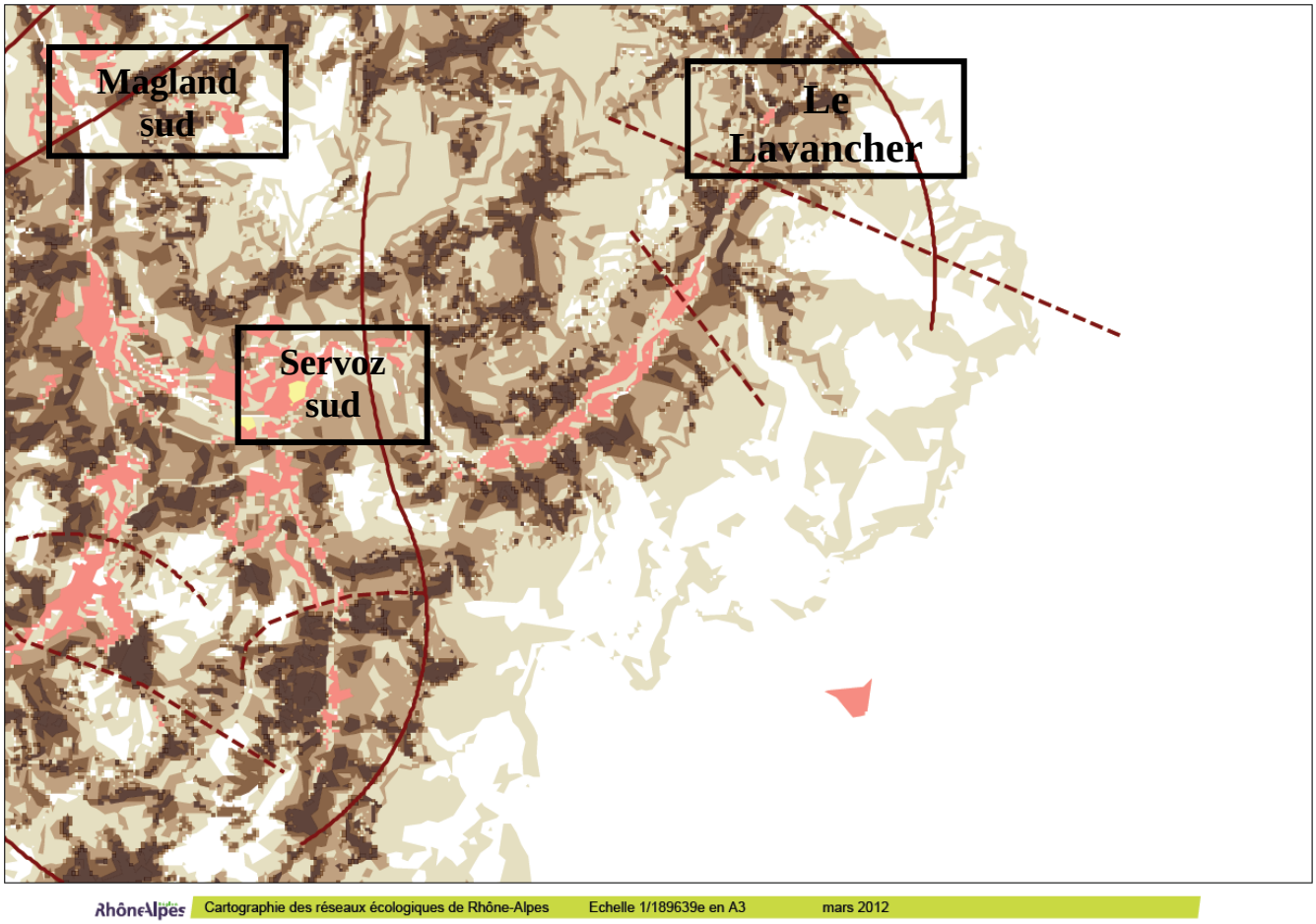
Pré-étude

Expertise FRAPNA de trois corridors sur l'espace Mont-Blanc

Ce document présente une analyse de trois continuités écologiques recensées par le RERA et/ou la cartographie des continuums boisés de Haute-Savoie.

Pour l'expertise de chacun de ces corridors, la FRAPNA 74 a procédé de la façon suivante :

- étude cartographique préalable des corridors
- expertise de terrain : diagnostic des habitats et de leur capacité d'accueil, de la perméabilité des infrastructures linéaires, relevés d'indices de présence et de passage de la faune sauvage, prises de vues photographiques.
- Recueil de témoignage sur la présence et les déplacements des espèces animales, selon les rencontres faites durant l'expertise de terrain.
- Diagnostic du corridor axé sur les effets-coupures (infrastructures linéaires) et propositions d'actions pour maintenir ou restaurer sa fonctionnalité.



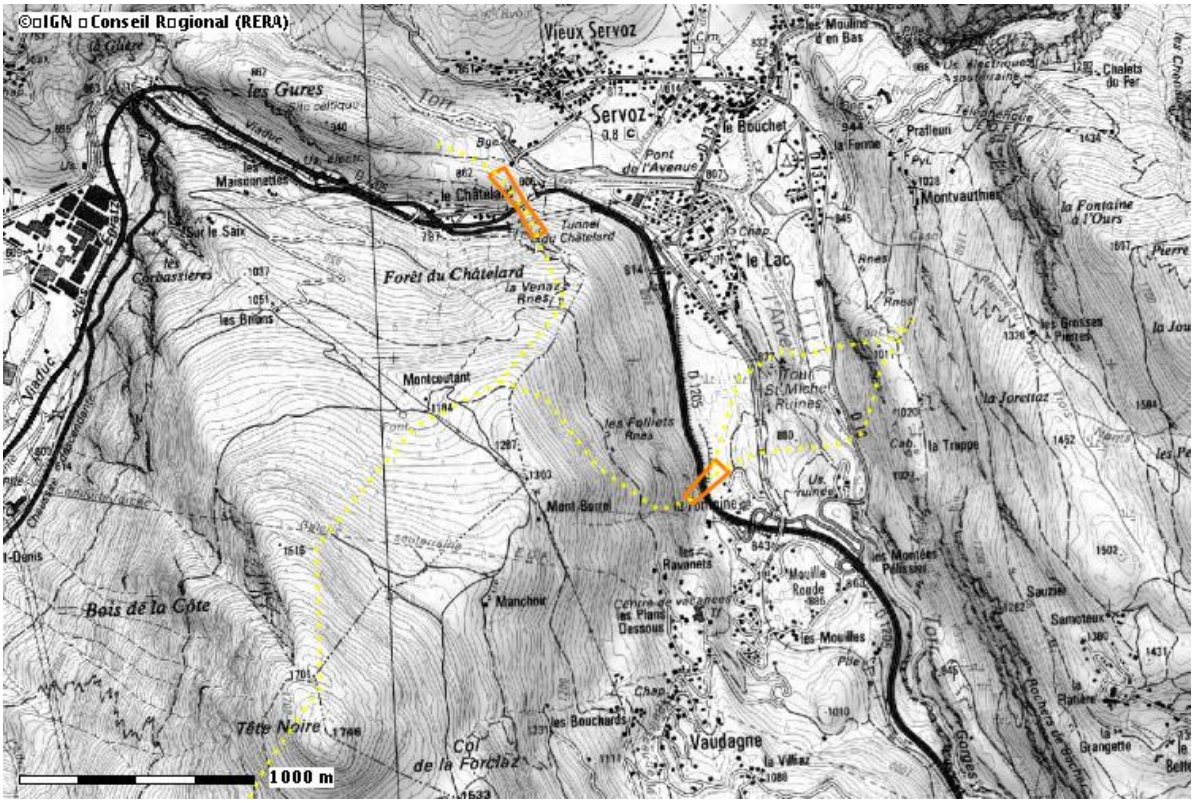
NB : Il est important de préciser qu'une étude complète des corridors et des continuités écologiques doit s'attacher à prendre en compte l'ensemble de la faune (y compris la petite), mais aussi la flore (notamment pour certaines espèces isolées du fait de biotopes bien particuliers) et l'ensemble des trames : aquatique, forestière, mais aussi agricoles et urbaines.

Le diagnostic de la perméabilité des infrastructures linéaires ne doit pas non plus se concentrer uniquement sur quelques points problématiques d'ores et déjà identifiés, mais se faire sur l'ensemble du réseau routier, autoroutier et ferroviaire. Enfin, les expertises ne doivent pas s'arrêter aux simples points de conflit identifiés par le RERA et relatifs aux infrastructures linéaires (effet-coupure) mais bien prendre en compte les autres problématiques sur la totalité du couloir de déplacement: espaces agricoles intensifs, clôtures infranchissables, perturbation ou destruction d'habitats naturels, discontinuités de corridors naturels (haies, ripisylves …), tronçons accidentogènes, y compris pour la petite faune (amphibiens, notamment), ruptures des continuités longitudinales et latérales des cours d'eau, risques d'urbanisation,… autant de menaces susceptibles de fragiliser ou supprimer la fonctionnalité des continuités écologiques du territoire de l'espace Mont-Blanc.

I. DIAGNOSTIC DU CORRIDOR DE SERVOZ-SUD

I.1 Description de l'axe de déplacement

Le corridor identifié par le RERA et la DDT74 relie deux vastes massifs boisés, véritables zones nodales forestières du territoire de l'espace Mont-Blanc. Cet axe de déplacement se situe aussi en partie sur la zone humide, localisée entre le lieu-dit La Fontaine et la commune de Servoz, véritable biotope-relais pour la grande faune (chevreuils, sangliers…). Ce corridor est coupé par la D1205.



Les corridors de Servoz-nord et Servoz-sud (DDT 74)

Biotope-relais favorable, entre autres, aux ongulés (FRAPNA 74)

I.2 Diagnostic de terrain

Le linéaire de la D1205 concerné par cet axe de déplacement a été parcouru à pieds afin de diagnostiquer la perméabilité de l'ouvrage routier. Sur une bonne partie du linéaire, de hauts murets empêchent la traversée de la D1205. Le reste du tronçon est longé par des barrières classiques de sécurité. Différents ouvrages hydrauliques jalonnent le linéaire : buses d'écoulement de 400 mm, buses de 600 mm, ouvrages hydrauliques de dimension moyenne et ouvrages hydrauliques de grande dimension.
Aucun de ces ouvrages ne permet la traversée de la grande faune. La petite et moyenne faune pourrait éventuellement utiliser les buses, notamment celles de 600 mm. Malheureusement la distance à parcourir sous route est importante et la lumière ne pénètre quasiment pas dans l'ouvrage. Ce facteur est limitant pour l'utilisation des petits ouvrages inférieurs, y compris pour les mammifères à caractère fouisseur comme le renard ou le blaireau.
Les animaux ont donc tendance à traverser l'infrastructure linéaire, ce qui a été confirmé par les témoignages recueillis, notamment auprès des propriétaires du chenil St Bernard (une chevrette tuée par une collision et une biche longeant la route et finissant par faire demi-tour du fait d'une circulation routière trop dense).

Les ouvrages busés peuvent, dans certains cas, permettre le franchissement des infrastructures linéaires par la petite et moyenne faune (FRAPNA 74)

La qualité de l'accessibilité aux ouvrages est une condition nécessaire à leur bonne utilisation. Ici, un ouvrage hydraulique inutilisable (pente, écoulement et localisation dans une propriété) et un ouvrage sous route (près de l'hôtel du relais), obstrué faute d'entretien (FRAPNA 74)

A proximité du tronçon diagnostiqué, deux ouvrages de franchissement de la D1205 ont aussi été visités : un passage routier inférieur, inutilisable car très difficilement accessible et très fréquenté par les véhicules, et un ouvrage ferroviaire supérieur, très bien localisé mais difficilement exploitable par la faune du fait de sa faible largeur et de l'absence de voies de passage latérales sécurisées. A noter qu'à proximité du pont ferroviaire, une voie de déplacement de la faune semble être utilisée car de nombreuses moquettes (crottes) de chevreuils y ont été trouvées.

Le pont ferroviaire, malgré sa localisation intéressante pour *les déplacements de la faune, s'avère dangereux (risques de collisions et d'électrocution) et difficilement praticable (FRAPNA 74).*

Ces moquettes de chevreuils, particulièrement abondantes près du pont ferroviaire, prouvent l'attrait du secteur pour les cervidés (FRAPNA 74).

I.3 Mesures proposées

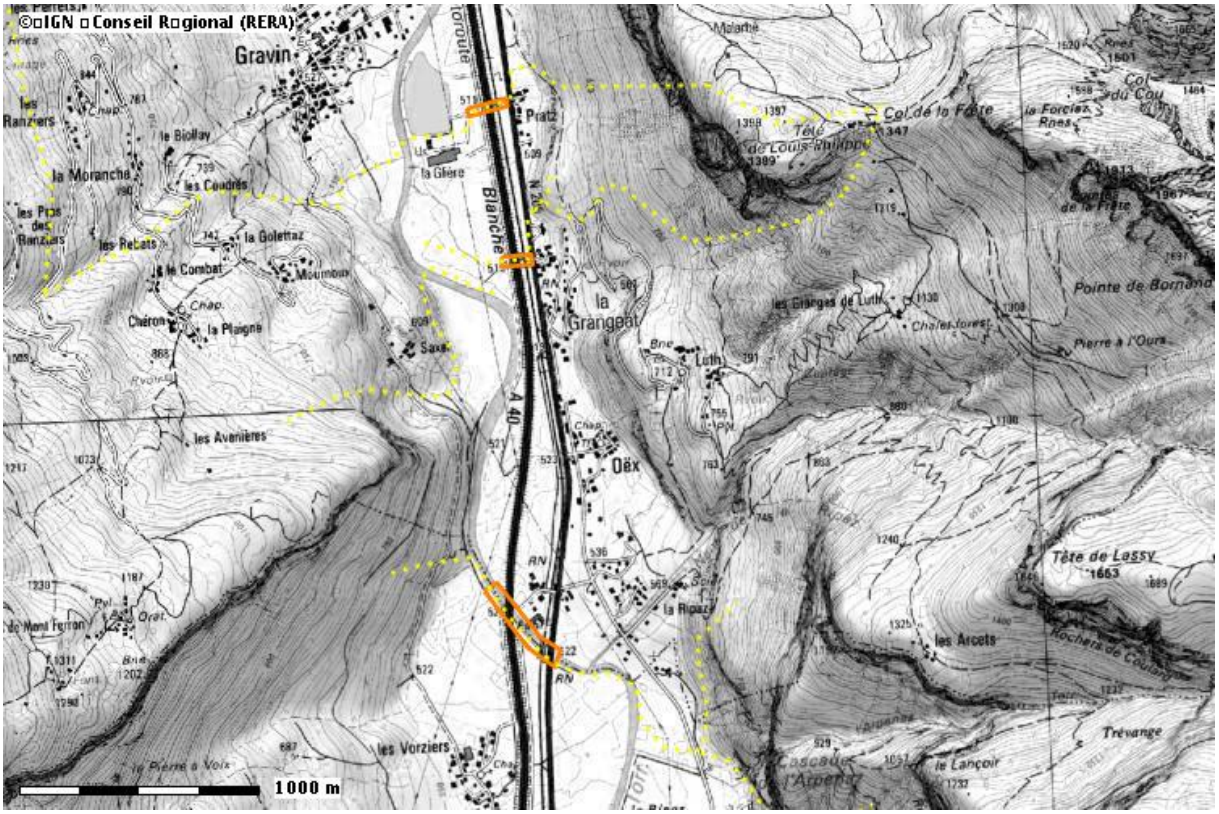
- Entretien de l'ouvrage obstrué (à proximité de l'hôtel du relais) et consolidation de son accessibilité pour la petite faune
- Etude sur l'opportunité de mettre en place un passage spécifique faune (notamment à proximité du pont ferroviaire)

Une voie de passage, près du pont ferroviaire, qui mériterait d'être étudiée en détail dans le cadre dune réflexion sur la mise en place d'un passage faunistique (FRAPNA 74).

II. Diagnostic du corridor de Magland sud

II.1 Description des axes de déplacement

Le corridor identifié par le RERA relie potentiellement deux vastes zones nodales d'intérêt biologique majeur: la RNN de Sixt-Passy et la chaîne des Aravis. Ce sont en fait trois axes de déplacement qui ont été cartographiés par la DDT 74 dans le cadre de son étude sur les continuums boisés. Ces trois axes de déplacement sont très fortement contrariés par trois infrastructures linéaires : l'A40, la voie ferrée et la D1205.



Les trois axes de déplacement identifiés sur le secteur (DDT74)

II.2 Diagnostic de terrain

L'ensemble du linéaire concerné par ces axe de déplacement a été parcouru à pieds afin de diagnostiquer la perméabilité des ouvrage routier, autoroutier et ferroviaire Les ouvrages de franchissement des infrastructures linéaires (Pratz, la Grangeat et Arve) ont été systématiquement visités et expertisés. D'autres ouvrages non référencés et potentiellement utilisables, notamment pour la petite faune, ont aussi été diagnostiqués.

II.2.1 Ouvrages de Pratz

II.2.1.1 Diagnostic des ouvrages

Il s'agit de deux ouvrages routiers inférieurs utilisés localement par les véhicules des salariés de l'entreprise Roux (charpente-menuiserie) située à proximité. Aucun indice récent (empreintes) n'a pu confirmer l'utilisation du passage par la faune (d'anciennes traces de sangliers ont néanmoins été observées sur un chemin proche). Coté A40, les milieux sont accueillant et très largement utilisables par la faune (lac, prairies, secteurs boisés…). Côté départementale, l'ouvrage débouche directement sur la zone urbanisée de Pratz. La faune doit donc longer la départementale pour trouver une voie de traversée. Ceci est d'autant plus préoccupant que le trafic est dense et la vitesse des véhicules rapides. La Fédération Départementale des Chasseurs (FDC 74) a d'ailleurs installé des dispositifs anticollisions le long de ce tronçon.

Ouvrage de Pratz, ici sous l'A40 (FRAPNA 74)

Dispositifs anticollisions mis en place par convention entre la FDC 74 et le CG74 (FRAPNA 74)

Sortie du passage côté départementale, la faune doit se déplacer latéralement afin de trouver un axe de passage et une voie de traversée utilisables (FRAPNA 74)

II.2.1.2 Mesures proposées

- Réduction de la vitesse aux abords de l'ouvrage
- Aménagement de deux couloirs boisés d'orientation de la faune vers l'ouvrage (de part et d'autre du passage, entre la départementale et la voie ferrée)
- Mise en place de grillages anti-franchissement sur certains tronçons (départementale et voie ferrée) pour canaliser les déplacements
- Mise en place d'un suivi de l'utilisation des couloirs et de l'ouvrage (relevés de traces)
- Veille sur la conservation des voies de passage faune de part et d'autre de Pratz

La mise en place de grillages le long de la voie ferrée et l'implantation d'un couloir de déplacement sécurisé devraient permettre de canaliser la faune vers l'ouvrage (FRAPNA 74)

II.2.2 Ouvrages de la Grangeat

II.2.2.1 Diagnostic des ouvrages

Là encore, il s'agit de deux ouvrages routiers inférieurs permettant le franchissement de la voie ferrée et de l'A40, mais visiblement moins utilisé par les véhicules que celui de Pratz. Il n'y a d'ailleurs pas de revêtement au sol. Côté A 40, une vaste zone agricole largement utilisable par la faune (présence d'une clôture barbelée 1 fil qui n'entrave pas les déplacements). Côté D1205, par contre, l'ouvrage débouche aussi sur le secteur urbanisé de la Grangeat. La faune doit donc chercher une voie de traversée de part et d'autre de la zone urbanisée (le tronçon est d'ailleurs signalé comme voie de passage de la faune sauvage). La vitesse des véhicules est là aussi rapide et les risques de collision avec la grande faune sont réels.

Ce type de signalisation suffit rarement, à lui seul, à diminuer la vitesse des automobilistes (FRAPNA 74)

L'ouvrage de La Grangeat possède les qualités intrinsèques pour être fonctionnel : largeur, hauteur, absence de revêtement. C'est ici son accessibilité côté D1205 qui pose problème (FRAPNA 74)

Sortie de l'ouvrage, côté D1205. La faune doit encore longer la départementale et trouver une voie de déplacement sécurisée pour traverser (FRAPNA 74)

Sortie de l'ouvrage, après le franchissement autoroutier. Les milieux sont mosaïqués, tranquilles et de qualité (FRAPNA 74)

II.2.2.2 Mesures proposées

- réduction de la vitesse aux abords de l'ouvrage
- aménagement de deux couloirs boisés d'orientation de la faune vers l'ouvrage (de part et d'autre du passage, entre la départementale et la voie ferrée)
- mise en place de grillages anti-franchissement le long de certains tronçons (départementale

et voie ferrée) pour canaliser les déplacements
- mise en place d'un suivi de l'utilisation des couloirs et de l'ouvrage (relevés de traces)
- veille sur la conservation des voies de passage faune de part et d'autre de La Grangeat

II.2.3 Ouvrages de l'Arve

II.2.3.1 Diagnostic des ouvrages

Il s'agit ici de trois ouvrages hydrauliques sous l'A40, la voie ferrée et la D1205 pouvant potentiellement permettre à la faune de se déplacer le long de l'Arve.

En amont et en aval des ouvrages hydrauliques, les milieux permettent le maintien d'une faune diversifiée. Les indices de présence relevés sur le terrain confirment l'intérêt de ces secteurs pour bon nombre d'espèces (sangliers, chevreuils, mustélidés…) (FRAPNA 74)

L'ouvrage sous l'A40 est potentiellement utilisable par la faune, en rive droite comme en rive gauche. Malheureusement, celui-ci débouche sur une zone d'activité (scierie, entreprise Gradel-Baudin). Il y a donc clairement une rupture de corridor.

L'accès au passage sous l'autoroute, quoique un peu trop ouvert, pourrait s'avérer utilisable (FRAPNA 74)

Après l'ouvrage, c'est actuellement un cul de sac pour la faune (FRAPNA 74)

L'ouvrage sous la voie ferrée est lui aussi potentiellement utilisable, encore faut-il qu'il connecte des corridors eux-mêmes fonctionnels…

L'ouvrage sous voie ferré possède des berges permettant son utilisation par la faune (FRAPNA 74)

Quant à l'ouvrage sous la D1205, il n'est utilisable ni en rive droite, ni en rive gauche du fait de la configuration des berges (verticales et enrochées) et de l'absence totale de banquettes. La faune n'a alors d'autres solutions que de traverser la départementale pour rejoindre le linéaire du cours d'eau.

L'ouvrage du pont de l'Arve, sous la D1205, est totalement inutilisable par toute faune terrestre (FRAPNA 74)

Voie de traversée de la faune, particulièrement dangereuse, au niveau du pont de l'Arve (FRAPNA 74)

A noter qu'à proximité immédiate de ces grands ouvrages, ont été trouvés des ouvrages annexes, plus petits (buses et dalots), passant sous la D1205 et la voie ferrée, mais soufrant d'un manque criant d'entretien. D'ailleurs aucun indice pouvant justifier de leur utilisation n'a été trouvé.

II.2.3.2 Mesures proposées

- Mise en place de grillages de part et d'autre du pont de l'Arve (D1205) et aménagement d'une banquette latérale sous le pont (en rive gauche).
- Entretien des ouvrages annexes pour les rendre fonctionnels pour la petite et moyenne faune.
- Renforcement des axes de déplacement par la création ou la consolidation de couloirs boisés sur tout le linéaire des trois ouvrages le long de l'Arve (le long de l'entreprise Gradel-Baudin, de part et d'autre de l'ouvrage ferroviaire…)

II.2.3.3 Autres ouvrages recensés sur l'ensemble du tronçon prospecté

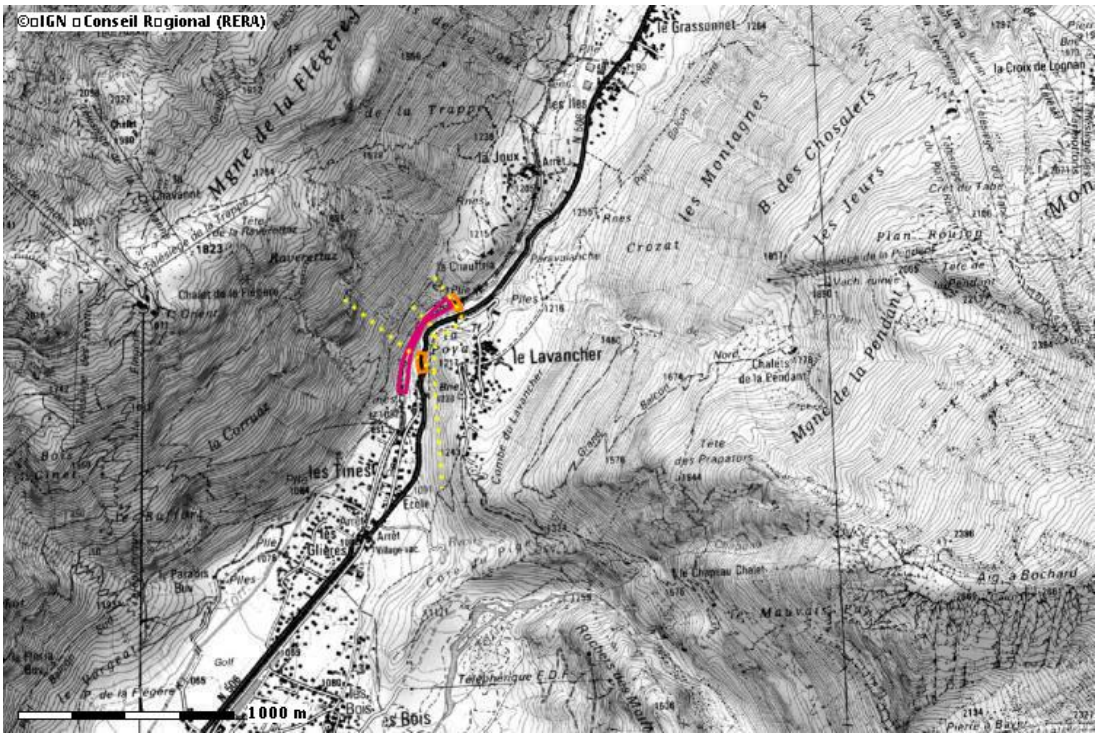
Ouvrages permettant l'écoulement des eaux de fossés et pouvant être partiellement aménagés pour la petite faune (FRAPNA 74)

Deux ouvrages permettant le franchissement de la D1205 et de la voie ferrée au niveau de la Grangeat.
Il pourrait être intéressant de connecter ce passage à un des ouvrages permettant de franchir l'A40 afin de rétablir un corridor réellement fonctionnel pour la grande faune (FRAPNA 74)

III. DIAGNOSTIC DU CORRIDOR DE LE LAVANCHER

III.1 Description de l'axe de déplacement

Ce corridor, identifié sur la cartographie des continuums boisés de la DDT 74, fait partie d'un ensemble de trois corridors localisés entre Chamonix et Vallorcine. Ce corridor, qui utilise les sentiers de randonnées menant et allant au Lavancher, est coupé par la D1206.



Source : DDT 74

III.2 Diagnostic de terrain

Seul un espace d'une petite centaine de mètres linéaires et situé au niveau de l'embranchement vers la commune du Lavancher permet encore à la faune de traverser la D1206 (quelques traces anciennes de passage ont été observées) De part et d'autre de ce tronçon, les abords de route sont impraticables et infranchissables.

Voie de traversée isolée, réduite et dangereuse du fait de la vitesse des automobilistes (FRAPNA 74)

Au-delà de cette voie de passage, des deux côtés, la traversée est impossible (FRAPNA 74)

Une fois la D1206 franchie, la faune peut trouver des espaces favorables à ses déplacements en empruntant, entre autres, les sentiers de randonnées omniprésents dans le secteur. L'Arve peut être franchie de deux manières : par sa traversée naturelle (possible principalement en saison de basses eaux) ou en empruntant une passerelle destinée aux promeneurs.
La voie ferrée est franchissable au niveau d'un pont inférieur, à proximité immédiate du couloir de franchissement routier, ou après avoir longé la voie ferrée sur quelques dizaines de mètres.

Les possibilités de franchir l'Arve vont varier selon les espèces, les saisons, le dérangement… (FRAPNA 74)

Le franchissement de la voie ferrée permet ensuite d'utiliser pleinement les habitats forestiers où la faune pourra trouver quiétude et espaces nécessaires à son cycle de vie (FRAPNA 74)

Côté le Lavancher, la faune doit contourner le bourg pour pouvoir ensuite profiter de vastes espaces de qualité (FRAPNA 74).

Une autre voie potentielle de traversée de la D1206 a été diagnostiquée à proximité. Ce secteur s'avère extrêmement dangereux pour la faune comme pour les automobilistes.

Cette seconde voie potentielle de passage est dangereuse et très peu praticable pour la faune (pente, muret de sécurité, virage…) (FRAPNA 74)

III.3 Mesures proposées

- Condamnation de la seconde voie de passage par pose de grillage et aménagement du secteur afin d'orienter la faune vers la voie de franchissement prioritaire
- Conservation impérative de l'espace de franchissement prioritaire et réduction de la vitesse des automobilistes