

Politique de restauration des continuités écologiques sur le Réseau ferré

13 Janvier 2022 - GEIST

- Oriane MELETTA - Chargée de mission
Développement Durable SNCF RESEAU
- Coline CAILLE - Ingénieur Végétation et
Faune SNCF RESEAU

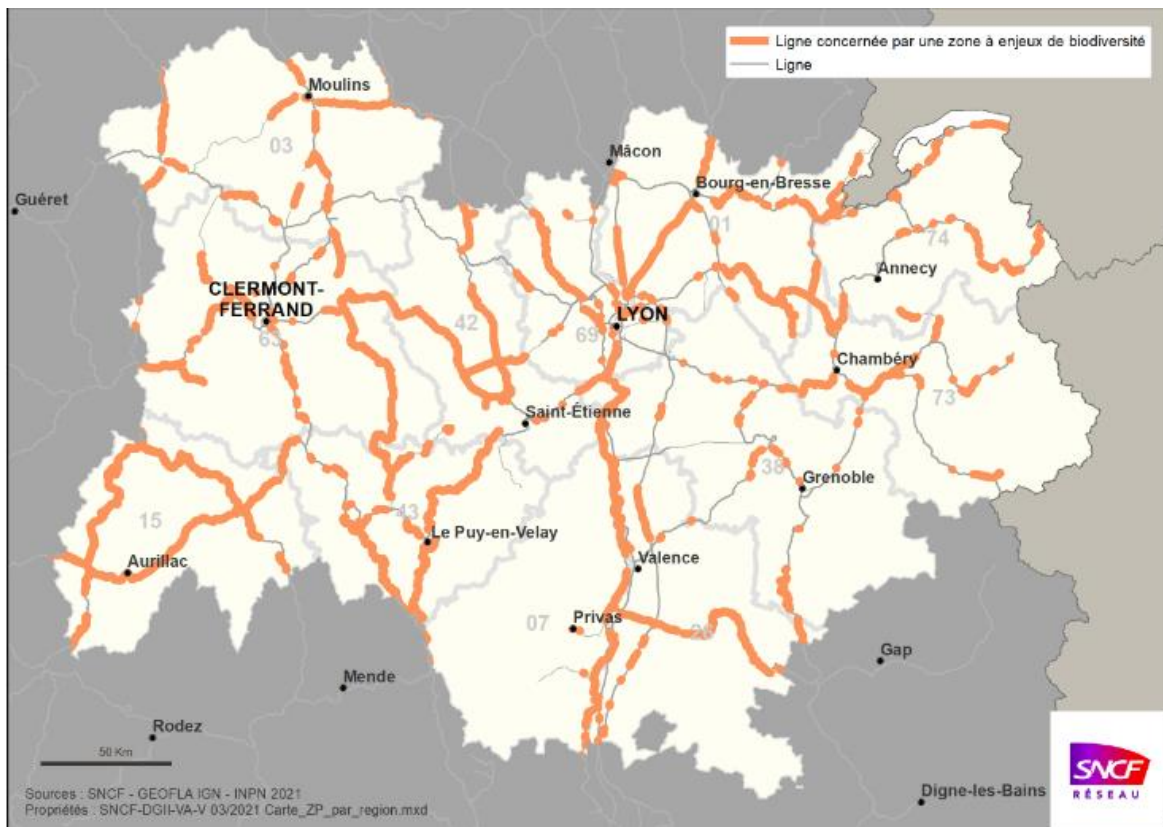


Sommaire



- ▶ Éléments de contexte, chiffres clés
- ▶ Restauration continuité écologique des cours d'eau : exemples et perspectives
- ▶ La politique Faune Sauvage
- ▶ Le travail en partenariat

Chiffres clés...



+ de 50% du linéaire en zone à enjeu de biodiversité connu



3650 km de lignes circulées dont 250 km de Ligne à Grande Vitesse + 800 km non circulées



+ de 1300 TER/ jour



150 000 Voyageurs régionaux par jour



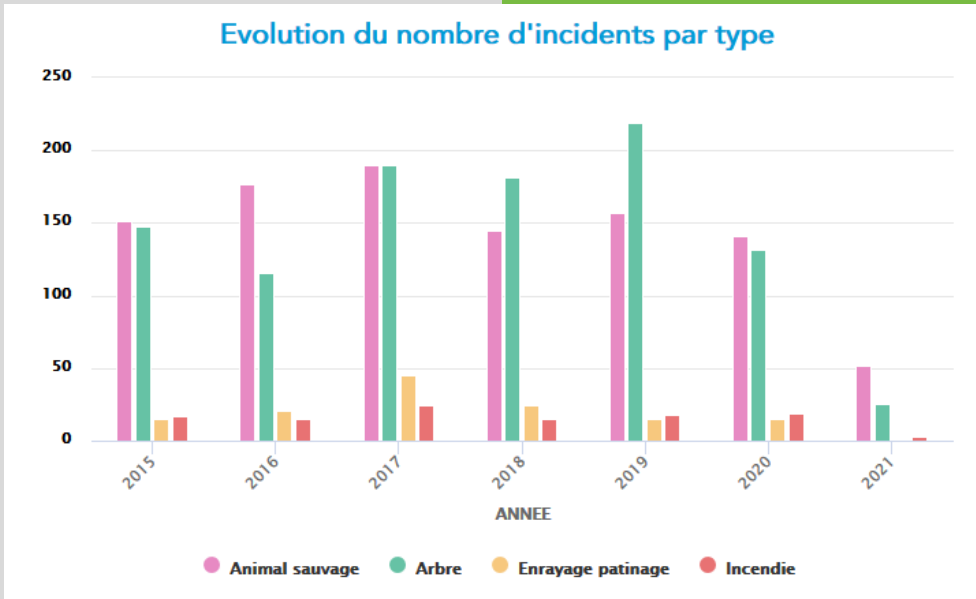
1100 communes traversées



7 000 ha de dépendances à entretenir

Chiffres clés...

► Entre 2015 et 2020 sur la région AURA :



A cause de la végétation :

- 166 incidents / an en moyenne
- 26 646 minutes perdues / an (+ de 440 h)
- 6 trains retardés en moyenne par incident

Depuis 2015 :

2 270 incidents

433 977
minutes perdues

18 305
trains impactés

A cause de la faune sauvage :

- 192 incidents / an en moyenne
- 24 980 minutes perdues / an (soit 416h)
- 5 trains retardés en moyenne par incident



La biodiversité chez SNCF RESEAU

Les infrastructures linéaires de transport participent à la fragmentation des milieux naturels. Mais contribue aussi au maintien d'une certaine biodiversité, particulièrement en milieu urbain mais aussi agricole!

- ▶ Le groupe ferroviaire a fait de la préservation de la biodiversité l'un des enjeux majeurs de sa politique d'engagement sociétal. En 2018, il a renforcé son engagement en rejoignant l'initiative **Act4Nature**, qui vise à faire émerger des programmes d'actions concrètes et mesurables afin de limiter les impacts du chemin de fer, directs et indirects, sur la biodiversité
- ▶ Des engagements rendus publics au sein de la démarche act4nature International



Des engagements pour atténuer les pressions sur la biodiversité

- réduire l'utilisation de produits phytopharmaceutiques de synthèse
- réduire la fragmentation des milieux par la restauration et l'amélioration des continuités écologiques recensées sur notre réseau : programme de rétablissement des CECE (Continuité Écologique des Cours d'Eau) avec au moins 10 projets engagés avant fin 2022 et 50% engagés en 2025**
- favoriser la biodiversité dans les gares et les sites ferroviaires en développant la gestion raisonnée de leurs espaces verts d'ici 2025,

La biodiversité chez SNCF RESEAU

Les infrastructures linéaires de transport participent à la fragmentation des milieux naturels. Mais contribue aussi au maintien d'une certaine biodiversité, particulièrement en milieu urbain mais aussi agricole!

- ▶ SNCF Réseau ne cherche pas seulement à réduire ou compenser l'impact de ses chantiers. Engagé dans une démarche structurante d'écoconception visant à améliorer les performances environnementales de ses produits, systèmes et projets, à chaque étape de leurs cycles de vie, le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire intègre la biodiversité dans toutes ses activités :
 - il évalue l'impact de ses chantiers dès leur phase de conception, afin de porter le moins possible atteinte à la biodiversité
 - il achète uniquement du bois issu de forêts gérées durablement
 - il adapte ses pratiques en matière de maîtrise de la végétation
 - il restaure des réservoirs de biodiversité sur ses emprises
 - il aménage des continuités écologiques permettant à la faune de franchir ses lignes circulées
 - il entretient ses voies non circulées en préservant la biodiversité

Conjuguer la préservation de la nature avec les impératifs de régularité et de sécurité ferroviaires est un enjeu important pour SNCF Réseau.

Atténuer la pression sur la biodiversité



Programme de rétablissement des **continuités écologiques des cours d'eau** avec au moins **50 % de projet engagés en 2025**.

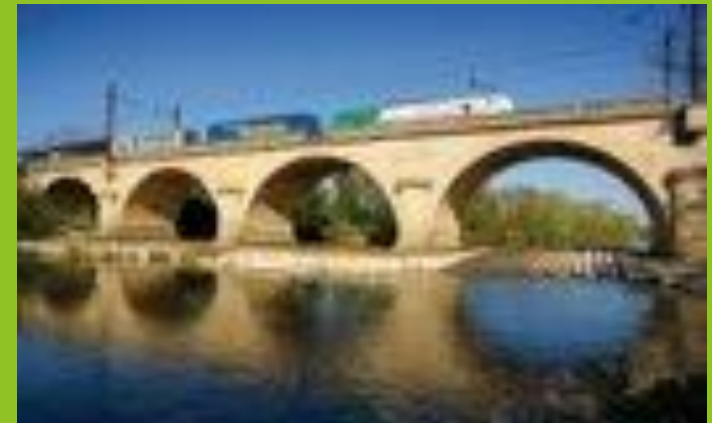


Améliorer la **transparence écologique du réseau ferré**:

- Définir et connaître les zones de corridors et les croiser avec le RESEAU (SRCE, TVB, données naturalistes, données collisions...)
- Bâtir un plan d'action (au regard des zones à enjeux régularité) sur les segments diagnostiqués

Restauration des continuités écologiques des cours d'eau

Article L. 214-17 du Code de L'Environnement

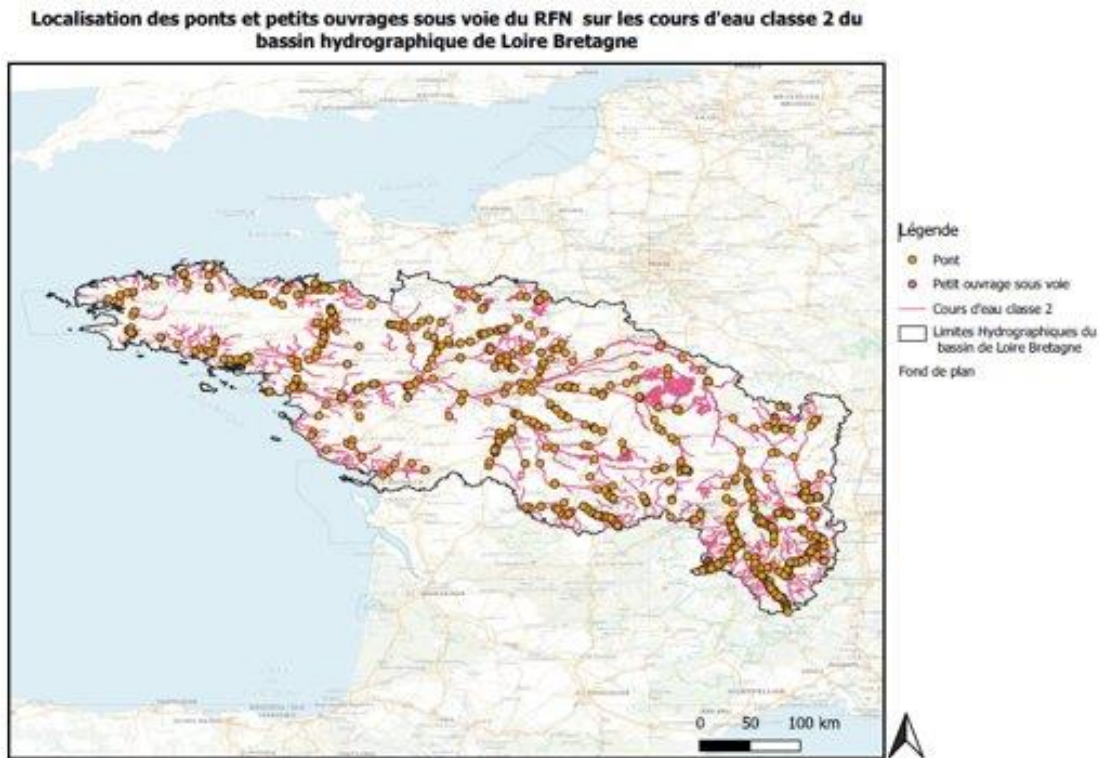


Sur quels seuils?

- Les cours d'eau classé en Liste 2 et interceptant le réseau ferré

L'enjeu est réglementaire

Le délai de 5 ans (après sortie de chaque arrêté) pour l'équipement des ouvrages existants faisant obstacle à la continuité écologique est dépassé dans l'ensemble du territoire



1. Cadre réglementaire

Le classement des **cours d'eau en liste 2** rend obligatoire la gestion, l'entretien et l'équipement des ouvrages existants pour assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs, dans un délai de 5 ans après la publication des listes (Article L. 214-17 du Code de l'environnement)

BASSIN HYDROGRAPHIQUE	DATE DE L'ARRETE	DATE DE PUBLICATION	DATE LIMITE DE MISE EN CONFORMITE
Rhône Méditerranée	03/07/2013	11/09/2013	Septembre 2018
Loire Bretagne	10/07/2012	22/07/2012	Juillet 2017
Adour Garonne	07/10/2013	09/11/2013	Novembre 2018

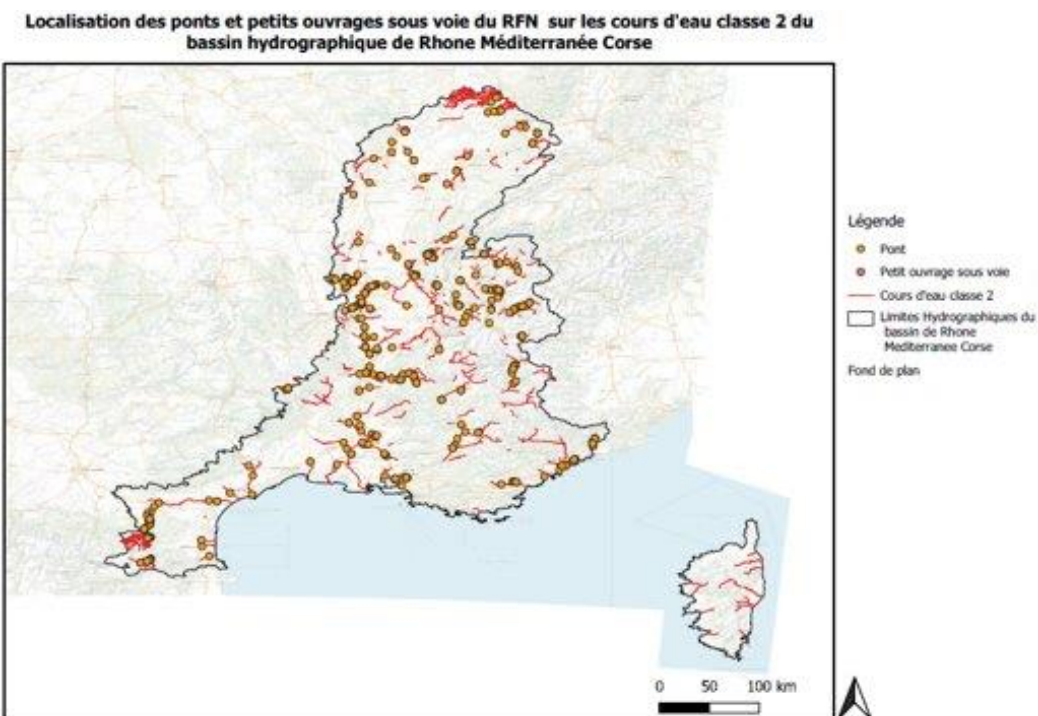
Dates limites de mise en conformité des ouvrages par bassin hydrographique

POINTS DE VIGILANCE

- Tous les cours d'eau en mauvais état de santé ne figurent pas dans les listes des arrêtés => des révisions peuvent avoir lieu et des nouveaux tronçons peuvent y être intégrés
- SNCF Réseau possède des ouvrages hydrauliques dans des cours d'eau classe 1 et 2, ainsi que dans des cours d'eau non-classés. Ces ouvrages peuvent faire obstacle à la continuité écologique ou pas.

Etape 1 Identification des OH

Début 2014 SNCF Réseau a confié au bureau d'études PROGEO Environnement l'identification et le diagnostic des ouvrages ferroviaires potentiellement concernés à partir de la base de données de l'ONEMA référençant les obstacles à l'écoulement. La liste des ouvrages à étudier a été validée par les services de l'Etat (DREAL et ONEMA Auvergne et RA) en début d'étude. Le rapport définitif a été reçu en octobre 2015.



16 ouvrages nécessitent donc une intervention de SNCF Réseau en Rhône-Alpes Auvergne.

INFRAPOLE ALPES	INFRAPOLE RHODANIEN	INFRAPOLE AUVERGNE NIVERNAIS ⁺¹	INFRAPOLE LGV
ROE 14665 le Giffre (74) ²	ROE 38764 la Meyrosse (26)	ROE 43044 l'Alagnon (63)	
ROE 38967 le Salin/le Fay (38)	ROE 41287 L'Agnay (38)	ROE 69414 la Clidane (63)	
ROE 41613 l'Albarine (01)	ROE 70918 le Cotatay (42)	ROE 81119 la Fioule (43)	
ROE 42381 le Furans (01)	ROE 77041 la Gampille (42)		
ROE 42503 la Caline (01)	ROE 80014 le Sault (42)		
ROE 82733 le bief Ravinet (01)	ROE 87215 la Curraize (42)		
	ROE 87906 le Bonson (42)		
6	7	3	0

Répartition des 16 ouvrages nécessitant une intervention de SNCF Réseau par Infrapôle

Les mises en conformité des OH déjà réalisées: Passes à poissons à Massiac

- ▶ Ouvrage sur l'Alagnonnette (2012)
- ▶ Coûts des aménagements: 91k€ (15k€ Réseau)
- ▶ MOA SIGAL
- ▶ Passe à poissons à bassins successifs
- ▶ Ouvrage nécessitant de l'entretien

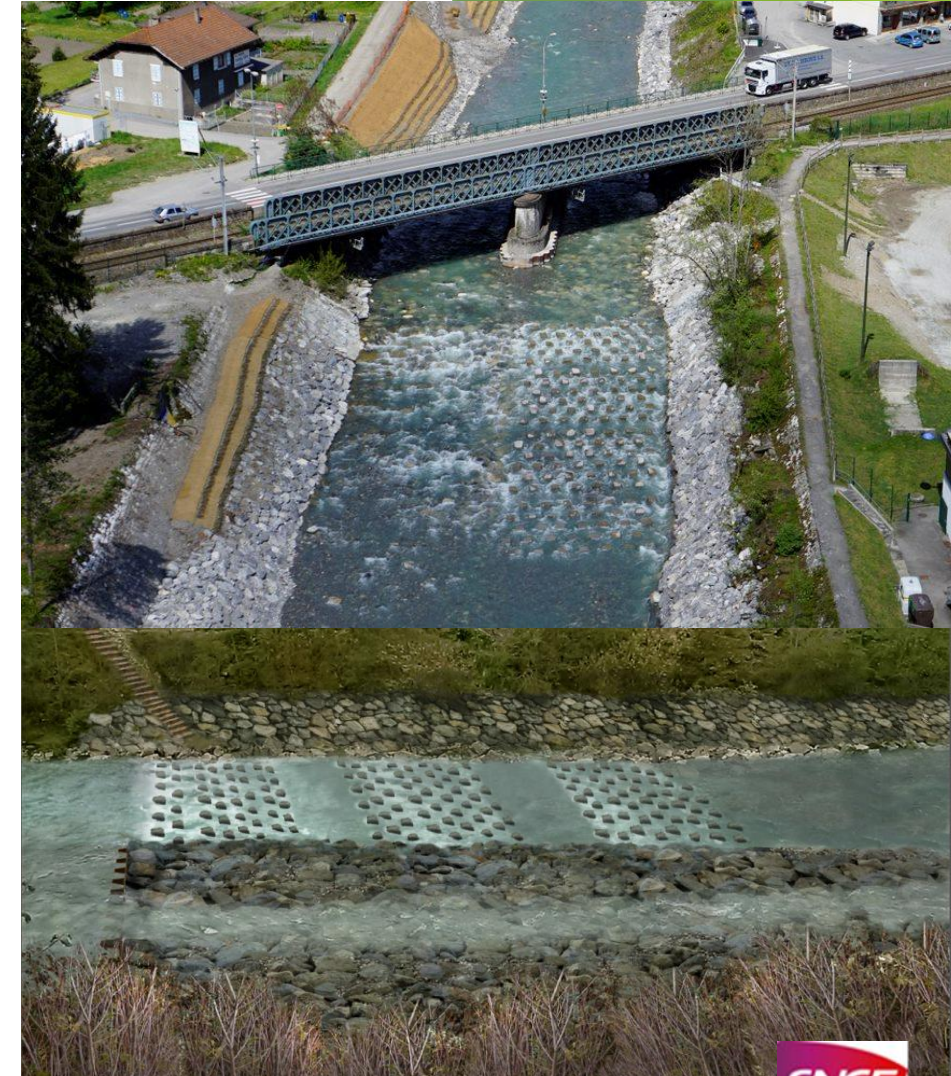


Les mises en conformité des OH déjà réalisées: Ouvrage sur le Giffre à Marignier (74)

- DATE DE RÉALISATION: 2016
- MOA: SM3A
- 310 KE DONT 62KE RESEAU
- RÉALISATION D'UNE RAMPE EN ENROCHEMENT DYSSIMÉTRIQUE/LARGEUR DU SEUIL
- DISPOSITIF PLUTÔT RÉSERVÉ SUR DES SEUILS <1,50 MÈTRES



Seuil en déversoir



Les prochains seuils

► Etudes réalisées (APO + dossier régl) **18%** :

Puy-de-Dôme : saut du Loup et Chalusset

Drôme: la Meyrosse

► Etudes 2022 travaux 2022 ou 2023 **25%** :

Isère seuil sur l'Agny (en lien avec l'EPAGE de la Bourbre)

Loire: Cotatay et Bonson

Ain: Chazey-Bons (passage à gué sur le Furans) → effacement de seuil

Puy-de-Dôme : saut du Loup et Chalusset

► Etudes 2023:

Haute-Loire: seuil de Javour sur la Fioule

16 ouvrages nécessitent donc une intervention de SNCF Réseau en Rhône-Alpes Auvergne.

INFRAPOLE ALPES	INFRAPOLE RHODANIE	INFRAPOLE AUVERGNE NIVERNAIS*1	INFRAPOLE LGV
ROE 14665 le Giffre (74)	ROE 38764 la Meyrosse (26)	ROE 43044 l'Alagnon (63)	
ROE 38967 le Salin/le Fay (38)	ROE 41287 L'Agny (38)	ROE 69414 la Clidane (63)	
ROE 41613 l'Albarine (01)	ROE 76918 le Cotatay (42)	ROE 81119 la Fioule (43)	
ROE 42381 le Furans (01)	ROE 77041 la Gampille (42)		
ROE 42503 la Câlène (01)	ROE 80014 le Sault (42)		
ROE 82733 le bief Ravinet (01)	ROE 87215 la Curraize (42)		
	ROE 87906 le Bonson (42)		
6	7	3	0

Répartition des 16 ouvrages nécessitant une intervention de SNCF Réseau par Infrapôle

Suite du plan d'action

- ▶ Anticiper dès la régie des OH la problématique de transparence hydro-écologique, s'articuler avec les travaux programmés dans les 5 ans
- ▶ **S'associer aux « contrats verts et bleus » soutenus par la Région pour bénéficier de financements et l'aide de la structure porteuse** pour le suivi administratif et financier.
→ Croiser les ouvrages à traiter avec les périmètres des contrats verts et bleus.
- ▶ Privilégier les ouvrages s'insérant dans une démarche globale avec portage par un autre MOA → se rapprocher des structures des bassins versants avec des contrats de rivière
- ▶ Etudier les ouvrages pouvant être effacés



13/15

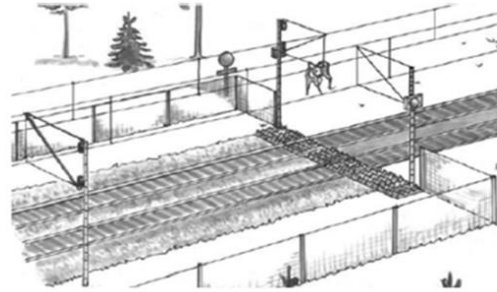
ODD n° 15 : Vie terrestre

SNCF prend également soin des espèces terrestres, qu'elles soient végétales ou animales. Ainsi, le développement d'arbres locaux est privilégié ; des initiatives ont pu également voir le jour pour préserver des nids de cigognes menacés.

Réduire les collisions avec la faune sauvage



Quelques exemples d'actions faune



Lieu	SOLUTION	RÉALISATION
Bourgogne	Pose de STRAIL GRID et clôtures	100%
Ouest Lyonnais	Organisation de battues pendant fermeture de ligne (partenariat FRC du Rhône)	100%
Ouest Lyonnais	Pose de clôture et entonnement (avec APRR)	80% (organisé pour 2022)
Auvergne	Entretien annuel de la végétation des talus avec export des déchets verts et ensemencement choisi du talus (avec l'ONF)	70%
Auvergne	Réalisation d'une tournée sur 66 kilomètres (avec la FDC58) pour déterminer les diverses zones de passages/habitats de la faune sauvage	0%

Exemple du cas de Grenay

SITUATION INITIALE

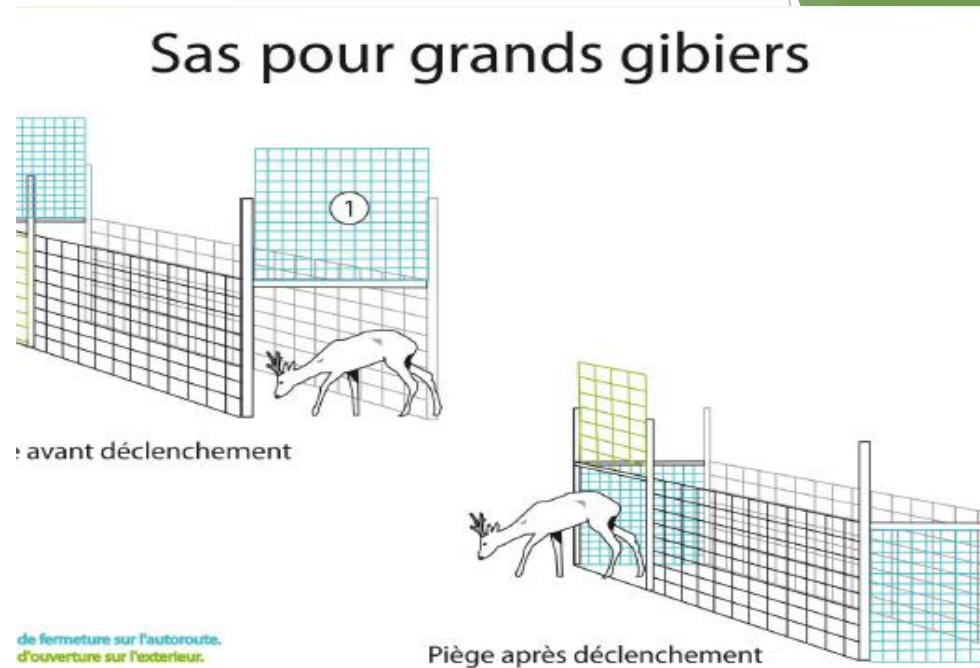
- Divagation de chevreuils dans les emprises SNCF du site de Grenay
- Dégradation suite aux travaux sur LGV
- Clôtures = **imperméabilisation** du site pour la faune sauvage → augmentation du risque de collisions
- Besoin d'une solution échappatoire pour les animaux



Les sas Faun-Trap

SUIVI

- ▶ Suivi journalier grâce au piège photographique
- ▶ Nécessite un suivi hebdomadaire par une personne habilitée
- ▶ 2 à 3 entretiens de débroussaillage / an
- ▶ Rapport annuel
- ▶ → Suivi et entretien réalisés par la Fédération départementale de chasse



Source: FDC
42

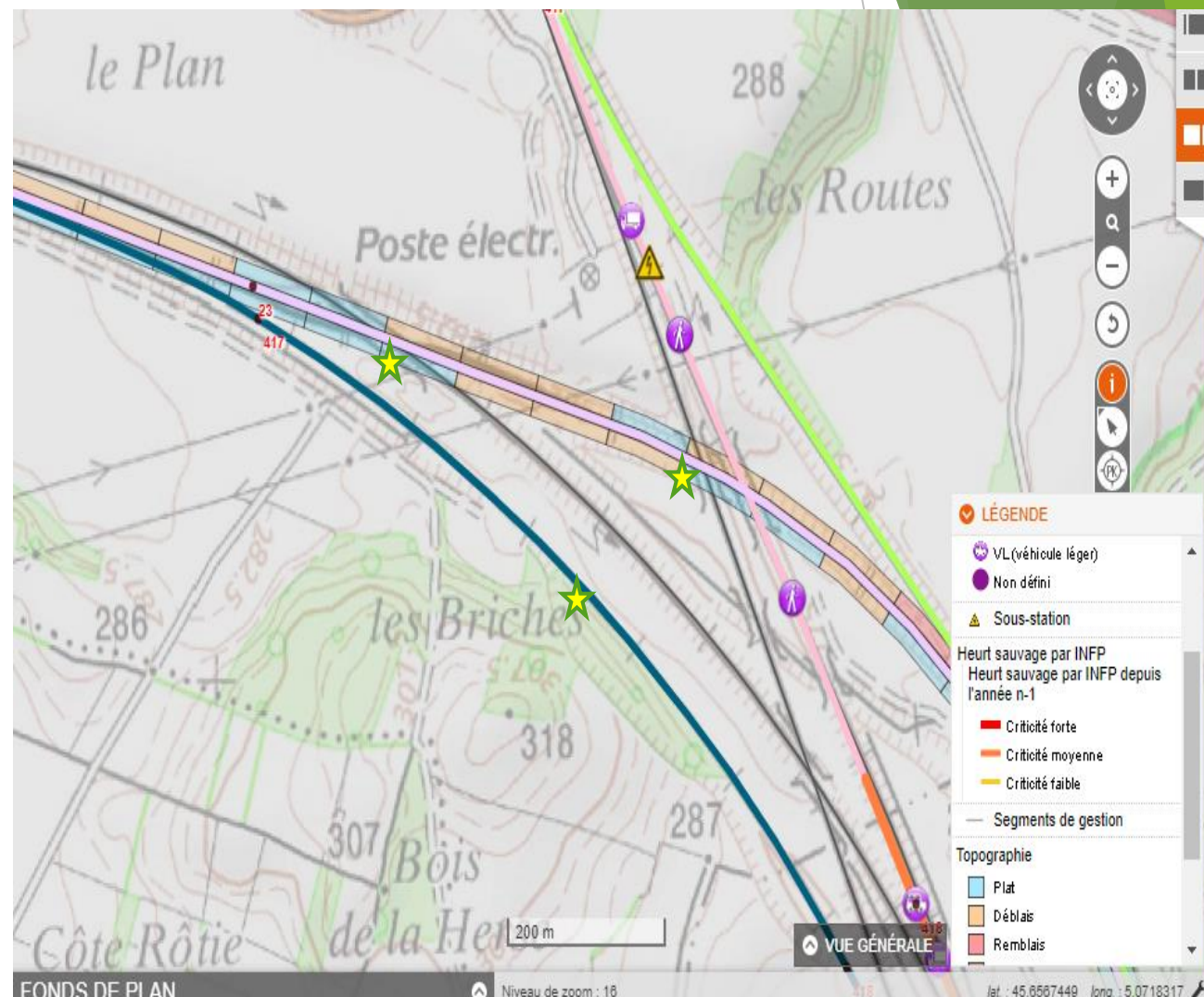
CONFIGURATION DE L'AMÉNAGEMENT

- Grillage en forme d'entonnoir permettant de guider l'animal vers le sas
- Les animaux ne restent pas bloqués dans le sas
- Système de sécurité empêchant l'ouverture de la trappe de l'extérieur

La pose des sas Faun-Trap

CRITÈRES DE CHOIX DE LOCALISATION

- La présence de trace de passage d'animaux
- La végétation
- La topographie du site



Démonstration du fonctionnement du sas

- ▶ Le sas présente deux portes d'entrée (à droite et à gauche).
- ▶ Lorsque l'animal rentre dans le sas, il touche un petit fils de fer (tiré dans la largeur du sas) qui déclenche la fermeture des porte d'entrée et l'ouverture de la porte de sortie.



Des aménagements mais aussi...

- ▶ Des **correspondants** Faune et Végétation locaux
- ▶ Une animation annuelle automne/hiver (suivi des incidents en hebdomadaire, partage des plans d'actions, des chiffres...)
- ▶ S'appuyer et se faire accompagner Louveterie, Fédération de Chasse, FNE....
- ▶ Mise à disposition des données SIG de collision (CEREMA, associations...)

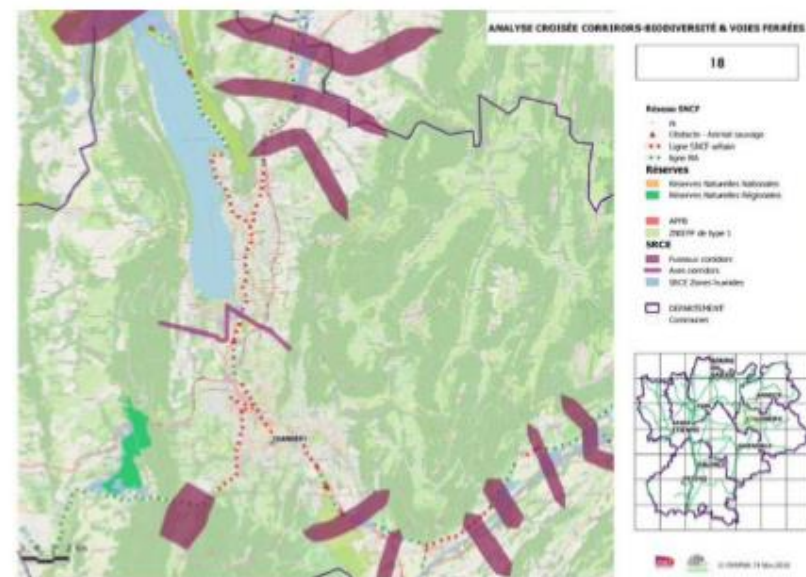
Les partenariats

Pour tenir ses engagements, SNCF Réseau s'appuie sur des partenaires ayant une expertise en biodiversité. Parmi eux, on peut citer : France Nature Environnement (FNE) ou la Ligue pour la protection des Oiseaux (LPO), mais aussi la Fédération nationale des chasseurs (FNC), etc.

Partenariat avec FNE



- Un atlas AURA des enjeux
- Expertise ouvrage Haute-Savoie
- La plateforme QUESTION NATURE
- Journée de sensibilisation en établissement



Ouvrage de franchissement



Localisation : centre du corridor

Type d'ouvrage / caractéristiques physiques : petit ouvrage hydraulique, très étroit, avec petit écoulement d'eau

Utilisation réelle et potentielle : probablement nulle

Fonctionnalité : probablement nulle du fait de l'absence de banquettes pieds secs, de l'accès très compliqué (seuil à l'entrée de l'ouvrage, berges non connectées à l'ouvrage)

Pistes d'action : aménagement des accès sur les côtés, mise en place d'un passage pieds secs.

Partenariat avec Fédération Régionale des Chasseurs

La convention cadre **signée le 30 mars 2019** entre SNCF Réseau et la Fédération Régionale des Chasseurs vise à **préserver la biodiversité** et à **remédier** aux **enjeux de sécurité publique causés par la faune sauvage**.

1

FAVORISER LE DIALOGUE

A travers la mise en place d'un cadre de travail formalisé.

2

PARTAGER LES CONNAISSANCES ET PRATIQUES

Sur les sujets d'intérêt commun, pour établir un socle de connaissances partagées (enjeux, impacts, limites).

3

ENCOURAGER UNE GESTION RAISONNÉE

Sur le domaine des terrains fonciers ferroviaires (délaissés, lignes NC, hors emprises ferroviaires) en faveur de la biodiversité, dans le respect des règles de sécurité.

4

CÉDER DES TERRAINS

Proposer des terrains propriétés de SNCF Réseau à la Fondation des habitats de la faune sauvage.

5

PRÉCISER LES MODALITÉS D'INTERVENTION

Fixer le rôle des fédérations de chasseurs dans la mise au point des projets, de création de lignes, de travaux sur lignes existantes, en cohérence avec les autres partenariats signés par SNCF Réseau.



Merci de votre attention

