculteurs, les chasseurs où le propriétaire de la scierie ; appréhensions relatives au tracé de cette voir verte ; des risques d'accident liés à l'activité agricole, à la chasse ou à l'exploitation de la scierie.

Par ailleurs les représentants du Domaine de Chantilly s'interrogent sur l'expropriation d'une parcelle de 4ha qui serait destinée à la compensation environnementale.

8.3 Gestion du registre dématérialisé

8.3.1 Statistiques

Les 5 documents les plus téléchargés - Nombre de téléchargements

Avis d'enquête publique 359 - Arrêté d'enquête publique 333 - EI_TRANS'OISE 173 - EI_TRANS'OISE_RNT 105 - DUP - 1084 Trans'Oise 99

2286 téléchargements ont été réalisés par 1574 visiteurs.

5050 visiteurs uniques ont consulté le site WEB.

Nombre de contributions : 102 contributions sont recensées sur le registre numérique pour 142 observations.

Objet des observations : tracé -Faune – Flore – Biodiversité – Corridor écologique – Zones humides – Etude pédologique – Intérêt d'utilité publique – coût – Dérogations – Tracé alternatif – Impact travaux – Impact exploitation – Gestion de l'entretien – Complexité du dossier – Enjeux écologiques – Continuité écologique Evaluation environnementale – Signalétique – Haies – Chasse – Fermeture de la voie – Avis favorable – Avis défavorable – Tourisme – Autres – GES - Mesures compensatoires – Activités agricoles – Parcelle AH52 – Cohabitation activités et utilisateurs de la voie – ERC – Manque de concertation – Aliénation chemins ruraux – ZNT.

8.3.2 REGISTRES PAPIER

13 contributions pour 33 observations ont été recueillies sur les registres papier

9 PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS

I - Observations recueillies lors de la réunion du 6 mai 2026 en mairie de Courteuil

Activité agricole : Monsieur Delclaux, agriculteur, regrette que la voie verte traverse la plaine qu'il exploite en partie et en donne les raisons :

Les engins agricoles ont souvent une large envergure incompatible avec les dimensions de la voie.

Le réseau d'irrigation enterré qui traverse la voie doit être renforcé. Il faut trouver une solution pour en permettre l'entretien.

Les accès aux champs, noiseraie, doivent être planifiés.

- La traversée de ces engins se fait sur la voie verte où beaucoup de promeneurs sont attendus. Il peut y avoir danger.
- L'utilisation de produits phytosanitaires induira des nuisances pour les utilisateurs de cette voie
- Risque de vol de légumes, de détérioration des champs (personnes qui pourraient marcher sur les terres) etc...
- Comment gérer la situation si une zone de non traitement est instaurée ? Une partie des parcelles ne sera plus cultivable. Qui indemniser ?
- Le délaissé ferroviaire est en partie un lieu de stockage agricole sur le foncier propriété de Monsieur Delclaux (parcelle B130).
- La compensation environnementale ne doit pas se faire sur des parcelles vouées à la culture.

Domaine de Chantilly : Madame Copeaux précise que Monsieur Delclaux exploite des terres appartenant au domaine de Chantilly. Ce domaine de Chantilly fonctionne par autofinancement que l'activité agricole intègre. Le Département a-t-il prévu un accompagnement ? Des actions sont à mettre en place pour concilier les usages.

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

Parcelle AH52 – Madame Copeaux déplore qu'il n'y ait pas eu davantage de concertations. 4ha de compensation sur une même parcelle alors qu'il aurait été préférable de dissocier sur trois parcelles.

Un courrier remis sur place permettra au commissaire enquêteur d'exploiter les arguments développés par Madame Copeaux.

La chasse : Les chasseurs protègent les champs et les cultures des agriculteurs des animaux dévastateurs. Ils organisent des battues. Aujourd'hui, tout se passe bien, la cohabitation est parfaite. Demain les utilisateurs de la voie verte s'approprieront les lieux et des accidents peuvent se produire.

Il faudrait s'intéresser à la continuité écologique. Comment la garantessez-vous ? La voie va traverser l'endroit où les animaux circulent. La voie verte est en plein milieu du passage et est par conséquent incompatible avec le corridor.

La voie verte doit être fermée en période de chasse.

Le PNR a été sollicité mais il semblerait que ce ne soit pas « *la bonne personne* » en matière de chasse.

Qui anticipe les risques pour les cultures et la chasse en cas de traversée de horde de cervidés ?

Monsieur Dillenseger propose que les chasseurs fassent les démarches auprès d'autres voies vertes pour savoir comment ils fonctionnent. A cela les chasseurs répondent que c'est plutôt au Département de prendre les informations.

D'une manière générale, la salle regrette que les observations proposées par les différents organismes ou associations sollicités n'aient pas été prises en compte. Il manque une discussion avant la DUP.

La Chambre d'Agriculture a donné un avis défavorable en 2025 (cf le registre dématérialisé). Il n'y a pas eu de concertation en amont de l'enquête publique.

Plusieurs questions :

- Quel est l'intérêt de créer cette voie alors que des chemins existent.
- La pertinence des ouvrages n'est pas démontrée.
- Comment serait-il possible de fermer la nuit ?
- Qui interviendra en cas de problèmes sur cette voie ?
- Est-il nécessaire de dépenser 4 700 000€ pour cette voie alors que des chemins permettent déjà de faire le trajet ?

Monsieur Mulochot soumet l'idée que cette somme d'argent soit affectée à la réalisation d'autres ouvrages tels qu'un pont sur une voie routière refusé injustement. La France et les Français sont en grande difficulté financière ; est-ce de bon ton d'ajouter cette dépense ?

Monsieur Dupriez s'interroge sur la réelle utilité de cette dépense importante.

Le tracé : Monsieur STEFANI estime que le contournement de la scierie est aberrant. Pourquoi ne pas emprunter la partie sud.

Monsieur Dupriez répond que le trafic lié à l'activité de sa scierie (15 camions/jour) est incompatible avec une voie verte. Il y aura des accidents.

Par ailleurs, Monsieur Dupriez s'interroge sur la réaction des promeneurs lors du contournement de la scierie, quand ils seront soumis au bruit et à la poussière. Qui sera responsable en cas de plainte ?

Madame Couvreur dit ne pas avoir été concertée (ni même informée) à propos de ce projet. Ce tracé passe par sa propriété alors qu'il existe d'autres voies douces alentour. Les parcelles C22 et B131, dont elle est propriétaire, sont intégralement utilisées pour cette voie. La parcelle B131 qui longe son habitation est asservie pour l'écoulement des eaux et le passage qui permet l'accès à son terrain.

Les nuisances sonores et visuelles ne sont pas quantifiées.

Proposition : Installer des panneaux pédagogiques sur le trajet et notamment au niveau des ouvrages ayant une histoire

II – Observations déposées sur le registre dématérialisé

101 contributions – 142 observations - 50 avis favorables et 12 avis défavorables

Le TRACE – 22 observations

Contributions 100 ; 99 ; 97 ; 93 ; 86 ; 75 ; 74 ; 64 ; 57 ; 53 ; 51 ; 50 ; 44 ; 42 ; 37 ; 36 ; 29 ; 26 ; 25 ; 21 ; 20 ; 19

Le contournement de la scierie n'est pas justifié, peut être évité - 8 observations

Tracé inutile dans la mesure où des chemins ou des voies douces existent – 2 observations

Le tracé au nord de la RD924 interroge sur le bénéfice que vont pouvoir en tirer les habitants d'Avilly-St-Léonard et de Courteuil dont le détour pour rejoindre la voie amoindrira fortement l'intérêt de cette route dédiée – 1 observation

Cette voie verte doit passer par des aménagements de franchissements de la D924 – 1 observation

Trajet qui pourrait être moins coûteux en "privatisant partiellement" des voies existantes. – 1 observation

La nouvelle voie verte entraînera un détour conséquent par rapport à cette simple piste cyclable bien plus directe. – 1 observation

Remettre l'itinéraire en état - 1 observation

Privatisation partielle des voies - 1 observation

Trajet vers la gare de Chantilly non prévu – 1 observation

La voie ferrée est devenue un corridor écologique – 3 observations

Seul le délaissé ferroviaire, sans autres alternatives, est présenté au public – 2 observations

TRACE ALTERNATIF – 17 observations

Contributions 100 ; 98 ; 97 ; 94 ; 53 ; 50 ; 44 ; 42 ; 37 ; 32 ; 31 ; 30 ; 29 ; 26 ; 22 ; 19 ; 6

Dans les passages les plus étroits de la route, il suffirait de faire des passages sur une voie et préserver une piste continue pour la voie verte. D'autre part, sur le croisement avec la route qui vient de Courteuil et qui va vers le rond-point de la deux voies Creil-Senlis, près de la petite maison, un passage souterrain serait le bienvenu. Cette route est particulièrement fréquentée par toutes les voitures qui veulent éviter Senlis centre en provenance de Chantilly et qui veulent rejoindre l'autoroute A1. Comme la voie est en sens unique, leur vitesse est soutenue. Croiser cette route constitue un sérieux danger. Or le déblai de chaque côté offre la possibilité de passer sous la route à moindres frais.

Sur le côté de la route passant devant l'ancienne gare de St Firmin, ainsi que l'entreprise Spirel, il y a une bande de terrain, située entre la route et les haies bordant cette route. Cette bande de terrain pourrait être transformée en site piéton et vélo, bien que la largeur soit réduite, sur cette route qui je le rappelle ne présente pas de danger.

Les membres de notre association ont proposé des tracés alternatifs utilisant d'avantage les chemins existants. Ces chemins et voies sont déjà praticables. Ces variantes n'ont pas été étudiées. Pourquoi ?

Pourquoi le tracé de la voie verte ne bascule pas vers le Sud face au cimetière avant la scierie afin de permettre aux habitants d'Avilly-Saint Léonard et de Courteuil-Saint Nicolas d'Acy d'y être directement raccordés et donc d'en avoir usage. Des voies douces y sont déjà en place (donc coûts réduits) en lisière de forêt, le seul point dur serait la traversée de la D924, qui pourrait se concevoir au rond-point de la sortie de Saint Firmin. En sortie de Saint Nicolas d'Acy, en traversant de nouveau la D924 un chemin mène directement à l'accès traversant la D330 pour rejoindre la voie vers Senlis, ses écoles, et sa future piscine. Cela permettrait de se défaire des sujets épineux de partage d'espace à la fois avec notre Faune et notre flore et nos agriculteurs et avec l'activité de la scierie. Ceci éviterait ainsi des coûts d'expropriation du foncier et préserverait le domaine de Chantilly et le destin de notre contrée gravé par Henri d'Orléans, Duc d'Aumale.

Il n'est pas logique de relier Senlis à Chantilly par Vineuil : il faut passer par Courteuil et Avilly et privilégier un chemin court vers la gare de Chantilly et entre Saint Nicolas Courteuil et Senlis dans l'intérêt des habitants et non pas les touristes.

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

Au sujet du passage de la scierie : le détour envisagé derrière la scierie de Vineuil peut être évité. La route de desserte passant devant la scierie doit pouvoir être aménagée en voie verte, avec accès strictement limité aux riverains

Je propose de réserver la circulation sur la route de Saint-Léonard aux seuls piétons, cyclistes et véhicules de secours, les autres usagers pouvant emprunter la D924.

Gérer au mieux la sortie de Senlis avant le carrefour de la faisanderie (tunnel ? passerelle ?) afin d'assurer une vraie continuité cycliste. Pour le passage sur Vineuil St Firmin, ne pas faire de crochet derrière la Scierie Dupriez mais utiliser les voies / chemins actuels juste devant qui sont // à l'ancienne voie ferrée qui est à quelques mètres et pleine de végétation. Prévoir ensuite les liaisons vers Chantilly.

La route de desserte passant devant la scierie doit pouvoir être aménagée en voie verte, avec accès strictement limité aux riverains, sans transit possible (barrière) et vitesse des véhicules autorisés limitée à 25 ou 30 km/h, donnant la priorité aux piétons et vélos (comme pour une vélorue).

Ma suggestion est de relier Senlis à Chantilly par les chemins qui existent déjà et qui sont utilisés seulement par quelques usagers comme les tracteurs agricoles.

La piste cyclable existe déjà en grande partie entre Senlis et Chantilly, même si elle n'est pas à côté de la "grande route". Pourquoi faire encore des grands travaux ? alors qu'il n'y a que quelques raccordements à faire afin d'accéder facilement à ce chemin.

Des passages pour les deux roues existent déjà, en grande partie, donc par temps de disette budgétaire, cet investissement me semble totalement superflu.

La première au Nord de la D924 empruntait les voiries communales Est / Ouest qui traversent la plaine de la Vidamée dont on aurait élargi l'emprise pour installer une bande de roulement dédiée au vélo.

Deux options étaient envisagées côté Sud, la moins coûteuse se limitait à des aménagements en « Voie Partagée » de la D 138, et la seconde empruntait le chemin de Reims puis le chemin de Gouvieux et la sente d'Avilly (le GR 11). Aucune de ces options n'a donné lieu à une présentation publique. Elles ont été abandonnées sans argumentation des Collectivités. L'enquête publique en cours aurait dû exposer les raisons de cet abandon avant d'imposer sa solution unique.

Sur la desserte de Chantilly par la Vélo Route. Le Projet actuel s'arrête à la Gare de Vineuil. Pour rejoindre les équipements de Chantilly Collège, stade, gymnase, tennis et Centre-Ville, plutôt que de s'engager sur le parcours balisé tortueux et étroit à travers Vineuil, le cycliste qui connaît le parcours fait un autre choix. Il poursuit sur le délaissé qui longe le Golf de Chantilly jusqu'au carrefour de la Coharde d'où il rejoint la Porte St Leu et les équipements. Le délaissé de ce tronçon appartient aujourd'hui au Golf de Chantilly qui bloque son classement en itinéraire cyclable. Quels moyens les Collectivités pourraient mettre en œuvre pour conforter cet accès à Chantilly ? En attendant sa réalisation, il conviendrait de signaler au cycliste qui découvre le Vélo Route la possibilité de poursuivre son parcours sur le délaissé. A quand cette signalétique ?

Pour ce projet, avant d'exploiter en partie le délaissé ferroviaire, l'association a plutôt défendu l'idée de privilégier les chemins communaux et de plaines naturellement stabilisés qui maillent le secteur entre Senlis et Chantilly en prévoyant, le cas échéant-, des aménagements mineurs, On atteignait aussi, en faisant des économies, les objectifs et actions du PCAET des CC de l'Aire Cantilienne et de Senlis Sud Oise rappelés par l'étude : améliorer l'intermodalité entre les différents types de transport, promouvoir le recours au développement du vélo, créer les moyens alternatifs à la voiture, aménager des itinéraires « doux », participer à l'attractivité touristique du territoire.

Cette option-là n'a pas été retenue.

Quand on connaît un peu le territoire, on voit bien qu'il serait possible de s'appuyer sur des voiries existantes, de longer des zones déjà urbanisées, d'utiliser des chemins agricoles, ou de combiner ces différentes options. Ce sont des approches classiques, qui permettent justement de limiter les atteintes à l'environnement. Mais ces pistes ne sont pas réellement étudiées. Au fond, la question est assez simple. Peut-on considérer qu'un dossier est complet quand les "alternatives" proposées n'en sont pas vraiment ? Quand le tracé est, en pratique, figé dès le départ, sans comparaison sérieuse avec d'autres options possibles ?

Le dossier présente plusieurs scénarios, mais cette analyse ne répond pas pleinement à l'exigence réglementaire.

Les variantes étudiées restent très proches du tracé initial et ne constituent pas de véritables alternatives de localisation. *Certaines hypothèses sont écartées pour des raisons techniques (ex : présence de forages agricoles) sans démonstration approfondie. *Aucune alternative de type : *réduction d'ambition du projet, *aménagement sur voirie existante, *phasage, n'est réellement étudiée. La condition d'absence de solution alternative satisfaisante ne peut être considérée comme remplie.

COUT – 12 observations

Contributions 94 ; 75 ; 74 ; 55 ; 44 ; 35 ; 34 ; 33 ; 32 ; 30 ; 26 ; 22

Avec 4,7M€ prévus, et après de nombreux échanges avec nos adhérents, beaucoup d'habitants s'interrogent pourquoi le tracé de la voie verte ne bascule pas vers le Sud face au cimetière avant la scierie afin de permettre aux habitants d'Avilly-Saint Léonard et de Courteuil-Saint Nicolas d'Acy d'y être directement raccordés et donc d'en avoir usage.

Encore une occasion de mettre l'argent par les fenêtres. La vieille ligne ferroviaire existe encore à peu près. Eh bien, non, il faut refaire. On a déjà les pistes cyclables, en fait des pistes piétonnes, et encore

Le trajet pourrait être moins couteux en "privatisant partiellement" des voies existantes.

Quel est le coût du kilomètre (achat et réalisation des travaux) ? Qui paie ?

Je tiens à émettre des doutes quant à sa nécessité et à son coût, notamment écologique. En effet, l'ancienne ligne de chemin de fer est devenue un véritable corridor naturel dans sa partie est de Vineuil-Saint-Firmin, sur le territoire de Courteuil ainsi qu'à l'ouest de Senlis. La création de cette nouvelle voie nécessiterait de couper des arbres et d'impacter un écosystème sensible.

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

De plus, un itinéraire cyclable existe déjà entre Chantilly et Senlis en passant par Avilly-Saint-Léonard. Cet itinéraire est loin d'être parfait : il est difficile à suivre et emprunte des chemins en très mauvais état, ainsi que la route de Saint-Léonard, qui est étroite et limitée à 70 km/h. Il serait, à mon avis, plus intéressant de remettre cet itinéraire en état et d'en améliorer la signalétique. Je propose également de réserver la circulation sur la route de Saint-Léonard aux seuls piétons, cyclistes et véhicules de secours, les autres usagers pouvant emprunter la D924.

Il y a beaucoup trop d'argent public mal utilisé, exemple la piste cyclable entre la chapelle en serval et Survilliers, j'emprunte souvent la nationale et je vois très peu de vélos ou de piétons. Ne serait-il pas temps de faire attention aux finances ?

Pas d'optimisation des voies vélocyclables existantes qui diminuerait l'impact sur l'environnement et le cout du projet proposé.

En désaccord avec le plan Trans'Oise Senlis-Chantilly actuel qui, de plus, me paraît financièrement inutile dans sa version actuelle.

Le coût des travaux prévus est prohibitif à une époque où il est nécessaire dans notre pays de faire des économies avec l'argent public.

Par temps de disette budgétaire, cet investissement me semble totalement superflu

Pour ce projet, avant d'exploiter en partie le délaissé ferroviaire, l'association a plutôt défendu l'idée de privilégier les chemins communaux et de plaines naturellement stabilisés qui maillent le secteur entre Senlis et Chantilly en prévoyant –le cas échéant- des aménagements mineurs, On atteignait aussi, **en faisant des économies**, les objectifs et actions du PCAET des CC de l'Aire Cantilienne et de Senlis Sud Oise rappelés par l'étude : améliorer l'intermodalité entre les différents types de transport, promouvoir le recours au développement du vélo, créer les moyens alternatifs à la voiture, aménager des itinéraires « doux », participer à l'attractivité touristique du territoire.

Cette option-là n'a pas été retenue.

Dans son état actuel, l'avant-projet propose un contournement par le nord ; or, le contournement par le sud—par la rue Georges Dauchy—me paraît préférable à tous points de vue.

ECONOMIE

D'abord, cet itinéraire existe déjà ; il suffirait d'installer des panneaux à chaque bout pour indiquer que la « voie douce » passe par là. De plus, ne s'écartant que de quelques pas de la ligne droite de l'ancien chemin de fer, il est bien plus court que l'autre tracé—600m au lieu de presque'un km—et il n'impliquerait pratiquement aucune expropriation ni compensation. Le passage par le nord, lui, nécessiterait l'expropriation d'un total de presque 800m, de différents propriétaires, avec clôtures, aménagements (au nord : arbres à abattre, fourrés à dégager), entretien, etc. à prévoir.

LA FAUNE– 12 observations

Contributions 97 ; 76 ; 37 ; 29 ; 27 ; 26 ; 25 ; 17 ; 16 ; 13 ; 7 ; 5

Nous militons pour la sanctuarisation des corridors fonctionnels, de tous les corridors écologiques : en prolongement de la vallée Pannier et en retenant également les hauts des talus (pour les cervidés), en maintenant ouvert le corridor ouest (Vineuil /Ehpad), en supprimant les obstacles. A ce titre, la mesure compensatoire proposée sur la parcelle ah52 paraît un minimum.

La réalisation de la Trans'Oise va rompre une continuité écologique majeure pour la grande faune (notamment pour le Cerf Elaphe) et va compromettre le maintien de l'activité cynégétique incluant la prévention des dégâts. L'attrait touristique visé par ce projet va augmenter la fréquentation du public dans cette zone sensible pour la grande faune et des conflits d'usages sont à craindre avec les acteurs locaux faute d'avoir suffisamment intégré les activités dans l'Étude d'Impacts. De ce fait, plusieurs mesures doivent être mises en place et sont détaillées dans l'avis joint à cette contribution.

Le cerf élaphe est fondamentalement crépusculaire et nocturne, avec deux pics d'activité principaux : à l'aube et au crépuscule. Et surtout cette tendance au comportement nocturne est fortement accentuée par la pression humaine. Dans les zones anthropisées, comme les forêts périurbaines d'Halatte et de Chantilly, les cerfs décalent encore davantage leur activité vers la nuit pour éviter les humains. C'est un phénomène bien documenté : on parle de « nocturnalisation » induite par la présence humaine. La fréquentation de la voie verte sera majoritairement de jour (et en pratique surtout en semaine aux heures de déplacement domicile-travail, ou le week-end en journée). Le chevauchement temporel est donc très limité.

Perte d'une zone de quiétude pour la grande faune, essentiellement les cervidés. Les taillis et les fourrés qui ont envahi le délaissé leur offrent un continuum de refuges qu'ils fréquentent couramment. J'ai été témoin fréquemment de leurs allers et venues au petit matin autour, et à l'intérieur de cette grosse haie. Cette perte de quiétude est d'autant plus regrettable que la plaine de la Vidamée est déjà truffée d'obstacles aux déplacements des cervidés avec clôtures à chevaux et grillages de protection de plantations de noisetiers. Sans remettre en cause le bienfondé du Vélo Route elle doit être prise en compte pour renforcer les mesures compensatoires en faveur de la restauration du bio corridor Nord Sud présentées dans l'étude d'impact.

Cette nouvelle piste cyclable aura des impacts significatifs sur les zones de vie des cerfs.

Comme l'indique fort à propos la MRAE dans son avis, l'impact du projet pour le Cerf Elaphe est à compléter. Toujours d'après la MRAE, l'intérêt faunistique le plus remarquable du site repose en effet sur la fréquentation du Cerf élaphe. Comme il l'a été maintes fois démontré dans différentes littératures, le Cerf est un indicateur des continuités écologiques.

Les observations sont régulièrement établies selon lesquelles le Cerf élaphe est bien présent et les hardes de cerfs et biches trouvent au marais d'Avilly, au nord du massif de Chantilly, une zone de quiétude. Ces hardes cheminent le long de La Nonette derrière l'hôtel et rejoignent, à travers les pâtures et les tailles en bordure de l'EHPAD, la RD 924 qu'elles traversent à une vingtaine de mètres du rond-point à l'entrée est de Vineuil pour rejoindre la plaine et, plus au nord, le Bois du Lude.

Cette liaison est déjà extrêmement fragile et entravée aussi par des clôtures. Elle sera encore davantage menacée par l'aménagement de la nouvelle voie

Dans l'étude d'impact, il n'est pas fait mention de la liste des espèces faune-flore recensées par ARTEMIA Eau. Les annexes sont "vides" alors qu'il aurait été intéressant de pouvoir consulter ces listings et de vérifier que les dernières listes rouges régionales d'espèces menacées faune & flore (2022 à 2025) ont bien été exploitées dans le cadre du diagnostic de terrain.

Crédibilité de l'ensemble de l'évaluation environnementale. L'état initial décrit en effet un milieu dont la qualité écologique ne prête guère à discussion. Il est fait état d'habitats naturels structurés, issus de dynamiques spontanées, d'une trame écologique fonctionnelle, notamment utilisée par les chiroptères comme corridors de déplacement et de chasse, ainsi que de secteurs présentant les caractéristiques de zones humides. À cela s'ajoute une richesse faunistique et floristique avérée, incluant des espèces protégées ou présentant des enjeux de conservation significatifs. Le site s'inscrit en outre dans un contexte territorial lui-même structuré par des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques identifiées. Ainsi, loin de concerner un espace dégradé ou résiduel, le projet prend place au sein d'un ensemble écologique cohérent, fonctionnel et sensible. Or, dans le même temps, le dossier reconnaît expressément que la réalisation du projet impliquera la destruction d'habitats, notamment arborés, par voie d'abattage et de terrassement, l'altération de milieux laissés en évolution naturelle, ainsi que la perturbation, voire la suppression, de corridors écologiques utilisés par les chiroptères. Il admet également l'intervention dans des secteurs présentant des caractéristiques de zones humides. Ces éléments caractérisent, de manière non équivoque, des atteintes directes à des fonctionnalités écologiques identifiées comme structurantes dans l'état initial. Il n'en demeure pas moins que, de façon pour le moins surprenante, le dossier conclut à des impacts globalement « modérés », « réductibles » ou « compensables », sans que cette atténuation de la qualification ne soit assortie de démonstrations réellement convaincantes. Aucune analyse approfondie ne vient, en particulier, expliquer en quoi la destruction d'habitats fonctionnels pourrait être regardée comme d'intensité limitée, ni pour quelles raisons la rupture ou la dégradation de corridors écologiques, pourtant identifiés comme opérationnels, ne constituerait pas une atteinte significative. De même, les incidences sur des milieux présentant des caractéristiques de zones humides sont traitées de manière relativement incidente, sans que leur importance écologique ne soit véritablement discutée. Il en résulte une gradation des impacts qui ne paraît pas en adéquation avec les enjeux pourtant clairement identifiés en amont, sans que ce décalage ne soit justifié de manière circonstanciée. Une telle dissociation conduit nécessairement à s'interroger sur une sous-évaluation des incidences du projet. Il est en effet de principe que plus un milieu présente un degré élevé de fonctionnalité écologique, plus les atteintes qui lui sont portées sont susceptibles d'emporter des conséquences significatives. En l'absence d'une démonstration circonstanciée permettant de renverser cette logique, la qualification d'impacts « modérés » ne peut qu'apparaître comme insuffisamment étayée. Cette présentation conduit, en pratique, à une forme de minimisation des impacts effectivement reconnus par le dossier lui-même. Cette faiblesse n'est pas sans incidence sur l'ensemble du raisonnement environnemental. Elle affecte, en cascade, la pertinence des mesures d'évitement et de réduction, l'appréciation des impacts résiduels, ainsi que la justification

et le dimensionnement des mesures compensatoires. Elle fragilise également, le cas échéant, la démonstration requise au titre des dérogations relatives aux espèces protégées. Sur le plan contentieux, une telle incohérence interne est de nature à caractériser une insuffisance de l'étude d'impact, voire une erreur manifeste d'appréciation dans la qualification des incidences du projet. Il est de jurisprudence constante que le juge administratif exerce un contrôle attentif sur la cohérence d'ensemble des dossiers, en particulier sur l'articulation entre l'état initial, l'analyse des effets et les conclusions qui en sont tirées, au regard de l'exigence de suffisance de l'étude d'impact. En définitive, le dossier soumis à l'enquête publique met en évidence l'existence de milieux écologiquement riches et fonctionnels, tout en reconnaissant des atteintes directes à ces mêmes milieux, mais en concluant néanmoins à des impacts globalement modérés, sans en rapporter une démonstration convaincante. Le dossier ne permet pas d'apprécier l'impact réel du projet au regard des enjeux écologiques qu'il identifie lui-même. Une telle contradiction ne permet pas de considérer que l'intensité réelle des incidences du projet a été correctement appréciée. Elle est, dès lors, de nature à affecter la fiabilité de l'évaluation environnementale et, par voie de conséquence, la légalité de la décision susceptible d'être prise sur son fondement.

Bien penser à solliciter les structures détentrices de données naturalistes (flore, faune) pour bénéficier des données bibliographiques précises à l'échelle de la zone de projet (en particulier pour les chiroptères, les reptiles, certains insectes)

Le dossier mentionne la présence de chauves-souris et l'existence de corridors de déplacement. Cependant, je n'ai pas trouvé d'éléments suffisamment précis concernant la présence ou non d'éclairage sur l'ensemble du tracé, les caractéristiques techniques éventuelles (intensité, orientation, type de lumière), ni les horaires d'extinction. Compte tenu de la sensibilité de ces espèces à la lumière, ces éléments me semblent indispensables pour apprécier correctement les impacts.

4. Une analyse limitée des effets liés à la fréquentation Le projet entraînera nécessairement une augmentation de la fréquentation (piétons, cycles). Or, cette fréquentation peut avoir des effets non négligeables : dérangement de la faune, modification des comportements, fragmentation progressive des habitats. Ces effets sont bien connus, mais ils ne semblent pas faire l'objet d'une analyse approfondie ni de mesures spécifiques dans le dossier.

L'autorité environnementale a explicitement recommandé des compléments sur :
*les chauves-souris, *les reptiles, *certaines espèces à enjeux (oiseaux, grand gibier).

2) Les inventaires ne couvrent pas un cycle écologique complet pour plusieurs taxons.

3) Certaines espèces protégées sont mentionnées comme "potentiellement présentes", ce qui révèle une incertitude méthodologique. De plus, l'absence d'observation d'espèces (ex : amphibiens) est justifiée par l'absence d'habitat favorable, alors même que *des zones à caractéristiques humides ont été identifiées, *et que des dynamiques écologiques saisonnières ne peuvent être exclues.

LA FLORE – 6 observations

Contributions 44 ; 17 ; 16 ; 13 ; 5 ; 1

En effet, l'ancienne ligne de chemin de fer est devenue un véritable corridor naturel dans sa partie est de Vineuil-Saint-Firmin, sur le territoire de Courteuil ainsi qu'à l'ouest de Senlis. La création de cette nouvelle voie nécessiterait de couper des arbres et d'impacter un écosystème sensible.

Dans l'étude d'impact, il n'est pas fait mention de la liste des espèces faune-flore recensées par ARTEMIA Eau. Les annexes sont "vides" alors qu'il aurait été intéressant de pouvoir consulter ces listings et de vérifier que les dernières listes rouges régionales...

Bien penser à solliciter les structures détentrices de données naturalistes (flore, faune, fonge) pour bénéficier des données bibliographiques précises à l'échelle de la zone de projet (en particulier pour les chiroptères, les reptiles, certains insectes...

Le site s'inscrit en outre dans un contexte territorial lui-même structuré par des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques identifiées. Ainsi, loin de concerner un espace dégradé ou résiduel, le projet prend place au sein d'un ensemble écologique cohérent, fonctionnel et sensible.

L'autorité environnementale a explicitement recommandé des compléments sur [...] * la flore

LA BIODIVERSITE – 3 observations

Contributions : 44 ; 32 ; 13

La création de cette nouvelle voie nécessiterait de couper des arbres et d'impacter un écosystème sensible.

Il est indispensable de préserver de toute intrusion fréquente les haies qui figurent autour du délaissé de l'ancienne voie ferrée qui abrite de la biodiversité et souvent des grands animaux qui y sont remisés.

Loin de concerner un espace dégradé ou résiduel, le projet prend place au sein d'un ensemble écologique cohérent, fonctionnel et sensible. Or, dans le même temps, le dossier reconnaît expressément que la réalisation du projet impliquera la destruction d'habitats, notamment arborés, par voie d'abattage et de terrassement, l'altération de milieux laissés en évolution naturelle, ainsi que la perturbation, voire la suppression, de corridors écologiques utilisés par les chiroptères. Il admet également l'intervention dans des secteurs présentant des caractéristiques de zones humides.

LES CORRIDORS ECOLOGIQUES – 7 observations

Contributions : 97 ; 57 ; 53 ; 44 ; 36 ; 32 ; 26

Nous militons pour la sanctuarisation des corridors fonctionnels, de tous les corridors écologiques : en prolongement de la vallée Pannier et en retenant également les hauts des talus (pour les cervidés), en maintenant ouvert le corridor ouest (Vineuil /Ehpad), en supprimant les obstacles. A ce titre, la mesure compensatoire proposée sur la parcelle ah52 paraît un minimum.

L'ancienne voie ferrée est devenue un corridor écologique qui doit être préservé

L'ancienne ligne de chemin de fer est devenue un véritable corridor naturel dans sa partie est de Vineuil-Saint-Firmin, sur le territoire de Courteuil ainsi qu'à l'ouest de Senlis. La création de cette nouvelle voie nécessiterait de couper des arbres et d'impacter un écosystème sensible.

Aller vers Creil depuis Senlis à vélo (moins de dix kilomètres) ? N'en parlons même pas, il s'agit d'une quatre-voies, véritable muraille dans la forêt, qui a coupé tout corridor écologique : cette fameuse notion de corridor aujourd'hui invoquée, pour s'opposer à une petite voie verte. Curieuse cette vision de l'écologie à géométrie variable...

Le site est particulièrement sensible car nous sommes en plein corridor écologique pour la grande faune entre les massifs d'Halatte et de Chantilly. Corridor qui a été mité ces dernières années par des grillages (plantation de noisetiers) et clôtures d'enclos à chevaux. Il est indispensable de préserver de toute intrusion fréquente les haies qui figurent autour du délaissé de l'ancienne voie ferrée qui abrite de la biodiversité et souvent des grands animaux qui y sont remisés.

Mesure à prendre en compte : Sécurisation et Restauration du corridor à l'ouest de la zone entre la Vallée de La Nonette et le Bois du Lude [M2].

ENJEUX ECOLOGIQUES : 2 observations

Contributions : 16 et 13 (biodiversité – Flore – Faune)

Cette ancienne voie n'est plus aujourd'hui un simple support technique. Ceux qui connaissent le secteur le voient bien : avec les années, la nature a repris ses droits. On y trouve désormais de la végétation installée, des habitats, des continuités écologiques. Ce n'est plus un terrain neutre.

CONTINUITE ECOLOGIQUE : 3 observations

Contributions : 26 . 19 . 11

la gravité manifeste de la fonctionnalité de l'ensemble de la continuité écologique entre la vallée de La Nonette et le Bois du Lieutenant, limiter la compensation à ces seules mesures laisserait comme un goût d'inachevé. L'APFHEC, à l'appui des éléments et constats examinés, a donc décidé de donner un avis défavorable sauf si le maître d'ouvrage prend l'engagement :

- de mettre en place les deux mesures complémentaires fortes et essentielles au renforcement de l'ensemble du corridor

- de revoir le tracé sur secteur scierie. L'APFHEC énonce en outre des recommandations complémentaires.

Cette ancienne voie n'est plus aujourd'hui un simple support technique. Ceux qui connaissent le secteur le voient bien : avec les années, la nature a repris ses droits. On y trouve désormais de la végétation installée, des habitats, des continuités écologiques. Ce n'est plus un terrain neutre.

Déficit d'analyse fonctionnelle des continuités écologiques : entre exigence scientifique et standard juridique de suffisance L'analyse du dossier révèle une difficulté classique mais structurante dans l'évaluation environnementale.

ZONES HUMIDES : 3 observations

Contributions : 19 ; 11 ; 1

L'autorité environnementale a expressément recommandé d'approfondir la caractérisation des zones humides et d'étendre les périodes d'inventaires floristiques. Or, le mémoire en réponse indique que les inventaires ont été réalisés uniquement entre avril et juillet, ce qui ne couvre pas un cycle écologique complet. Par ailleurs, il est rappelé que la caractérisation des zones humides peut reposer sur des critères pédologiques indépendamment de la flore. Dans ces conditions, comment le maître d'ouvrage peut-il affirmer l'absence de zones humides fonctionnelles sans disposer d'une analyse complète sur l'ensemble des saisons ? Cette insuffisance méthodologique ne remet-elle pas en cause la validité de l'état initial ?

Les impacts du tracé retenu, sont bien identifiés : atteinte à des milieux naturels, destruction d'habitats, intervention dans des zones humides. Là-dessus, le dossier est clair.

Zones humides : L'autorité environnementale a expressément recommandé d'approfondir la caractérisation des zones humides et d'étendre les périodes d'inventaires floristiques.

Or, le mémoire en réponse indique que les inventaires ont été réalisés uniquement entre avril et juillet, ce qui ne couvre pas un cycle écologique complet. Par ailleurs, il est rappelé que la caractérisation des zones humides peut reposer sur des critères pédologiques indépendamment de la flore. Dans ces conditions, comment le maître d'ouvrage peut-il affirmer l'absence de zones humides fonctionnelles sans disposer d'une analyse complète sur l'ensemble des saisons ? Cette insuffisance méthodologique ne remet-elle pas en cause la validité de l'état initial ?

ETUDE PEDOLOGIQUE : 2 observations

Contributions : 3 ; 2

Le dossier indique que les sondages pédologiques ont été réalisés sur une emprise constituée de remblais ferroviaires. Dans ce type de configuration, il est connu que les remblais peuvent masquer les horizons naturels et rendre difficile l'identification des sols hydromorphes. Par ailleurs, plusieurs sources cartographiques (SDAGE, SAGE, bases nationales) identifient des secteurs potentiellement humides le long du tracé. Comment expliquer que ces éléments convergents soient écartés sur la base d'un nombre limité de sondages ponctuels, réalisés à faible profondeur et dans un contexte de sols remaniés ? Une expertise complémentaire sur les sols naturels sous-jacents ne serait-elle pas nécessaire pour sécuriser l'analyse ?

Les sondages réalisés ne permettent pas de caractériser de manière fiable les sols naturels sous-jacents, les remblais pouvant masquer ou altérer les signatures hydromorphes. Par ailleurs, la profondeur des investigations est limitée à 1,20 m, ce qui peut être insuffisant pour détecter certains phénomènes hydromorphes. En outre, le nombre de sondages (27 sur environ 6 km) apparaît relativement limité au regard de la variabilité potentielle des milieux traversés, ce qui interroge sur la représentativité de l'échantillonnage. Enfin, le document mentionne la présence de zones potentiellement humides issues de différentes cartographies de référence, ainsi que l'identification de deux zones humides, ce qui semble en contradiction avec les conclusions issues des sondages ponctuels.

DEROGATIONS : 2 observations

Contributions : 13 ; 5

Il est de principe que plus un milieu présente un degré élevé de fonctionnalité écologique, plus les atteintes qui lui sont portées sont susceptibles d'emporter des conséquences significatives. En l'absence d'une démonstration circonstanciée permettant de renverser cette logique, la qualification d'impacts « modérés » ne peut qu'apparaître comme insuffisamment étayée. Cette présentation conduit, en pratique, à une forme de minimisation des impacts effectivement reconnus par le dossier lui-même. Cette faiblesse n'est pas sans incidence sur l'ensemble du raisonnement environnemental. Elle affecte, en cascade, la pertinence des mesures d'évitement et de réduction, l'appréciation des impacts résiduels, ainsi que la justification et le dimensionnement des mesures compensatoires. Elle fragilise également, le cas échéant, la démonstration requise au titre des dérogations relatives aux espèces protégées.

État initial incomplet et insuffisant pour fonder une dérogation

La validité d'une dérogation repose sur un état initial écologique complet et robuste. Or, plusieurs éléments montrent que ce n'est pas le cas

- 1) L'autorité environnementale a explicitement recommandé des compléments surs : *les chauves-souris, *les reptiles, la flore, *certaines espèces à enjeux (oiseaux, grand gibier).
- 2) Les inventaires ne couvrent pas un cycle écologique complet pour plusieurs taxons.
- 3) Certaines espèces protégées sont mentionnées comme "potentiellement présentes", ce qui révèle une incertitude méthodologique. De plus, l'absence d'observation d'espèces (ex : amphibiens) est justifiée par l'absence d'habitat favorable, alors même que :

*des zones à caractéristiques humides ont été identifiées, *et que des dynamiques écologiques saisonnières ne peuvent être exclues. Dans ces conditions, l'état initial ne permet pas d'évaluer correctement * l'ampleur réelle des impacts, * ni la nécessité exacte de la dérogation.

MESURES COMPENSATOIRES : 4 observations

Contributions : 36 . 29 . 23 . 13

Les mesures compensatoires sont trop faibles : il faut davantage renforcer le corridor

Parcelle AH 52 et mesures compensatoires

Cette présentation conduit, en pratique, à une forme de minimisation des impacts effectivement reconnus par le dossier lui-même. Cette faiblesse n'est pas sans incidence sur l'ensemble du raisonnement environnemental. Elle affecte, en cascade, la pertinence des mesures d'évitement et de réduction, l'appréciation des impacts résiduels, ainsi que la justification et le dimensionnement des **mesures compensatoires**. Elle fragilise également, le cas échéant, la démonstration requise au titre des dérogations relatives aux espèces protégées.

Sur le contournement de la scierie de Vineuil . Ce point est largement exposé dans la Contribution 22 de Stephenson Adam à laquelle je souscris entièrement. Je confirme notamment la faiblesse du risque PL . Je ne me souviens pas d'avoir été gêné comme cycliste ou comme marcheur par une telle rencontre sur ce parcours que j'emploie très fréquemment. J'ajouterai, en tant que contribuable que la suppression de **ce détour permettrait des économies bienvenues pour renforcer les mesures compensatoires**

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE : 5 observations

Contributions : 13 ; 11 ; 9 ; 7 ; 10

Il ressort de l'examen du dossier une discordance particulièrement marquée entre, d'une part, la caractérisation de l'état initial du site et, d'autre part, l'appréciation des incidences du projet telle qu'elle est finalement retenue. Une telle disjonction ne relève pas d'une simple imprécision rédactionnelle : elle affecte, plus fondamentalement, la crédibilité de l'ensemble de l'évaluation environnementale.

L'analyse du dossier révèle une difficulté classique mais structurante dans l'évaluation environnementale contemporaine : l'écart persistant entre le niveau d'exigence scientifique mobilisable pour caractériser le fonctionnement écologique d'un territoire et le seuil juridique minimal requis pour considérer une analyse comme suffisante.

L'autorité environnementale demande la réalisation complémentaire d'inventaires des chiroptères sur les quatre saisons

L'évaluation environnementale me paraît incomplète sur un point pourtant essentiel.

Une prise en compte insuffisamment étayée des effets cumulés : une fragilité de l'évaluation environnementale. Cette question ne relève pas d'une simple appréciation d'opportunité, mais d'une exigence réglementaire clairement établie. En application de l'article R.122-5 du Code de l'environnement, l'évaluation environnementale doit intégrer les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, activités et usages existants, afin de permettre une appréciation globale et contextualisée des incidences. L'évaluation environnementale doit être regardée comme incomplète sur un point substantiel, de nature à affecter la légalité de la décision à intervenir.

COMPLEXITE DU DOSSIER : 7 observations

Contributions : 34 ; 18 ; 15 ; 12 ; 10 ; 9 ; 8

Quel dossier ! Epais et sans synthèse pour faciliter sa compréhension.

Beaucoup de questions fondamentales restent ouvertes, et avec peu de réponses claires, engageantes et précises.

Les documents sont présents, nombreux, parfois même détaillés. On ne saurait donc dire que l'information fait défaut. Mais informer ne consiste pas seulement à accumuler des données. Il s'agit surtout de rendre ces informations compréhensibles, fidèles et accessibles à tous. Or, ici, une difficulté importante se fait jour : le public ne dispose pas des moyens nécessaires pour

appréhender clairement la réalité du projet et les conséquences qu'il emporte sur les milieux naturels.

Cette difficulté tient en grande partie à la manière dont les éléments sont présentés. La synthèse, qui devrait jouer un rôle d'éclairage simple et honnête, n'assume pas pleinement cette mission. Elle donne à voir des impacts souvent présentés comme limités, modérés, ou aisément compensables, alors même que les études techniques mentionnent des atteintes plus significatives, telles que la destruction d'habitats, la perturbation de continuités écologiques ou encore des enjeux liés à certaines espèces.

Le dossier est volumineux, dispersé, parfois très technique, et ne propose pas toujours les clés nécessaires pour guider le lecteur. L'effort pédagogique, qui devrait accompagner toute démarche de consultation publique, apparaît ici insuffisant.

De nombreuses erreurs, incohérences ou maladroites rédactionnelles jalonnent les documents, qu'il s'agisse de fautes typographiques, d'erreurs de dénomination ou de formulations imprécises. Pris isolément, ces défauts pourraient sembler mineurs. Mais, mis bout à bout, ils contribuent à donner l'image d'un dossier peu harmonisé et difficilement lisible, ce qui ne facilite pas la confiance ni la bonne compréhension par le public. Dans un contexte où les enjeux écologiques exigent rigueur, clarté et responsabilité, cette situation appelle une attention particulière. Car comprendre, c'est déjà agir en citoyen. Et mal comprendre, c'est risquer de se prononcer sans mesurer pleinement les conséquences des choix proposés. En définitive, la combinaison d'une synthèse qui atténue les impacts, d'un contenu technique difficile d'accès et d'une présentation insuffisamment pédagogique conduit à une conclusion simple : le public n'a pas été placé dans des conditions lui permettant d'apprécier avec justesse les enjeux environnementaux du projet. Dès lors, la participation citoyenne, pourtant au cœur de notre tradition républicaine et de la protection de l'environnement, ne peut être regardée comme pleinement éclairée. Une telle situation fragilise nécessairement la portée de la procédure et interroge la solidité des décisions qui pourraient en découler. Il appartient donc à chacun, et d'abord aux responsables publics, de veiller à ce que l'information donnée soit non seulement complète, mais aussi claire, sincère et accessible. C'est à ce prix que la confiance peut être maintenue, et que l'intérêt général, dans le respect de la nature et des générations futures, peut véritablement être servi.

Le dossier reconnaît explicitement des atteintes significatives à l'environnement : destruction de milieux naturels, altération d'habitats, fragmentation des continuités écologiques — en particulier pour des espèces sensibles telles que les chiroptères. Cette lucidité sur les impacts mérite d'être relevée. Mais elle entre en tension avec la faiblesse de la démonstration qui accompagne les mesures censées y répondre.

Le dossier présente une analyse des impacts propres au projet, l'examen des effets cumulés apparaît insuffisamment approfondi, trop général et dépourvu de caractère opérationnel. Il ne permet pas de replacer le projet dans son contexte territorial effectif ni d'en apprécier les incidences dans leur globalité. Le dossier ne permet pas d'apprécier l'impact réel du projet dans un environnement déjà contraint et soumis à des pressions cumulées.

Le présent mémoire vise à attirer l'attention sur plusieurs insuffisances substantielles du dossier soumis à enquête publique, notamment au regard des exigences du droit de l'environnement applicables à la dérogation espèces protégées. Il s'appuie exclusivement sur les pièces du dossier,

ainsi que sur l'avis de l'autorité environnementale, pour mettre en évidence : des lacunes persistantes de l'état initial, une analyse insuffisante des solutions alternatives, des impacts écologiques significatifs insuffisamment pris en compte, et une mise en œuvre contestable de la séquence « éviter, réduire, compenser ». Ces éléments soulèvent des interrogations sérieuses quant à la conformité du projet aux conditions légales requises.

En tant que riverain directement concerné par ce projet, je souhaite exprimer mon profond mécontentement face à la manière dont ce dossier est présenté au public. La quantité extrêmement importante de documents fournis, leur complexité et leur volume donnent l'impression d'un dossier solide. Mais à la lecture attentive, il apparaît surtout une accumulation d'arguments approximatifs, parfois contradictoires, qui ne permettent pas de comprendre clairement les impacts réels du projet. Cette masse de pages ne fait pas la qualité d'une étude.

Elle rend au contraire très difficile pour les habitants de se faire un avis éclairé.

ERC : 4 observations

Contributions : 18 ; 13 ; 12 ; 10

Analyse insuffisante des alternatives, mise en œuvre discutable de la séquence « éviter, réduire, compenser », effets cumulés peu étudiés, incohérence entre l'état initial et les impacts retenus, information du public difficilement lisible. Ces points, pris ensemble, dessinent déjà un dossier qui interroge.

Incidence sur l'ensemble du raisonnement environnemental. Elle affecte, en cascade, la pertinence des mesures d'évitement et de réduction, l'appréciation des impacts résiduels, ainsi que la justification et le dimensionnement des mesures compensatoires. Elle fragilise également, le cas échéant, la démonstration requise au titre des dérogations relatives aux espèces protégées.

La séquence ERC n'est pas un simple exercice de style administratif. Elle constitue un principe normatif structurant, inscrit au cœur du Code de l'environnement, qui impose une hiérarchie impérative : éviter les atteintes dès l'origine du projet, réduire celles qui ne peuvent être évitées, et, seulement en dernier ressort, compenser les impacts résiduels. Cette gradation n'est ni indicative ni décorative : elle conditionne, en droit, la légalité même de l'autorisation délivrée. Or, en l'espèce, tout indique que cette hiérarchie est, sinon inversée, du moins insuffisamment respectée.

Si le dossier comporte une analyse des impacts propres au projet — identification des enjeux écologiques, description des atteintes potentielles, présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation —, le traitement spécifique des effets cumulés demeure limité dans sa portée et insuffisamment opérationnel.

IMPACT TRAVAUX : 1 observation

Contribution : 7

Il apparaît que les impacts liés à la phase de travaux sont relativement bien décrits, ainsi que les mesures associées.

IMPACT EXPLOITATION : 2 observations :

Contributions : 23 ; 7

Le projet entraînera nécessairement une augmentation de la fréquentation (piétons, cycles). Or, cette fréquentation peut avoir des effets non négligeables. Au vu de ces éléments, il me semble que le dossier ne permet pas d'apprécier de manière suffisamment précise les impacts du projet en phase d'exploitation. Il ne permet pas non plus de garantir que les mesures envisagées seront effectivement mises en œuvre et qu'elles seront suffisantes pour préserver les fonctionnalités écologiques.

Demande, dans ces conditions, il me semblerait nécessaire que le projet soit complété par :
un plan de gestion écologique détaillé,
des engagements clairs concernant l'éclairage, compatibles avec la préservation de la trame noire,
des modalités de suivi précises, avec des indicateurs mesurables,
ainsi que des éléments concrets sur les moyens mobilisés et la gestion dans la durée.

Un Nouveau flux de circulation et de fréquentation est susceptible d'avoir des incidences sur les usages ruraux méconnus d'usagers à très large majorité citadins

GESTION ENTRETIEN : 3 observations

Contributions : 78 ; 23 ; 7

Propreté, sécurité, entretien aux abords de la voie verte (fauche des herbacées, gestion des lisières boisées et arbustives, élagage, abattage des arbres tombés ou menaçants) sur une bande d'au moins 10m de part et d'autre de l'ouvrage, doivent impérativement faire l'objet d'une convention spécifique avec le Département et le Domaine de Chantilly durant toute la durée de l'exploitation.

Le dossier évoque des principes généraux de gestion (entretien des haies, suivi écologique, gestion des espèces exotiques envahissantes). Toutefois, aucun plan de gestion précis n'est présenté. En particulier, je n'ai trouvé aucun élément concret concernant : la fréquence réelle des opérations de fauche, les périodes d'intervention, notamment au regard des cycles biologiques des espèces, les techniques utilisées (fauche tardive, gestion différenciée, export ou non des produits de coupe),

la largeur des zones entretenues par rapport à celles laissées en évolution naturelle. Ces éléments ne sont pas des détails : ils conditionnent directement l'évolution des milieux et la capacité des habitats à se maintenir dans le temps.

FERMETURE DE VOIE : 3 observations

Contributions : 76 ; 23

La Fédération des Chasseurs de l'Oise demande que cette voie verte soit fermée temporairement sur certains créneaux en journée afin que l'activité cynégétique puisse se maintenir dans la plaine et la vallée.

La fermeture nocturne (21h – 5h) afin d'éviter tous risques de dérangement de la grande faune.

Demande la fermeture temporaire de quelques heures par jour sur une dizaine de jours par an, en période hivernale de la voie. Ces mesures viseraient à prévenir les déplacements imprévisibles et rapides du grand gibier ainsi qu'à éviter toute situation d'inquiétude pour les usagers.

CHASSE : 3 observations

Contributions : 90 ; 76 ; 23

La plaine agricole, à proximité immédiate de ces forêts, attire les grands animaux au gavage, notamment les sangliers qui engendrent des dégâts agricoles plus ou moins importants.

La Fédération des Chasseurs de l'Oise demande donc que cette voie verte soit fermée temporairement sur certains créneaux en journée afin que l'activité cynégétique puisse se maintenir dans la plaine et la vallée.

Nous souhaitons la fermeture de la voie verte la nuit afin d'éviter tous risques de dérangement de la grande faune.

Les sangliers sont trop nombreux et causent de dégâts importants dans les cultures des agriculteurs.

La chasse aux sangliers reste primordial pour réduire le montant des dégâts aux cultures mais comment faire pour la cohabitation intelligente avec les cyclistes.

La création de la voie verte va complexifier l'organisation de la gestion du territoire à la fois pour la sécurité des usagers et pour l'efficacité des opérations de régulations du gibier.

SIGNALETIQUE : 3 observations

Contributions : 29 ; 23 ; 76

Il conviendrait de signaler au cycliste qui découvre le Vélo Route la possibilité de poursuivre son parcours sur le délaissé. A quand cette signalétique

Il paraît indispensable de prévoir une signalisation claire régulière et pédagogique ainsi qu'une communication institutionnelle portée par le Département en synergie avec la fédération départementale des chasseurs de l'Oise afin d'informer les usagers des périodes de chasse et de rappeler la présence possible d'animaux traversant la voie.

La mise en place de panneaux explicatifs est demandée afin d'éviter tout vandalisme. La définition d'un bio corridor et la nécessité de maintenir la circulation des animaux doit également y être rappeler de même que le rôle de l'activité cynégétique dans le secteur.

Demande la mise en place d'une signalétique spécifique destinée aux automobilistes de la RN924 afin de prévenir de la présence de grands animaux ;

HAIES : 2 observations

Contributions : 76 ; 32

Demande de ne pas planter de haies sur les tronçons de la Trans'oise dans ce secteur, afin d'éviter l'effet « barrière ». I

Il est indispensable de préserver de toute intrusion fréquente les haies qui figurent autour du délaissé de l'ancienne voie ferrée qui abrite de la biodiversité et souvent des grands animaux qui y sont remisés.

Il n'est pas judicieux de border certains tronçons de la voie verte de haies dans cette zone puisque cela provoquerait un effet « barrière » pour les animaux.

TOURISME : 2 observations

Contributions : 76 ; 67

L'attrait touristique visé par ce projet va augmenter la fréquentation du public dans cette zone sensible pour la grande faune et des conflits d'usages sont à craindre avec les acteurs.

Le projet de voie verte serait un accélérateur certains de la transition écologique et favoriserait le tourisme dans la région entre ces deux villes au passé très riche.

COHABITATION ACTIVITES ET UTILISATEURS DE LA VOIE : 5 observations

Contributions : 90 ; 78 ; 76 ; 23 ; 7

Il faudra réfléchir à la cohabitation entre les cyclistes et les chasseurs pendant la saison de chasse. La chasse aux sangliers reste primordiale pour réduire le montant des dégâts aux cultures mais comment faire pour la cohabitation intelligente avec les cyclistes ?

Cohabitation avec l'activité agricole

L'attrait touristique visé par ce projet va augmenter la fréquentation du public dans cette zone sensible pour la grande faune et des conflits d'usages sont à craindre avec les acteurs locaux faute d'avoir suffisamment intégré les activités dans l'Étude d'Impacts.

Le maintien de la chasse dans le secteur est particulièrement important. Or, la réalisation de la voie verte va entraîner la pénétration de grand public dans la plaine, ce qui est incompatible avec le maintien de l'activité cynégétique en l'état, pour des questions de sécurité.

Le projet entraînera nécessairement une augmentation de la fréquentation (piétons, cycles). Or, cette fréquentation peut avoir des effets non négligeables : dérangement de la faune, modification des comportements, fragmentation progressive des habitats. Ces effets sont bien connus, mais ils ne semblent pas faire l'objet d'une analyse approfondie ni de mesures spécifiques dans le dossier.

Le ROSO a noté le point d'alerte de l'Institut de France sur le risque de conflits d'usage entre promeneurs et chasseurs ou exploitants agricoles, avec notamment un risque de perte de rendements en cas de restriction des traitements phytosanitaires aux abords de la Transoïse.

MANQUE DE CONCERTATION : 2 observations

Contributions : 99 ; 97

Dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, relative au projet "Trans'Oise", l'ADEV déplore le manque de communication et de concertation dans la réalisation de son tracé entre Vineuil-St-Firmin et Senlis.

Nos membres (ROSO) connaissent l'ancienne voie ferrée reliant Senlis et Chantilly, devenu un refuge de biodiversité. Ils ont proposé des tracés alternatifs utilisant d'avantage les chemins existants. Ces chemins et voies sont déjà praticables. Ces variantes n'ont pas été étudiées. Pourquoi ?

ZNT : 1 observation

Contributions : 97

Engagés dans la défense de la santé environnementale, nous (Le ROSO) soutiendrons l'application large d'une ZNT, mais également la restriction d'usage de la voie.

AH52 : 2 observations

Contributions : 78 ; 23

Toutes deux déposées par le Domaine de Chantilly (Institut de France) concerné par cette parcelle destinée à la compensation.

Absence de nécessité démontrée de l'expropriation de la parcelle AH52 au regard de l'utilité publique invoquée :

N'ont été envisagés que des secteurs de compensation situés sur les terres du Domaine de Chantilly faisant l'objet d'activités agricoles sans qu'aucun véritable travail de recherche de site appartenant à un autre propriétaire et/ou n'abritant pas une activité agricole n'a été effectué.

Le Domaine a évoqué la possibilité de conclure une obligation réelle environnementale sur la parcelle AH52 en vue d'une compensation écologique. En aucun cas, il n'était prévu que cette proposition conduise à une dépossession. L'article L122-3 du code de l'environnement prévoit que les obligations réelles peuvent être utilisées à des fins de compensation. Le débat ne porte donc pas sur l'existence d'une mesure compensatoire, mais sur le choix injustifié à nos yeux, de l'expropriation comme moyen exclusif sans négociation préalable.

Des échanges ont bien eu lieu mais se sont limités à une proposition unilatérale du Département, suivie de réponses argumentées de l'Institut de France proposant une alternative puis d'un maintien de la position initiale.

Le choix de la parcelle AH52 ne résulte pas d'une analyse exhaustive des alternatives disponibles alors même que celles-ci existent à l'échelle du territoire.

Les pièces adressées par le Domaine de Chantilly sont jointes au registre papier.

GES : 1 observation

Contribution : 37

Nos déplacements, premier poste d'émissions de gaz à effets de serre : Les transports représentent le 1er poste consommateur d'énergie (39%) et le premier poste d'émission de gaz à effet de serre identifié sur le territoire du PNR, soit 45 % des émissions dont plus de la moitié est liée à l'usage de la voiture individuelle. A l'échelle de la région des Hauts-de-France, les transports représentent 30 % des émissions de GES et c'est le seul secteur dont les émissions ne diminuent pas. On ne peut prétendre défendre l'environnement sans donner la possibilité aux citoyens de se déplacer par des modes alternatifs à l'automobile individuelle notamment pour les liaisons intercommunales telle que celle-ci.

ALIENATION DE CHEMINS RURAUX : 1 observation

Contribution : 99

Nous (ADEV) déplorons l'aliénation des chemins ruraux et communaux qui se concrétise par la vente de biens appartenant à tous les Vinoliens.

- Une partie du chemin dit "Route Royale" d'une contenance de 2534 m2.
- Chemin des Poissonniers d'une contenance de 1480 m2.
- Une partie du chemin latéral d'une contenance de 757m2.
- Une partie du chemin rural de la Ferme du Courteuil d'une contenance de 2138 m2.
- Une partie du chemin latéral d'une contenance de 2570 m2.
- Le chemin Royal d'une contenance de 4646 m2.

La solution la plus simple et la plus économique serait d'utiliser un itinéraire par le sud. L'abandon par les municipalités de parcelles communales depuis des décennies mène aujourd'hui à un projet de tracé coûteux et irraisonnable.

III– Observations déposées sur les registres papier

13 contributions – 33 observations

Monsieur DRILLON

Ne peut on remonter le long de l'avenue de Creil (D330) jusqu'au carrefour, à l'arrière de la petite route qui vient de Saint Nicolas d'Acy, pour limiter les frais

Monsieur DELCLAUX

Les observations développées sont reprises en 1^{ère} page de ce PV – Compte rendu de la réunion du 6 mai 2026.

ZNT et négociations pour indemnisation – La clôture entourant les noisetiers doit être conservée – Augmentation de la fréquentation et peur des déviances comportementales des utilisateurs – Pas de compensation écologique sur les terres agricoles – Création d'une plateforme accessible de tous temps pour le stockage agricole – Prise en compte des nuisances liées au gibier en cas de non chasse sur la voie ; le Département doit prendre en charge les éventuels dégâts (lapins). Aujourd'hui l'agriculteur a le droit de chasse et gère les problèmes liés aux lapins.

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

Prévoir plusieurs passages renforcés de 6m avec une absence d'obstacles sur une largeur de 10m pour les engins agricoles et du matériel plus spécifique. La voie coupe la plaine du Courtillet men son milieu.

Je possède un réseau d'irrigation enterré qui traverse la voie qu'il faudra renforcer et trouver une solution pour me permettre de l'entretenir.

J'ai besoin d'une solution pérenne concernant mon dispositif d'irrigation de la parcelle de noisetiers déployé en aérien sur la voie pendant la saison.

Il est nécessaire que l'acquéreur s'engage à entretenir les abords de ma clôture entourant la parcelle de noisetiers. Le projet doit garantir l'entretien intégral de la voie afin que la végétation n'empiète pas sur mes cultures ou sur l'engrillagement de ma noiseraie. Les détériorations de ce grillage pourraient entraîner le passage de gibiers qui effectueront sans doute, des dégâts colossaux, engendrant des problèmes financiers et des impasses techniques.

Il est nécessaire qu'une solution soit trouvée concernant la plate-forme utilisée pour le stockage par tout temps, de différentes marchandises (cailloux, betteraves, haricots, fumier ...

Il est nécessaire que les porteurs de ce projet aient conscience que l'accès principal à ma noiseraie peut se faire uniquement en traversant la voie (plusieurs passages d'engins par jour pendant la période d'irrigation et plus encore pendant les récoltes), que la cohabitation peut être difficile avec les usagers de la voie sachant qu'en période de moisson, il y aura de la poussière ; que l'irrigation peut entraîner des embruns sur la voie, que les traitements phytosanitaires provoqueront inévitablement une inquiétude inconditionnelle des promeneurs.

N'oublions pas que la plaine est un lieu de travail et de production.

Les 2 parcelles A84 et A87 doivent être concernées par l'emprise – L'emprise totale sur la commune de Courteuil est de 34 643m² – Aux abords de la maison de Garde Barrière PN21, une clôture + une haie doivent être établies autour de la maison des jardins – Prise en compte d'une valeur à estimer pour le pont-rail en pierre, enjambant le chemin communal qui relie Courteuil à Apremont.

Monsieur PETRE François

D'accord pour la voie verte mais opposé au contournement de la scierie. Le PLU de 2021 sur Vineuil St Firmin prévoyait un passage voie douce par le Sud. Le projet n'a pas abouti.

Madame PERE - Monsieur GALPIN

Cohabitation vélo/piéton sur une promenade très empruntée par les piétons plus que par les vélos.

Cohabitation entre joggeurs, piétons, vélos, familles.

Quel impact sur le prix de l'immobilier (promenade d'Egmont) ?

Quel impact sur la végétation, arbres de part et d'autre de la voie.

Monsieur DESWARTE Fabien

Exprime son soutien au projet de Trans'Oise. Améliore les mobilités locales en proposant une alternative à la voiture.

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

Monsieur ANTUNES Jean-Henri

Attends cette voie verte avec impatience.

Madame Sophie MOTTE

Satisfaite de la décision de sécuriser le tronçon entre Senlis et St Nicolas. Attend avec impatience cette sécurisation.

Madame COUVREUR

N'a jamais reçu directement d'informations du Conseil Départemental de l'Oise ou autres instances. Les demandes d'entrevue auprès des conseillers départementaux du secteur n'ont pas abouti.

La lecture du dossier n'est pas facile pour un public non averti.

Le tracé retenu n'est pas le résultat d'un comparatif établi avec des variantes alternatives mais une réflexion favorisant la facilité pour relier deux villes touristiques déjà équipées.

Ce tracé par ma propriété, alors qu'il existe d'autres voies douces alentour (Paris Londres -Scan ibérique) qui pourraient être reprises, améliorées, ainsi que des chemins cadastrés (chemin latéral au chemin de fer, chemin rural n°9 d'Aumont à la Gatelière comportant des caractéristiques similaires et diminuant l'impact environnemental.

Pour mon cas, les parcelles CV22 et B131 retenues dans une décision unilatérale, sont entièrement utilisées alors que l'ouvrage ne nécessite que 5m de largeur. Je demande la révision de l'emprise de l'opération sur les plans, en tenant compte de cette mesure – Ainsi que la correction montrant la parcelle B131 tronquée (Plan de masse 1/4000⁶ ; ind 05/03/2024) – Cette dernière longeant mon habitation est asservie par l'écoulement des eaux et le passage permettant d'atteindre mon terrain.

Il faudrait prévoir une bande de 10 à 15m de largeur parallèle aux parcelles B91/92/93 et 39 pour que je continue à bénéficier de mon bien et sécuriser ma propriété.

Le tracé retenu ne démontre pas clairement les conséquences écologiques de cette opération en sites classés. Les impacts environnementaux sont minimisés. La nature a repris ses droits sur mon délaissé ferroviaire depuis 1995.

La circulation et l'urbanisation dégradent ce biotope et cette opération va accentuer le phénomène. De la disparition de la faune et de la flore, il n'y a pas grand cas.

Aucune projection par comparaison avec d'autres voies vertes existantes n'est établie.

Les nuisances sonores et visuelles ne sont pas quantifiées.

Je ne suis pas favorable à cette opération qui répond à une politique de développement d'une économie de loisirs au mépris de la préservation des espaces naturels fragilisés à un quart d'heure de route de la capitale.

Madame CENDES – Adjointe au Maire de Courteuil – Excellent projet

Monsieur THEVENOUX – Adjoint au Maire de Courteuil – En accord avec le projet

Monsieur STEPHENSON – Tracé – Observation déposée également sur le registre dématérialisé. (n°22)

Monsieur DUMOULIN – Maire de Courteuil

En qualité de maire de Courteuil, je souhaite émettre un **AVIS très FAVORABLE** au projet d'aménagement d'un tronçon de la voie douce Trans'Oise entre Senlis et Chantilly, traversant les communes de Senlis, Courteuil et Vineuil-Saint-Firmin qui fait l'unanimité au sein du conseil municipal.

Nous souhaitons qu'une attention particulière soit portée à l'insertion paysagère et environnementale du projet, à la prise en compte des usages agricoles et cynégétiques, à la sécurité des franchissements et à la médiation auprès des futurs usagers.

L'intérêt du projet est également touristique. La liaison Senlis - Courteuil - Vineuil-Saint-Firmin - Chantilly permet de relier des sites patrimoniaux et paysagers majeurs et d'inscrire Courteuil dans un itinéraire doux de grande qualité. Elle peut contribuer à transformer une fréquentation d'excursion à la journée en une fréquentation touristique plus complète, avec nuitée, restauration, visites patrimoniales et découverte des activités locales (objectifs de l'Office de Tourisme de Chantilly-Senlis). Le prolongement vers Chantilly, mais aussi vers le secteur d'Apremont et son polo, renforce cette dimension d'attractivité.

Sur le tracé, la commune estime qu'il est préférable de rester autant que possible sur le délaissé ferroviaire. Cette solution présente l'intérêt de « canaliser » les usagers sur un itinéraire identifié, lisible et continu. Elle permet d'éviter la multiplication de cheminements spontanés, les divagations dans les chemins et parcelles riveraines et les conflits d'usage avec les activités agricoles, cynégétiques ou naturalistes. Un itinéraire clair, aménagé et accompagné d'une bonne signalétique est ainsi un moyen de protéger les espaces alentour.

Le délaissé ferroviaire a toutefois été recolonisé par la biodiversité. Cette réalité doit être pleinement prise en compte. L'intérêt de rester sur l'emprise du délaissé ne doit pas conduire à effacer cette valeur écologique, mais au contraire à organiser un mode de gestion adapté : gestion différenciée, maintien de zones refuges, limitation des largeurs strictement nécessaires, préservation des secteurs les plus sensibles et accompagnement écologique dans la durée. La voie douce peut ainsi devenir un équipement de mobilité et de découverte, tout en conservant une fonction de trame verte avec un mode de gestion écologique dont la collectivité aurait ainsi la totale maîtrise.

La commune de Courteuil souhaite également rappeler l'intérêt du chemin latéral communal. Dans l'idéal, celui-ci faisant à terme doublon, pourrait retrouver prioritairement un usage agricole, ce qui permettrait de clarifier les fonctions entre circulation douce et desserte agricole. Néanmoins, sur les tronçons où le délaissé ferroviaire présenterait un intérêt écologique particulier ou mériterait d'être préservé, la commune est disposée à mettre à disposition ce chemin latéral, afin de permettre une optimisation du tracé. Cette possibilité doit être utilisée sans remettre en cause la cohérence générale de l'itinéraire.

Concernant le contournement de la scierie, la commune observe qu'il génère un détour qui ne sera probablement pas emprunté par tous les cyclistes expérimentés ni par tous les usagers utilitaires recherchant le trajet le plus direct. Pour les usages de promenade et de découverte, ce détour reste cependant acceptable. Il peut même constituer une amorce intéressante vers Apremont et le polo, qui présentent un réel attrait touristique. Ce choix doit donc être assumé comme un compromis entre sécurité, faisabilité, usages économiques existants et qualité de promenade, en respect des petites zones humides bien identifiées dans le projet présenté.

La commune souhaite enfin que la réalisation du projet s'accompagne d'un dialogue suivi avec les agriculteurs, les chasseurs, les associations environnementales, les riverains et les communes concernées. La réussite de la voie douce dépendra autant de la qualité de l'aménagement que de sa gestion future : entretien, signalétique, respect des propriétés, prévention des conflits d'usage, propreté et pédagogie.

Concernant l'expropriation de la parcelle agricole appartenant à l'institut de France, la commune s'interroge sur la nécessité de l'acquérir pour compenser. Une convention serait peut-être suffisante et même préférable en supprimant le risque éventuel de déroger aux conditions du testament du Duc d'Aumale. Le cas d'une vente par expropriation suite à DUP n'a sans doute pas été imaginé à l'époque.

Pour l'ensemble de ces raisons, la commune de Courteuil émet un avis très favorable au projet d'aménagement de la voie douce Trans'Oise entre Senlis et Chantilly, en demandant que soient particulièrement pris en compte :

- ☐ le maintien d'un franchissement sécurisé sous la RD330 ;
- ☐ le maintien du passage sur le pont dit « des usages » existant ;
- ☐ la recherche d'un tracé restant au maximum sur le délaissé ferroviaire, sauf adaptation ponctuelle justifiée par un enjeu écologique fort et irrémédiable ;
- ☐ la possibilité de dévier sur le chemin latéral communal lorsque cela permet de préserver des tronçons les plus sensibles du délaissé ;
- ☐ la préservation d'un usage agricole fonctionnel du chemin latéral lorsque cela est possible ;
- ☐ la mise en place d'une gestion écologique du délaissé et des abords en préservant ou en reconstituant une franche arborée de part et d'autre, contribuant au demeurer au confort des futurs usagers (coupe-vent côté nord et ombrage côté sud) ;
- ☐ la mise en place concertée d'une signalétique de médiation historique, agricole, environnementale et touristique ;
- ☐ la prise en compte des usages existants afin d'éviter les conflits entre promeneurs, cyclistes, agriculteurs, chasseurs, riverains et gestionnaires d'espaces naturels.

IV– Observations du commissaire enquêteur

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Vineuil St Firmin et plus spécialement la zone UE est-il compatible avec le projet de voie verte ?

Une étude acoustique a-t-elle été menée aux abords de la scierie ?

Comment l'aménageur garantit-il que les seuils de confort et de santé (bruit, poussière, risque allergie) ne soient pas dépassés ?

Aspect réglementaire et foncier : Une convention entre la collectivité et l'entreprise sera elle envisagée pour cibler les responsabilités en cas de dérapage ?

La réglementation technique (CEREMA) prévoit un recul de 3 à 5m. Je n'ai pas lu cette recommandation ? (Scierie)

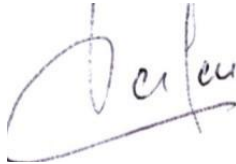
La voie verte est exclusivement réservée aux piétons et véhicules non motorisés. Les engins agricoles fréquents sur cette voie, puisqu'elle traverse la plaine, seront-ils limités dans leurs déplacements ?

L'agriculteur aura-t-il besoin d'une dérogation par arrêté local ?

A VINEUIL ST FIRMIN LE 18 MAI 2026

Jacqueline Leclère

Commissaire enquêteur désignée pour cette enquête

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Leclère', is written over a faint, circular official stamp.

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

10 REPONSES AUX OBSERVATIONS

g

LE DEPARTEMENT

DIRECTION GENERALE ADJOINTE AMENAGEMENT DURABLE ENVIRONNEMENT ET MOBILITE

DIRECTION DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS DIRECTION ADJOINTE A LA GESTION DES INFRASTRUCTURES

SERVICE INGENIERIE ET MAITRISE D'OUVRAGE

a

INGE'OISE

MADAME JACQUELINE LECLERE COMMISSAIRE ENQUETEUR

Affaire suivie par: Bertrand Gamichon Mèl:
bertrandgamichon@DiS!!!

Poste : 0344067062
N/Réf.: DGADEM/DIT/DAGI/SIMO/RS/2026-128

Beauvais, le 02 Ju1 2026

Objet : Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de réalisation d'une section « Trans'Oise » entre Vineuil-Saint-Firmin et Senlis.

Madame la commissaire enquêteur,

Le 18 mai 2026 vous nous avez fait parvenir votre procès-verbal de synthèse des observations recueillies lors de l'enquête publique concernant le projet cité en objet et nous vous en remercions.

Conformément aux dispositions de l'article R 123-18 du code de l'environnement, vous trouverez ci-dessous nos réponses.

1) Remarques concernant le projet, le choix du tracé et le coût :

Les auteurs des contributions mettent principalement en avant des interrogations relatives à la pertinence du tracé retenu, au montant de l'investissement public engagé ainsi qu'à l'existence supposée d'itinéraires alternatifs utilisant des voiries ou chemins déjà existants. Ils considèrent notamment que certains aménagements pourraient être réalisés à moindre coût en s'appuyant davantage sur les voies communales, les chemins agricoles ou les itinéraires déjà praticables entre Senlis et Chantilly. D'autres contributions contestent plus particulièrement le contournement de la scierie ou proposent un passage au sud afin de limiter le coût, les acquisitions foncières et les impacts environnementaux. Enfin, quelques contributions s'interrogent sur la nécessité d'un investissement estimé à 4,7 M€ dans un contexte budgétaire contraint.

Nous notons avec satisfaction que ces observations ne remettent pas en cause l'intérêt général du projet,

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

qui répond à un besoin réel de développement des mobilités actives et de sécurisation des déplacements entre deux pôles structurants du territoire. Tout d'abord, et comme expliqué dans la partie 2 « Opportunité du projet » du dossier de déclaration d'utilité publique, cette section qui consiste en la création d'une voie verte d'une largeur de 2,50 m en stabilisé est inscrite au Schéma National des Véloroutes (SNV), au Schéma Régional des Véloroutes (SRV) ainsi qu'au schéma de la Trans'Oise et supporte le tracé de deux itinéraires d'intérêt national V16 « Paris -Londres » et V32 « Route de la mémoire ». Le projet s'inscrit également dans la continuité d'aménagements déjà réalisés par les collectivités locales afin de constituer progressivement un réseau cyclable structurant à l'échelle du territoire. Il prolonge notamment le tronçon aménagé entre la gare routière de Senlis et la RD330 par la Communauté de Communes Senlis Sud Oise ainsi que les aménagements réalisés par la Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne au niveau du chemin de la Porte Saint-Denis. Ce dernier tronçon permettra ainsi d'assurer la continuité complète de l'itinéraire entre Senlis et Chantilly et de renforcer le maillage des mobilités actives à l'échelle locale, régionale et nationale.

Par ailleurs, le projet répond pleinement aux objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) porté conjointement par les Communautés de Communes de l'Aire Cantilienne, Senlis Sud Oise et des Pays d'Oise et d'Halatte (cf. mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale annexé au dossier de DUP). Le PCAET identifie en effet le développement des mobilités actives et des infrastructures cyclables comme un levier majeur de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de diminution de la dépendance à la voiture individuelle et d'amélioration de la qualité de vie des habitants. Le projet participe ainsi directement aux objectifs de transition écologique, de report modal et de développement des déplacements décarbonés portés par les collectivités du territoire.

Le choix de requalifier l'emprise de l'ancienne voie ferrée en voie verte destinée aux usagers des modes actifs répond à plusieurs objectifs d'intérêt général et constitue la solution la plus pertinente au regard des objectifs donnés à une telle infrastructure et aux enjeux techniques, environnementaux, de continuité et de déplacement du territoire. En premier lieu, l'utilisation de cette emprise de friche permet de limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en s'appuyant sur une infrastructure historique de déplacement existante, plutôt que de créer un nouvel ouvrage traversant des secteurs vierges et nécessitant des aménagements plus lourds. Cette démarche s'inscrit pleinement dans les objectifs de sobriété foncière et de limitation de l'artificialisation des sols.

L'ancienne voie ferrée présente également des caractéristiques techniques particulièrement favorables à l'aménagement d'une voie verte. Les infrastructures ferroviaires sont conçues avec des pentes faibles et régulières, compatibles avec les déplacements doux et accessibles à tous les publics. Le tracé retenu permet ainsi de proposer un itinéraire confortable, continu et sécurisé pour l'ensemble des usagers : cyclistes du quotidien, promeneurs, familles, joggeurs, mais également personnes à mobilité réduite (PMR), conformément aux exigences d'accessibilité et d'inclusion des aménagements publics ainsi qu'aux recommandations techniques du CEREMA relatives aux voies vertes. Cette qualité de profil serait beaucoup plus difficile à garantir sur des itinéraires alternatifs empruntant des voiries existantes ou traversant des secteurs non artificialisés. Par ailleurs, la structure existante de l'ancienne plate-forme ferroviaire, déjà calibrée pour supporter des charges importantes et disposant d'ouvrages et de terrassements existants, permet de limiter les travaux lourds de génie civil et de réduire significativement les coûts d'aménagement par rapport à la création d'un itinéraire entièrement nouveau. Ce choix a été soutenu par l'association « VéloOise » dans la contribution qu'elle a déposée dans le cadre de cette enquête publique en s'appuyant sur le même argumentaire.

Aussi, le recours à cette emprise permet également de limiter les conflits avec le trafic motorisé et d'assurer un haut niveau de sécurité pour les usagers. Contrairement à plusieurs variantes évoquées au cours de l'enquête publique reposant sur des routes partagées ou des chemins agricoles, le tracé ferroviaire offre la possibilité de créer une infrastructure dédiée aux mobilités actives, en site propre - dédié à ces usagers, lisible et continue sur l'ensemble du parcours. Cette continuité constitue un élément essentiel pour favoriser le report modal vers le vélo et sécuriser les usages du quotidien. Enfin, cette solution permet également de

valoriser un patrimoine linéaire existant en lui redonnant une fonction utile au service des mobilités durables, de la santé publique, des déplacements du quotidien et de l'attractivité touristique du territoire.

Plusieurs contributions déposées dans le cadre de l'enquête publique soulignent l'intérêt et l'utilité du projet pour le territoire. Au-delà de sa vocation touristique, la voie verte est perçue comme une infrastructure structurante permettant de faciliter les déplacements domicile-travail et les liaisons de proximité entre les communes du secteur. Certains participants précisent qu'elle pourrait constituer une véritable alternative à la voiture pour des trajets réguliers, notamment pour les actifs, les étudiants ou les déplacements vers les services et équipements des pôles de Senlis et Chantilly. Cette dimension utilitaire renforce l'intérêt général du projet en le plaçant non seulement dans une logique de loisirs, mais également dans une logique de mobilité quotidienne.

Une revue détaillée des variantes étudiées a été présentée dans la partie 4 du dossier de déclaration d'utilité publique intitulée « Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu » ainsi que dans la partie C « Présentation du projet » (pages 156 à 162) de l'étude d'impact relative aux différents secteurs du projet, notamment la traversée de la RD330 et le contournement de la scierie, témoignant de l'effort du porteur du projet pour explorer plusieurs itinéraires. Les choix retenus pour arrêter le tracé ont été réalisés afin de garantir les meilleures conditions de sécurité, de continuité et de faisabilité technique, tout en limitant les conflits d'usage entre usagers motorisés et non motorisés.

La création d'un passage inférieur sous la RD330 (près de 10000 véh/j) qui constitue un poste de dépense important à l'échelle du projet a été soutenue par plusieurs contributions, qui soulignent l'intérêt de cette solution pour garantir les conditions de sécurité et de traversée satisfaisantes pour les modes actifs. S'agissant du contournement de la scierie, certaines contributions proposent de transformer la rue Georges Dauchy en vélorue, en voie verte ou d'autoriser une circulation partagée entre usagers motorisés, poids lourds et cyclistes. Cette variante a bien été étudiée dans le cadre de l'analyse comparative des scénarios mais a été écartée car elle ne permet pas d'assurer des conditions satisfaisantes de sécurité et de cohabitation des usages et à ce titre était jugée inacceptable par les partenaires institutionnels du projet (Conseil régional et DREAL). Comme cela a été souligné lors de la réunion du 6 mai, le trafic de poids lourds sur cette voie étroite va générer des conflits d'usage incompatibles avec les objectifs de sécurité recherchés, tout en compromettant les conditions d'exploitation des activités économiques locales. Par ailleurs, l'Institut - Domaine de Chantilly a indiqué dans son avis complémentaire soutenir la variante retenue dans la mesure où celle-ci ne génère pas d'impact sur les activités agricoles et industrielles du secteur. Ce contournement présente également l'avantage de permettre le raccordement des habitants de la commune d'Apremont à la Trans'Oise grâce à la connexion avec l'allée d'Avilly, renforçant ainsi la desserte locale du projet. Les habitants de Saint-Nicolas-d'Acy et de Courteuil pourront également rejoindre cet aménagement en empruntant la rue de la Forêt ainsi que la voirie communale interdite aux véhicules motorisés en traversant la RD924. Ces éléments sont illustrés sur la vue aérienne intitulée « Figure 1 » dans ce document. La mairie de Courteuil soutient, dans son avis, l'utilisation du délaissé ferroviaire pour la création de la voie verte, ainsi que les bénéfices apportés par le contournement de la scierie pour les habitants d'Apremont et les visiteurs du Polo.

Enfin, concernant les contributions qui s'interrogent sur le montant total du projet estimé à 4,7 millions d'euros, ce coût doit être apprécié au regard de la nature des aménagements réalisés, des contraintes techniques du site et des bénéfices durables attendus pour le territoire. Cet investissement élevé s'explique par la création et la rénovation d'ouvrages d'art sécurisés, l'intégration de l'infrastructure dans un site remarquable, les dispositifs de gestion des eaux pluviales, les mesures environnementales ainsi que l'ensemble des travaux permettant de garantir l'accessibilité et la sécurité des usagers. Il s'agit d'un investissement structurant destiné à répondre aux besoins actuels et futurs de mobilité du territoire. À ce titre, le coût du projet apparaît proportionné aux enjeux poursuivis en matière de sécurité, de transition écologique, de développement des mobilités actives et de multimodalité. À long terme, cette infrastructure contribuera à réduire la dépendance à l'automobile, à favoriser les déplacements décarbonés et à renforcer

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

l'attractivité touristique du territoire en facilitant l'accès aux patrimoines naturel, paysager et culturel du territoire de Senlis, Chantilly et de leurs environs. Le projet répond ainsi à des objectifs convergents de mobilité, de développement territorial et d'attractivité touristique, à une échelle à la fois locale, régionale et nationale. Les montants par poste de dépense sont détaillés dans la partie « Appréciation sommaire des dépenses » du dossier de déclaration d'utilité publique. Le Département percevra, dans le cadre de cette opération, un montant total de 2 367 388,80€HT de subventions, dont 1 287 100 € HT attribués par l'État au titre du Fonds Mobilités Actives (soit 34,75 % du coût de l'opération) et 1080 288,80 € HT attribués par la Région Hauts de France (soit 29,17 %).



2) Remarques concernant l'environnement et les mesures de compensation :

Lors de l'enquête publique, de nombreuses observations du public se sont concentrées sur les enjeux environnementaux du projet, situé dans un secteur particulièrement sensible, comprenant le site classé du Domaine de Chantilly, le site inscrit de la vallée de la Nonette et des continuités écologiques reliant plusieurs massifs forestiers. Les contributeurs considèrent que le délaissé ferroviaire constitue un corridor écologique fonctionnel et estiment que la fréquentation induite par la future voie verte pourrait perturber la faune et fragiliser les continuités écologiques. Certains impacts environnementaux sont également jugés sous-évalués.

Par ailleurs, certaines contributions remettent en question la qualité et l'exhaustivité de l'étude d'impact environnemental, notamment concernant les inventaires naturalistes, l'évaluation des impacts, l'analyse des effets cumulés, la méthodologie relative aux zones humides ainsi que la cohérence de la séquence ERG (éviter, réduire, compenser). Les remarques consignées au registre présentent souvent un caractère technique et portent notamment sur les espèces protégées, les impacts résiduels, les mesures compensatoires et les solutions alternatives d'évitement.

Nous précisons que le projet n'est, par sa configuration, son linéaire et sa destination, pas automatiquement soumis à évaluation environnementale. En effet, suivant la nomenclature du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement, la rubrique 6 prévoit un examen au cas par cas s'appliquant uniquement aux projets de construction de pistes cyclables et voies vertes dont le linéaire dépasse 10 km. Or, le projet consiste à créer une voie verte d'un linéaire de 5,7 km. Cependant, la maîtrise d'ouvrage a souhaité effectuer une demande d'examen au cas par cas, de manière volontaire, en visant cette rubrique (cf. Livre 111, article R.122-2-1 du Code de l'environnement).

Le projet a donc été élaboré conformément aux dispositions du Code de l'environnement et a fait l'objet d'une évaluation environnementale conduite à l'échelle globale du projet et de son contexte territorial, conformément à la réglementation applicable. L'analyse environnementale ne s'est donc pas limitée à

l'emprise stricte des travaux mais a intégré les continuités écologiques, les usages, les sensibilités paysagères et les fonctionnalités écologiques du secteur dans son ensemble.

Aussi, conformément aux dispositions du Code de l'environnement, et notamment au principe de proportionnalité défini à l'article R.122-5, l'évaluation environnementale a été réalisée en tenant compte de la sensibilité environnementale de la zone concernée ainsi que de l'importance et de la nature des incidences prévisibles du projet. Les enjeux environnementaux identifiés lors de l'état initial du site ont ainsi guidé le niveau d'analyse retenu. Par ailleurs, le projet consistant en l'aménagement d'une voie verte, ses impacts potentiels sur l'environnement demeurent limités en raison de son caractère peu générateur de nuisances et de sa bonne intégration dans le contexte local. Les études menées ont donc été adaptées aux enjeux recensés et aux effets attendus du projet, dans le respect du principe de proportionnalité de l'évaluation environnementale.

En lien avec les réponses sur la justification du projet, son utilité publique ainsi que son tracé, la maîtrise d'ouvrage rappelle également qu'en l'état actuel, il n'existe pas, en 2026, d'itinéraire cyclable sécurisé permettant de relier Senlis à Chantilly pour les déplacements du quotidien. En dehors de chemins non adaptés à une pratique pour l'ensemble des modes doux, ou d'une circulation sur la RD924 particulièrement accidentogène pour ces modes de déplacement, aucun aménagement continu et sécurisé n'existe actuellement entre les deux communes.

Le projet répond ainsi à un besoin concret de mobilité, le vélo constituant aujourd'hui un véritable mode de déplacement du quotidien et non uniquement un usage de loisirs. Cette liaison permettra notamment de faciliter les déplacements vers la gare de Chantilly - Gouvieux, les pôles d'emplois, les établissements scolaires, les équipements publics ainsi que les connexions avec les itinéraires cyclables existants à l'échelle départementale, nationale et européenne.

La maîtrise d'ouvrage rappelle également que le secteur concerné n'est pas un espace naturel totalement vierge de toute activité humaine ou de tout autre aménagement. Le territoire accueille déjà différents usages et activités : activités agricoles, chasse, infrastructures routières, secteurs exploités ou aménagés, ainsi que diverses occupations humaines parfois anciennes.

Le projet de voie verte a justement été conçu pour limiter autant que possible ses impacts sur les continuités écologiques et les milieux naturels, dans un secteur où il existe déjà une activité humaine variée qui a marqué le paysage et les milieux.

À titre d'exemple, certaines portions de cette infrastructure s'inscrivent déjà aujourd'hui dans un contexte de modifications et occupations anthropiques, comme des secteurs défrichés, remblayés, des espaces exploités ou encore certaines zones de dépôts et d'activités. Pour rappel, ces éléments ont été intégrés à l'analyse de l'état initial environnemental présentée dans l'étude d'impact.

Concernant les zones humides, les investigations menées ont permis d'identifier ponctuellement des secteurs humides sur le linéaire du projet. Ces secteurs se trouvent en dehors du délaissé ferroviaire historique. Le délaissé ferroviaire, quant à lui, présente des caractéristiques structurelles héritées de l'ancienne activité ferroviaire (ballast, modelé technique, pente, talus, etc.) qui ne correspondent pas au fonctionnement habituel d'une zone humide.

Le nombre de sondages pédologiques réalisés a été défini et justifié au regard des caractéristiques du projet, de son linéaire, ainsi que du contexte environnemental et topographique du site traversé. La méthode utilisée pour la délimitation et l'analyse des zones humides est par ailleurs rappelée en page 52 de l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique. La campagne pédologique a ainsi compris 27 sondages répartis sur un linéaire d'environ 5,7km, soit un ratio moyen d'environ un sondage tous les 210

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

mètres, avec une densification ponctuelle des investigations dans les secteurs identifiés comme sensibles ou nécessitant des vérifications complémentaires. Les investigations menées ont ainsi permis d'identifier les secteurs de vigilance environnementale nécessaires à la bonne conception du projet.

Les investigations pédologiques sont conformes aux méthodologies réglementaires applicables en matière de délimitation des zones humides, notamment sur la base des critères pédologiques et du cadre réglementaire en vigueur (SDAGE, arrêté relatif à la caractérisation des zones humides, doctrine des services de l'État, etc.).

Les cartographies et analyses figurant dans les études environnementales constituent des outils d'aide à la conception du projet et ont été prises en compte tout au long des études afin d'adapter le tracé, les emprises et les aménagements aux sensibilités environnementales identifiées.

Concernant les interrogations relatives aux impacts du projet sur la trame noire et les déplacements nocturnes de la faune, la maîtrise d'ouvrage rappelle qu'aucun éclairage n'est prévu sur la voie verte. Aussi, la conservation des plantations et lisières existantes de part et d'autre de la plateforme permettra de conserver un habitat favorable aux déplacements des espèces. Le projet n'a donc pas lieu de générer de nuisance lumineuse susceptible de perturber les continuités écologiques nocturnes ou les déplacements des espèces sensibles à la lumière, notamment les chiroptères.

Par ailleurs, l'usage principal de la voie verte est destiné à des pratiques diurnes de loisirs et de mobilité du quotidien. La fréquentation nocturne restera ainsi très limitée et ne sera pas de nature à modifier les conditions actuelles de déplacement de la faune durant la nuit.

Concernant les clôtures, la maîtrise d'ouvrage précise qu'aucune nouvelle clôture n'est prévue dans le cadre du projet, à l'exception de la restitution ou du rétablissement de clôtures déjà existantes liées aux usages actuels du site, notamment :

- les pâtures à chevaux ;
- le secteur de noisetiers ;
- Les abords de la scierie.

Ces clôtures existent déjà aujourd'hui, le projet n'a donc pas vocation à créer une fragmentation supplémentaire des milieux par rapport à la situation actuelle.

Depuis son origine, le projet a été, sur le volet environnement, construit en concertation avec les personnes publiques suivantes :

- le Parc naturel régional Oise - Pays de France,
- la DDT de l'Oise (services biodiversité, eau, forêt, etc.),
- la Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement et le Logement (DREAL) des Hauts de France, notamment au titre des sites et paysages,
- l'Unité Départementale d'Architecture du Patrimoine (UDAP -ABF).

Par ailleurs, des structures spécialisées dans la protection de la nature et la connaissance naturaliste (le Conservatoire d'espaces naturels des Hauts-de-France, le centre permanent d'initiatives pour l'environnement des pays de l'Oise) ont également été associées dans le cadre des inventaires faune-flore, la séquence Éviter/Réduire/Compenser, et de l'analyse environnementale.

La maîtrise d'ouvrage rappelle également que les inventaires faune-flore ont été réalisés sur un cycle écologique complet afin de prendre en compte les différentes périodes biologiques des espèces présentes sur le site. Ces études ont fait l'objet d'échanges réguliers avec les services de l'État, notamment le service

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

en charge de la biodiversité de la DDT, ainsi qu'avec les naturalistes du Parc naturel régional Oise - Pays de France, avant le dépôt des dossiers réglementaires pour instruction.

Le projet a d'ailleurs évolué à plusieurs reprises afin d'éviter ou de réduire certains impacts environnementaux identifiés au cours des études. Plusieurs adaptations importantes ont ainsi été intégrées (cf. dossier d'enquête, étude impact et mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale), notamment :

- la préservation des corridors de déplacement des chiroptères au niveau du secteur remblayé de Courteuil en évitant le défrichement de leurs habitats,
- l'adaptation du projet afin de préserver le talus favorable au développement d'une espèce d'oiseaux protégée (le Tarier des prés) au nord de la scierie,
- la suppression de certains linéaires de haies le long de la voie en plaine agricole, afin de maintenir des transparences favorables à la circulation de la faune,
- la réduction de l'emprise de la plateforme, initialement envisagée sur une largeur de 3 mètres, afin de limiter les surfaces à défricher et réduire les impacts environnementaux et paysagers.

Le projet est par ailleurs conçu par une maîtrise d'œuvre spécialisée en voirie, réseaux divers et ouvrages d'art pour les aspects techniques de l'aménagement. En complément, une maîtrise d'œuvre spécialisée en génie écologique accompagnera également le projet afin d'assurer la bonne prise en compte des enjeux environnementaux durant les différentes phases de l'opération.

Cette mission portera notamment sur : l'adaptation du calendrier des travaux aux périodes favorables vis-à-vis des espèces, le suivi écologique du chantier, la mise en œuvre et le suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi que le suivi des mesures compensatoires avant, pendant et après les travaux.

Le projet fait par ailleurs l'objet :

- d'un dossier au titre de la loi sur l'eau, en concertation avec les services de la DDT, la police de l'eau,
- d'une demande de dérogation « espèces protégées », élaborée en lien régulier avec les services de la DDT en charge de la biodiversité,
- d'une autorisation d'urbanisme avec l'obtention du permis d'aménager emportant l'autorisation spéciale en site classée, délivré par le ministère de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature (délivré le 03 février 2026).

L'ensemble de ces démarches traduit notre volonté d'intégrer les enjeux environnementaux dès la conception du projet et tout au long de son élaboration, dans une logique d'évitement, de réduction puis, le cas échéant, de compensation des impacts identifiés.

Les mesures compensatoires - représentant environ 9 000 m² de surfaces impactées - avaient initialement été envisagées à proximité immédiate du projet, dans une logique de reconstitution des différentes strates végétales concernées par l'aménagement de la voie verte. Le dispositif prévoyait ainsi la reconstitution d'environ 17 249 m² de milieux semi-ouverts, ainsi que 1982 m² de milieux fermés.

Ces mesures devaient notamment prendre la forme de plantations de haies sur certaines portions du linéaire, ainsi que d'aménagements paysagers et écologiques sur des parcelles pâturées situées à proximité du projet, en lien avec l'activité équestre présente sur le secteur (cf. annexes du dossier d'enquête publique : expertise écologique, dossier de dérogation espèces protégées, mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale).

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

Ces terrains sont exploités dans le cadre des activités intéressant l'Institut-Domaine de Chantilly en tant que propriétaire des parcelles concernées aux abords du secteur de la scierie. Il s'agit principalement de pâtures destinées à l'activité équestre. Dans ce contexte, la reconstitution des milieux compensatoires envisagés (milieux semi-ouverts et/ou arborés) pouvait être réalisée de manière compatible avec les usages existants, notamment au travers de plantations arborées ponctuelles, de haies, de prairies fleuries ou encore d'aménagements favorables à la biodiversité tout en maintenant l'activité équestre existante.

En complément, la maîtrise d'ouvrage souhaite préciser que le ratio de surface impacté par le projet et surface à compenser liée à l'impact de ce projet, est un calcul conforme au code de l'environnement (cf. art. L163-1 à L163-5) qui est instruit par les différentes instances environnementales (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, Conseil National de la Protection de la Nature, etc.). La partie cultivée de la parcelle AH52 est légèrement supérieure à la surface nécessaire en matière de compensation. Aussi, le reliquat n'aurait pu être exploitable.

En outre, les autorités compétentes d'instructions des dossiers environnementaux préconisent une concentration sur un même site des mesures compensatoires, plutôt que de manière dispersée. La maîtrise d'ouvrage se tient à disposition de l'Institut afin de réaliser ces mesures compensatoires dans les conditions les plus favorables possibles sur cette parcelle, en y trouvant un consensus. L'exploitant de cette parcelle sera indemnisé suivant le barème de la chambre d'agriculture.

Au cours des échanges menés avec l'Institut-Domaine de Chantilly, dans le cadre de l'élaboration du projet et notamment les mesures compensatoires, le propriétaire a proposé au maître d'ouvrage d'étudier une solution alternative ayant une cohérence à l'échelle du territoire et des continuités écologiques locales, entre le massif d'Halatte et celui de Chantilly.

Cette réflexion a conduit à envisager la renaturation du corridor écologique dit de la « Vallée Pannier », qui se trouve fragmenté au sud de la RD924, sur la parcelle cadastrée AH52 de la commune de Vineuil-Saint-Firmin, aujourd'hui exploitée en culture. Cette solution est vivement soutenue par le PNR Oise Pays de France dans son avis annexé au dossier d'enquête. Le Département a considéré que cette proposition présentait un intérêt particulier au regard des enjeux écologiques identifiés sur le secteur et de la logique globale du projet. Cette solution permet en effet de renforcer un corridor écologique existant et identifié, tout en restant une solution dans l'environnement du projet de voie verte. En outre, cette réflexion fait sens au projet d'éco-pont sur la RD1330, au nord du projet, dans le massif d'Halatte.

Le maître d'ouvrage rappelle que ce projet d'éco-pont s'inscrit dans le cadre de l'opération de mise à 2x2 voies de la RD1330.

L'évolution des mesures compensatoires vers la renaturation du corridor de la vallée Pannier traduit ainsi la volonté du maître d'ouvrage d'inscrire les mesures environnementales dans une logique territoriale cohérente, en lien avec les continuités écologiques du secteur et en concertation avec les acteurs territoriaux, fonciers et environnementaux concernés.

Concernant la remarque de l'Institut relative à une éventuelle expropriation de la parcelle AH 52, nous souhaitons rappeler que, dans le cadre des échanges engagés sur ce sujet, il lui a été précisé que l'intégration de cette parcelle dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique (DUP) ne préjuge en aucun cas du recours à une procédure d'expropriation. Comme indiqué dans nos courriers du 01 juillet 2025 et du 24 avril 2026, cette inclusion répond avant tout aux exigences du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et du Code de l'environnement, qui imposent de prendre en compte l'ensemble des emprises nécessaires à la réalisation du projet, y compris celles destinées aux mesures compensatoires.

Dans ce contexte, le retrait de la parcelle AH 52 du périmètre de la DUP ne peut être envisagé afin de

garantir la complétude et la cohérence du dossier soumis à l'autorité préfectorale. Nous avons toutefois indiqué à l'Institut que le Département n'envisage pas de s'en porter acquéreur. À ce titre, la mise en œuvre de dispositifs tels qu'un bail emphytéotique ou une obligation réelle environnementale (ORE) pourront notamment être étudiés.

3) Agriculture, chasse et cohabitation des usagers :

Les contributions mettent principalement en avant des préoccupations relatives à la cohabitation entre la future fréquentation de la voie verte et le maintien des activités rurales existantes. Les participants rappellent que le secteur traversé constitue un espace agricole et naturel sensible, supportant des activités agricoles, cynégétiques et de gestion des milieux, tout en accueillant une biodiversité importante et des déplacements réguliers de grande faune. Plusieurs contributions soulignent ainsi le risque de conflits d'usage entre cyclistes, promeneurs, chasseurs, agriculteurs et gestionnaires des espaces naturels, ainsi que les effets potentiels de la fréquentation humaine sur la tranquillité de la faune et les continuités écologiques. Dans ce contexte, certaines demandes portent sur la mise en place de dispositifs permettant de mieux encadrer les usages de la future voie verte : fermetures temporaires ou nocturnes, maintien de conditions compatibles avec l'activité cynégétique, préservation des corridors écologiques et installation d'une signalétique adaptée informant les usagers de la présence de grande faune, des périodes de chasse et des enjeux environnementaux du secteur. Plusieurs contributions insistent également sur la nécessité de préserver les haies existantes et d'éviter tout aménagement susceptible de créer un effet barrière pour les déplacements de la faune.

Comme exposé dans les parties 1 et 2 du présent mémoire en réponse, le projet a précisément été conçu afin de limiter ces conflits d'usage et de préserver autant que possible le fonctionnement des activités agricoles, cynégétiques et environnementales du secteur. Le choix d'un aménagement majoritairement implanté dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée permet de réutiliser l'infrastructure historique identifiée dans le paysage, plutôt que de disperser les flux sur les chemins agricoles, forestiers ou les voiries locales actuellement utilisés par les usagers motorisés, exploitants, chasseurs et gestionnaires du territoire. Cette approche contribue à canaliser les déplacements, à limiter les interactions directes entre les différents usages et à réduire les perturbations potentielles sur les parcelles agricoles et les espaces naturels voisins.

Concernant l'activité agricole, la contribution de la famille DELCLAUX ainsi que celle de la Chambre d'agriculture de l'Oise, évoquent des inquiétudes liées à l'augmentation de la fréquentation humaine, aux risques de vols de cultures, de vandalisme ou de conflits d'usage avec les exploitations agricoles. Ils indiquent également que le délaissé ferroviaire est aujourd'hui utilisé pour certaines circulations agricoles, le stockage ponctuel des récoltes ou encore le passage des réseaux d'irrigation. Ils demandent ainsi le maintien des usages agricoles existants, la réalisation de traversées adaptées pour les engins agricoles et la mise en place des mesures compensatoires en dehors des parcelles agricoles.

Le projet n'a pas vocation à remettre en cause le fonctionnement des exploitations agricoles. Le tracé retenu a été défini de manière à limiter les emprises sur les terres exploitées et à préserver les accès agricoles existants. Le Département de l'Oise dispose par ailleurs d'un retour d'expérience important en matière de cohabitation entre voies vertes et activités agricoles, avec plus de 131 km de voies vertes réalisées en site propre sur le territoire départemental, dont plusieurs sections traversent ou longent des parcelles agricoles sans difficulté particulière de fonctionnement ou de sécurité. Dans ces secteurs, des traversées agricoles ont systématiquement été maintenues ou rétablies afin de garantir la continuité des circulations agricoles.

L'Institut-Domaine de Chantilly a également demandé dans sa contribution, la création de 5 traversées agricoles afin de faciliter les connexions entre les parcelles situées de part et d'autre de la future voie verte. Le projet actuel rétablit les traversées existantes et les demandes complémentaires seront étudiées avec bienveillance dans les prochaines phases du projet en concertation avec l'Institut et les exploitants concernés.

S'agissant des activités cynégétiques, plusieurs contributions rappellent l'importance de la régulation du grand gibier dans ce secteur, notamment au regard des dégâts causés aux cultures agricoles. La Fédération des Chasseurs de l'Oise (FDCO) a proposé dans son avis plusieurs mesures destinées à assurer une bonne cohabitation entre les futurs usagers de la voie verte et les activités de chasse. Elle évoque notamment la possibilité de fermetures ponctuelles de la voie verte lors de certaines battues, principalement en période hivernale, la fermeture nocturne destinée à limiter le dérangement de la grande faune ainsi que la mise en place de panneaux pédagogiques sur la voie verte et une signalisation spécifique sur la RD924. Nous prenons note de ces propositions, qui pourront faire l'objet d'échanges complémentaires avec les acteurs concernés lors des prochaines phases du projet. Toutefois, plusieurs éléments de réponse peuvent d'ores et déjà être apportés.

Concernant les périodes de chasse, il convient de rappeler qu'il n'existe pas, en l'état de la réglementation applicable aux voies vertes, de disposition prévoyant leur fermeture en lien avec les activités cynégétiques. Les activités de chasse s'exercent dans le cadre fixé par le Code de l'environnement au sein d'espaces où coexistent déjà différents usages du territoire. Les retours d'expérience sur d'autres itinéraires comparables montrent que la cohabitation entre activités de chasse et usages de loisirs repose principalement sur des dispositifs de concertation, d'information et de sécurisation ponctuelle, plutôt que sur des fermetures générales de longue durée. Sur certains chemins forestiers ou itinéraires traversant des secteurs boisés, des fermetures temporaires peuvent effectivement être mises en œuvre lors de battues administratives, généralement pour quelques heures ou sur une journée, au moyen d'une signalisation temporaire adaptée et d'une information préalable des usagers par les chasseurs. Ces mesures demeurent toutefois exceptionnelles et proportionnées aux enjeux de sécurité. Les pratiques observées ne conduisent pas à des fermetures prolongées ou répétées des itinéraires.

Au regard de ces éléments, la création de la voie verte n'est pas incompatible avec le maintien des activités cynégétiques sur le secteur. Cet avis est également partagé par la contribution n°102 du registre dématérialisé qui souligne que la RD924 n'est pas fermée à la circulation pendant la période de chasse.

Concernant la proposition de fermeture nocturne de la voie verte entre 21h et 05h exprimé par la FDCO afin de limiter le dérangement de la faune, les retours d'expérience issus des suivis de fréquentation réalisés sur les voies vertes départementales déjà en service montrent une fréquentation très faible, voire inexistante, durant la nuit en dehors des secteurs urbanisés. En l'absence d'éclairage public sur ce tronçon, le projet est compatible avec les enjeux de préservation de la trame noire et des continuités écologiques. Dans ce contexte, la mise en place d'une fermeture physique nocturne systématique de la voie verte est disproportionnée au regard des usages observés sur les aménagements comparables déjà exploités par le Département. Un créneau de fermeture entre 22h30 et 5h pourrait être pris par arrêté départemental, et porté à la connaissance des usagers, dans le cadre de la mise en place d'une signalétique aux entrées de l'itinéraire afin d'encourager un usage principalement diurne de la voie verte et de sensibiliser aux enjeux écologiques du secteur. Ce créneau tient compte des variations saisonnières de luminosité et notamment de l'allongement de la durée du jour pendant la période estivale.

Le Département souhaite maintenir un dialogue avec la Fédération des chasseurs ainsi que l'association locale « Chasse Apremont Chantilly » afin d'identifier, si nécessaire, les modalités pratiques permettant d'assurer la sécurité des usagers et la bonne articulation entre les usages, notamment en matière de signalisation, d'information du public ou d'organisation ponctuelle de certaines opérations de chasse.

S'agissant de la demande relative à la mise en place d'une signalétique équipée de capteurs sur la RD924, nous précisons que le Département mène actuellement une réflexion sur ce sujet à l'échelle du territoire. Un paragonnage est en cours de réalisation par les services départementaux afin d'identifier les dispositifs les plus adaptés et efficaces afin de mener une expérimentation sur un secteur à enjeux. Dans un premier temps, nous mettrons en place de panneaux de type A15b afin d'alerter les usagers sur la présence potentielle d'animaux sauvages traversant la chaussée à 150 m de part et d'autre du corridor.

4) Gestion de la voie verte :

Les observations recueillies dans le cadre de l'enquête publique mettent en évidence une demande d'informations complémentaires concernant l'entretien, la gestion et l'exploitation future de la Trans'Oise. Les contributeurs s'interrogent notamment sur les modalités de gestion de la voie verte, en matière de fauche, d'élagage, de sécurité, de suivi écologique et d'entretien des abords. L'Institut - Domaine de Chantilly demande ainsi la mise en place d'un plan de gestion et d'entretien formalisé entre le Département et les propriétaires concernés. Les exploitants agricoles, expriment quant à eux des inquiétudes concernant l'augmentation potentielle des vols dans les champs, les risques liés à la sécurité et les conflits d'usage entre cyclistes, chasseurs, agriculteurs et usagers de la voie verte.

Le Département de l'Oise rappelle que les voies vertes réalisées sous maîtrise d'ouvrage départementale relèvent du domaine public routier départemental et sont entretenues par ses services dans le cadre de ses missions de gestionnaire de voirie. L'entretien comprend notamment le contrôle et la surveillance régulière des aménagements, le fauchage différencié des accotements (3 passages par an) et des dépendances vertes, l'élagage et l'abattage des arbres appartenant à l'assiette foncière de l'aménagement quand cela est nécessaire, l'entretien des fossés et ouvrages d'évacuation des eaux pluviales, le maintien de la signalisation horizontale et verticale ainsi que le nettoyage des abords et le ramassage des déchets situés dans son domaine public. Des passages réguliers des agents des Unités Territoriales Départementales (UTD), en charge de la gestion et de l'entretien du patrimoine routier départemental, permettent d'inspecter les aménagements et de programmer, si nécessaire, des opérations d'entretien adaptées. Le Département n'assure en revanche pas l'entretien des propriétés privées riveraines.

Concernant la demande de l'Institut- Domaine de Chantilly relative à l'entretien d'une bande de 10 mètres de part et d'autre de la voie verte, le Département de l'Oise rappelle que les voies vertes départementales déjà en exploitation sont entretenues régulièrement par ses services dans le cadre des missions normales de gestion du domaine public routier. Les opérations de fauchage, d'élagage et d'abattage des arbres dangereux, de nettoyage et de surveillance permettent d'assurer le bon fonctionnement et la sécurité des aménagements. À ce jour, l'expérience acquise depuis plus d'une décennie sur des portions de la Trans'Oise en forêts d'Halatte et d'Ermenonville n'a pas conduit à rencontrer des situations de dépôt sauvage ou d'incivilité sur les propriétés riveraines du fait de la fréquentation par les usagers des modes doux. Aussi, aucun cas de vol de culture ni d'intrusion dans les parcelles agricoles voisines n'a été rapporté aux services du Département. Comme précisé dans la partie 3 du présent document, plusieurs voies vertes appartenant au Département longent *et/ou* traversent des parcelles agricoles sans qu'aucun incident particulier relatif à la propreté des parcelles voisines, à la sécurité ou à la cohabitation des usages n'ait été signalé. Les voies vertes s'intègrent parfaitement au sein des espaces agricoles et naturels traversés, sans qu'il soit nécessaire d'envisager des modalités d'entretien spécifiques des propriétés riveraines. Le Département restera néanmoins attentif aux conditions d'exploitation de la Trans'Oise et pourra adapter ponctuellement les modalités d'entretien si des besoins particuliers étaient constatés au regard des situations observées sur le terrain.

Enquête publique du 8 avril 2026 au 12 mai 2026

Dossier n°E2500170/80

Concernant le suivi écologique, le Département de l'Oise dispose d'un service Environnement en charge notamment du suivi des mesures compensatoires. Une fois les mesures mises en œuvre conformément aux engagements pris par le Département dans son étude d'impact, un plan de gestion comprenant un suivi et une évaluation de fonctionnalité sera mis en œuvre. Par ailleurs, le Département bénéficiera, pour la conception et la réalisation des travaux, des compétences d'un maître d'œuvre en génie écologique.

5) Information et concertation du public :

Des contributions expriment un manque de lisibilité, de pédagogie et de concertation autour du projet. Des participants estiment que le dossier d'enquête publique est particulièrement volumineux, complexe et difficilement compréhensible pour le grand public. Ils considèrent que l'accumulation de documents techniques, l'absence de synthèse claire et les nombreuses informations dispersées ne permettent pas d'apprécier pleinement les impacts réels du projet, notamment sur les milieux naturels et la biodiversité.

Les premières études de faisabilité, concernant ce tronçon entre Senlis et Chantilly, ont débuté en 2013. Depuis lors, et plus particulièrement à partir de 2019, plusieurs réunions de présentation, d'échanges et de concertation ont eu lieu avec les différents organismes et acteurs du territoire, dont notamment :

- le Parc naturel régional Oise - Pays de France ;
- la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ;
- l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP -ABF) ;
- Oise Tourisme;
- la Communauté de communes de l'Aire Cantilienne ;
- la Communauté de communes Senlis Sud Oise ;
- les élus et services des communes de Courteuil, Senlis, Vineuil-Saint-Firmin et Chantilly ;
- la Fédération des chasseurs de l'Oise ;
- l'association VéloOise (anciennement AU5V);
- l'association des Amis du Parc et des Forêts d'Halatte, d'Ermenonville et de Chantilly -APFHEC (anciennement AP3F) ;
- l'Institut- Domaine de Chantilly.

Pendant toute la conception du projet, le Département s'est attaché à prendre en considération les demandes et observations formulées par les acteurs du territoire, en conciliant les réponses apportées avec les différents enjeux techniques, environnementaux, paysagers et d'usages.

Le projet a notamment nécessité de trouver un équilibre entre plusieurs attentes parfois antagonistes, comme par exemple :

- offrir un niveau de service répondant aux recommandations du CEREMA avec une largeur de 3 mètres et un revêtement en enrobé ;
- intégrer la voie verte à son environnement paysager et patrimonial remarquable, avec une largeur réduite à 2,5 mètres et un revêtement en stabilisé renforcé, en cohérence notamment avec le caractère champêtre de la promenade d'Egmont.

Par ailleurs, deux passages majeurs ont nécessité un important travail d'adaptation du projet:

- le contournement du hameau de Saint-Firmin, dans le respect des activités économiques existantes et de la sécurité des futurs usagers de cette voie ;
- la traversée sécurisée de la RD330 à la sortie de Senlis par la dénivellation de la voie verte.

En complément, les échanges avec les propriétaires concernés ont été régulièrement menés dans une démarche amiable de concertation selon l'esprit animant le Département et son mandataire« INGE'OISE» depuis le début du projet (cf. 6 - Contributions propriétaires).

La commune de Vineuil-Saint-Firmin, propriétaire des parcelles de la « Promenade d'Égmont », a notamment exprimé, par l'intermédiaire de Monsieur le Maire et des élus locaux, une inquiétude quant au risque de dénaturer le caractère champêtre et paysager de cette promenade appréciée des habitants (cf. avis de la commune joint au dossier d'enquête publique).

Afin de répondre à ces préoccupations, le Département a présenté les caractéristiques techniques et paysagères du projet, en rappelant que celui-ci s'inscrit dans la continuité directe de la voie verte existante à Senlis, avec des caractéristiques similaires en termes de largeur, de traitement et d'insertion dans le paysage. La visite sur site et les échanges menés avec les élus ont permis de démontrer ces similitudes et de rassurer la commune sur l'intégration du projet dans cet environnement sensible.

Le dossier d'enquête publique est le reflet de ces échanges, comme des études techniques et environnementales réalisées dans le cadre du projet. Le volume et la technicité des documents répondent aux exigences réglementaires applicables aux projets soumis à évaluation environnementale et à enquête publique. Les différentes pièces présentées ont vocation à apporter une information la plus complète possible sur les caractéristiques du projet, ses impacts et les mesures envisagées. Le résumé non technique a précisément été élaboré afin de faciliter l'appropriation des principaux enjeux par le public.

6) Contributions des propriétaires concernés par le projet :

Les propriétaires concernés par le projet expriment principalement des inquiétudes relatives aux impacts de la Trans'Oise sur la gestion et l'usage de leurs terrains. Ils demandent des garanties concernant l'entretien des abords de la voie verte, la sécurité, la préservation des activités agricoles, forestières et cynégétiques ainsi que la maîtrise de la fréquentation du public. Les propriétaires souhaitent enfin une meilleure concertation avec le Département et la mise en place de modalités de gestion claires et adaptées aux spécificités du territoire.

Nous prenons note de ces différentes contributions auxquelles nous avons apporté des éléments de réponse dans les parties précédentes. Pour les autres remarques *et/ou* questions, nous vous prions de retrouver ci-dessous des compléments d'information :

- Contribution de Madame Couvreur: Lors de la réunion d'information du 6 mai, Madame Couvreur, propriétaire des parcelles cadastrées B131 et C22 concernées par le projet, a souligné un manque de concertation et a exprimé plusieurs remarques. Elle estime notamment que le dossier d'enquête publique manque de clarté et souhaite que l'impact du projet sur ses parcelles soit réduit autant que possible. Elle s'interroge également sur l'acquisition de la parcelle B131 qui joue un rôle dans la gestion des eaux pluviales ainsi que sur les nuisances sonores et visuelles susceptibles d'être générées par la future voie verte. En réponse, nous souhaitons préciser que la voie verte est implantée à l'extrémité sud des parcelles concernées, sur une emprise limitée à environ cinq mètres de largeur. Une bande résiduelle d'environ 10 à 15 mètres entre l'habitation de Madame Couvreur et l'aménagement projeté pourra ainsi être conservée. Le Département indique qu'il n'acquerra que les surfaces strictement nécessaires au projet et que les divisions cadastrales définitives ne seront réalisées qu'après validation des emprises, dans le cadre d'une négociation avec la propriétaire. Les questions relatives aux nuisances sonores et visuelles font par ailleurs l'objet d'éléments de réponse dans la partie 7 de ce document. À propos du manque de concertation, nous tenons à préciser que le Département de l'Oise a mandaté la société « INGE'OISE » pour la conduite de l'opération de travaux comprenant les démarches de concertation avec les propriétaires et organismes concernés par le projet comme indiqué dans la partie 5 du présent document. Des courriers d'information ont été adressés aux propriétaires concernés, notamment par courrier recommandé avec accusé de réception. Ces courriers avaient pour objet de présenter l'avancement des réflexions engagées sur le projet et précisaient également les

coordonnées des interlocuteurs du mandataire du Département afin de permettre aux propriétaires qui le souhaitent de prendre contact, d'échanger ou d'envisager des rencontres sur site.

En dépit de cette démarche, le mandataire n'a jamais été contacté par Madame Couvreur contrairement à plusieurs autres propriétaires qui l'ont effectivement sollicité afin d'obtenir des précisions complémentaires ou d'échanger sur les incidences du projet sur leurs parcelles.

Les seuls échanges intervenus l'ont été de manière fortuite lors de déplacements sur site du mandataire du Département *et/ou* des prestataires missionnés dans le cadre des études et n'ont concerné que le seul conjoint de Madame Couvreur qui a manifesté son opposition vive et absolue au projet sans qu'il soit possible, dès lors, d'engager un dialogue sur les modalités foncières ou les possibilités d'adaptation du projet.

- Contribution de la famille DELCLAUX (père et fils) : Cette dernière a formulé plusieurs interrogations et inquiétudes relatives à la compatibilité du projet avec l'activité agricole. Les observations portent notamment sur la cohabitation entre les usagers de la voie verte et les exploitants agricoles, les conséquences du projet sur l'exploitation des parcelles, le risque d'augmentation des vols ou dégradations de cultures, ainsi que sur une très hypothétique extension de la réglementation relative aux zones de non-traitement (ZNT) aux abords des voies publiques. Elle demande par ailleurs le maintien ou le rétablissement d'aménagements présents sur l'emprise de la voie ferrée et utiles à l'activité agricole. Enfin, elle s'oppose à la mise en place des mesures compensatoires sur la parcelle agricole AH52.

S'agissant du risque d'extension de futures zones de non-traitement (ZNT) le long des infrastructures cyclables et piétonnes, le maître d'ouvrage ne saurait anticiper une évolution ultérieure de la réglementation ; il s'agit donc en l'état actuel du droit d'une conjecture dont il ne résulte pas de préjudice. Par ailleurs, le projet ne prévoit pas la plantation de haies le long des parcelles cultivées par la famille DELCLAUX, dès lors, la problématique des ZNT susceptibles d'être associée à des haies ne trouve pas à s'appliquer dans le cadre du présent projet.

A propos de la parcelle plantée de noisetiers et de la maison de garde-barrière (PN 21), le maître d'ouvrage prévoit le maintien des clôtures existantes ou la mise en œuvre de dispositifs de clôture destinés à assurer la séparation physique entre la voie verte et la propriété riveraine concernée (maison).

Concernant les craintes exprimées sur d'éventuelles incivilités de la part des usagers de la voie verte, le maître d'ouvrage renvoie aux réponses qu'il a apporté sur le sujet dans les parties 3 et 4. En outre, la voie verte constitue un aménagement public destiné à favoriser les mobilités douces, la pratique des déplacements actifs et les usages de loisirs, dans un cadre organisé et sécurisé. Sa fréquentation participe généralement à une présence humaine régulière sur les espaces concernés, sans qu'il soit démontré que celle-ci génère ou facilite, par elle-même, une augmentation des atteintes à l'ordre public ou à la sécurité des riverains. Le maître d'ouvrage ne saurait, en tout état de cause, être tenu de garantir l'absence absolue de tout comportement individuel inadapté, lequel relève par nature d'aléas comportementaux extérieurs au projet lui-même et ne peut être présumé du seul fait de la réalisation de l'aménagement. Un préjudice ne peut être indemnisé que s'il remplit plusieurs conditions cumulatives et notamment celle visant un préjudice certain ; un préjudice hypothétique ne peut donner lieu à réparation au regard du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le maître d'ouvrage rappelle enfin que la voie verte demeurera intégrée au domaine public et soumise aux pouvoirs de police administrative compétents, permettant, le cas échéant, de prévenir ou faire cesser tout trouble à l'ordre public qui viendrait à être constaté.

La famille DELCLAUX a également exprimé son inquiétude concernant les dégâts de gibier sur les cultures en cas de non-chasse sur la voie. Comme précisé dans la partie 3 du présent document, la voie verte est compatible avec l'activité de chasse dans le secteur. Nous tenons à préciser que le Département demeure attentif aux enjeux de sécurité et de gestion des espaces traversés. À ce titre, et si des difficultés particulières étaient constatées après mise en service de l'équipement, des mesures de gestion adaptées pourraient être étudiées en lien avec les acteurs compétents du territoire.

Le maître d'ouvrage pourra notamment, dans le respect de la réglementation applicable, envisager la conclusion de conventions avec des intervenants habilités, tels qu'un piégeur agréé, un exploitant agricole disposant des autorisations requises ou les représentants de la société de chasse territorialement compétente, afin de contribuer à la régulation sur cette voie des espèces concernées.

En tout état de cause, aucun élément objectif ne permet, à ce stade, d'établir que la réalisation de la voie verte serait de nature à engendrer, par elle-même, une augmentation significative des dégâts de gibier.

Au sujet de la demande d'aménagement de plusieurs passages renforcés pour les engins agricoles ainsi que le rétablissement du réseau d'irrigation qui traverse la voie, nous tenons à préciser qu'en application du principe de réparation intégrale des dommages de travaux publics, le maître d'ouvrage est tenu de rétablir les accès supprimés par l'opération, ou d'indemniser intégralement les préjudices subis par les propriétaires riverains.

S'agissant du réseau d'irrigation existant, le Département précise que des échanges ont eu lieu avec les demandeurs pour localiser précisément ce réseau et confirmer la prise en compte par le projet d'aménagements permettant d'assurer son déploiement de part et d'autre de la voie verte. Le Département restera à l'écoute de l'exploitant, en phase exécution du projet, pour ne pas contraindre son activité agricole.

La famille DELCLAUX, en sa qualité d'exploitant agricole, demande également qu'une solution soit trouvée concernant la plateforme actuellement utilisée pour le stockage par tous temps de différents matériaux ou produits de culture (cailloux, betteraves, haricots, fumier, etc...). Une plateforme agricole s'entend d'un espace aménagé, stabilisé ou équipé, affecté aux besoins directs de l'exploitation agricole, notamment pour les opérations de stockage, la circulation, le chargement, le traitement ou la transformation des productions agricoles.

Dans le cas présent, la plateforme est stabilisée en son origine car elle est constituée sur le délaissé ferroviaire, mais ne fait pas l'objet d'aménagements particuliers de type clôture ou dalle béton. La demande sera instruite dans un second temps, au stade de la négociation globale qui sera envisagée avec l'exploitant, après recueil de l'avis de la Direction de l'Immobilier de l'État et à l'issue des analyses techniques permettant de consolider les données techniques relatives aux caractéristiques environnementales du site. Elle conduira soit à une réinstallation si une solution peut être envisagée ou à une indemnisation destinée à couvrir la perte du bien. Par ailleurs, l'éventuelle acquisition supplémentaire des parcelles cadastrées section B87 et 84, longeant cette zone de stockage, pourra également ouvrir une piste de réflexion supplémentaire conduisant à réduire l'impact sur la zone de stockage.

La valorisation du pont-rail en pierre sera également faite après recueil de l'avis de la Direction de l'Immobilier de l'État d'après celle établie dans l'acte d'achat de Monsieur DELCLAUX André et au regard de l'état actuel du pont-rail et notamment des coûts de réfection de ce dernier.

Enfin, pour la parcelle AH52, dont l'intérêt pour les mesures compensatoires a été exposé au point 2 du présent document, la famille DELCLAUX se verra proposer soit une indemnité pour les services environnementaux auxquels il s'engagerait soit à défaut une indemnité d'éviction.

- L'Institut - Domaine de Chantilly : Dans le cadre de l'enquête publique, l'Institut - Domaine de Chantilly a déposé deux contributions. Dans la première contribution, il indique des réserves sur l'intégration de la parcelle AH52 dans le périmètre de la DUP. Il s'interroge également sur la compatibilité de la voie verte avec l'activité agricole et demande la création de 5 traversées pour engins agricoles. L'Institut s'inquiète de l'impact de la création de cette voie sur les activités de chasse et souhaite connaître la politique d'entretien de ce futur aménagement. Dans la deuxième contribution, l'Institut soutient le contournement de la scierie en indiquant qu'il est nécessaire afin de garantir la sécurité des usagers et éviter d'impacter l'activité agricole et industrielle dans le secteur.

Les réponses à ces demandes sont indiquées dans les parties 2 et 3 du présent rapport.

Il peut être ajouté que l'intégration de la parcelle AH 52 dans le périmètre de la DUP n'implique pas nécessairement le recours à l'expropriation. Une phase amiable de concertation sera menée et est d'ores-et-déjà menée de manière verbale avec l'Institut qui souhaite conserver la propriété de cette parcelle. Il peut être envisagé la conclusion d'un bail emphytéotique avec l'Institut pour la durée couvrant la durée des mesures compensatoires avec restitution des lieux en fin de bail lui permettant ainsi de continuer à percevoir des revenus et retrouver en fin de bail la jouissance du bien.

- Polo Club du Domaine de Chantilly Apremont : En application du principe de réparation intégrale des dommages de travaux publics, le maître d'ouvrage est tenu de rétablir les accès et clôtures supprimés par l'opération. Ils seront donc rétablis et choisis en concertation avec l'exploitant pour permettre un passage sécurisé des chevaux et usagers.

7) Observations de la commissaire enquêteur au maître d'ouvrage :

Dans le cadre de l'enquête publique, vous avez émis quelques observations et questions concernant le projet. Nous vous apportons les éléments de réponses ci-dessous :

- le Plan local d'Urbanisme de la commune de Vineuil St Firmin et plus spécialement la zone UE est-il compatible avec le projet de voie verte ?

Aucune des parcelles nécessaires au projet et inscrites dans l'état parcellaire ne se situe en zone UE du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Vineuil-Saint-Firmin (cf. avis de la Direction de l'Immobilier de l'État figurant au dossier d'enquête). Le projet de voie verte n'appelle donc pas de compatibilité particulière avec cette zone du PLU.

Plus largement, le projet ne nécessite pas de mise en compatibilité des documents d'urbanismes locaux (cf. alinéa 6 en page 41 du dossier d'enquête publique).

- Une étude acoustique a-t-elle été menée aux abords de la scierie ? Comment l'aménageur garantit-il que les seuils de confort et de santé (bruit, poussière, risque allergie) ne soient pas dépassés ?

Dans le cadre de ce projet, nous précisons qu'aucune étude acoustique spécifique n'a été réalisée. Le projet n'a pas vocation à modifier les conditions d'exploitation des activités riveraines existantes, notamment celles de la scierie, ni à générer par lui-même des émissions significatives de bruit, de

poussières ou d'agents allergènes. La voie verte constitue un aménagement léger destiné aux mobilités douces et aux usages non motorisés.

Par ailleurs, les activités existantes demeurent soumises aux réglementations qui leur sont applicables en matière de bruit, de qualité de l'air, de santé publique et, le cas échéant, d'installations classées. Le maître d'ouvrage ne dispose pas de compétence de contrôle ou de police à l'égard de ces activités.

- La réglementation technique (CEREMA) prévoit un recul de 3 à 5m. Je n'ai pas lu cette recommandation ? (Scierie)

Après vérification, la maîtrise d'ouvrage n'a pas identifié, dans les documents techniques du CEREMA, de recommandation observant un recul de 3 à 5 mètres dans la configuration concernée.

Par ailleurs, l'application d'un tel recul aurait des incidences foncières significatives, tant à l'Est sur les pâtures à chevaux qu'à l'Ouest sur les terres cultivées, avec des emprises supplémentaires non négligeables.

- La voie verte est exclusivement réservée aux piétons et véhicules non motorisés. Les engins agricoles fréquents sur cette voie, puisqu'elle traverse la plaine, seront-ils limités dans leurs déplacements ? L'agriculteur aura-t-il besoin d'une dérogation par arrêté local ?

La voie verte proposée dans le cadre du projet est destinée exclusivement aux modes actifs en l'absence d'autres besoins d'accès identifiés, les engins agricoles n'ont donc pas vocation à y circuler. En revanche, des traversées ponctuelles seront aménagées afin de maintenir les accès aux parcelles agricoles, notamment sur la rue de la Forêt et le chemin communal dit « Sentier des Usages ». Les aménagements prévus intégreront une largeur adaptée ainsi qu'un renforcement de structure permettant le franchissement des engins agricoles. Par conséquent, il n'est pas utile de mettre en place une dérogation spécifique par arrêté local.

Nous rappelons également que l'exploitant agricole souhaite que soient maintenus toutes les traversées et accès aux champs. Les traversées sur les chemins communaux, précédemment citées, et l'accès à la parcelle des noisetiers feront l'objet d'aménagements spécifiques. Toutefois, la maîtrise d'ouvrage n'a pas connaissance d'autres accès aux champs existants aux abords de ce projet de voie verte. C'est d'ailleurs une proposition faite à l'exploitant lors de la réunion du 6 mai 2026 : définir le nombre d'accès existants sur tout le linéaire. Comme indiqué dans la partie 3 du présent rapport, nous prenons note de la demande de l'Institut concernant la création de nouvelles traversées que nous allons étudier en concertation avec les acteurs concernés.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Commissaire enquêteur, l'expression de notre considération distinguée.

INGE'OISE
agissant au nom et pour le compte du Département


Florence SYOEN
INGE'O

Directeur Général

Pour la Présidente du Conseil départemental et par délégation,
Le directeur général adjoint chargé de l'aménagement durable de
l'environnement et de la mobilité



11 Clôture De L'enquête

La dernière permanence s'est tenue à Vineuil St Firmin le mardi 12 mai 2026 de 14h à 16h. J'ai emporté le registre papier.

J'ai récupéré les registres papier en mairie de Senlis et de Courteuil le mercredi 13 mai 2026.

Le registre numérique a été clôturé le mardi 12 mai 2026 à 16h.

Vineuil St Firmin le 12 juin 2026

Madame Jacqueline Leclère – Commissaire enquêteur désignée pour cette enquête

