

Etude de deux corridors fuseaux identifiés par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique sur le territoire de la moyenne vallée de l'Arve

Focus sur le franchissement des infrastructures linéaires de transport



Christophe Gilles, FRAPNA 74, décembre 2014

Sommaire	2
1. Contexte, objectifs et méthodologie	3
1.1. Le contexte de l'étude.....	3
1.2. Les objectifs de l'étude	3
1.3. La méthodologie	3
2. Expertise du corridor-fuseau <i>les Gures/forêt du Châtelard</i>	5
2.1. Présentation du corridor fuseau	5
2.2. Diagnostic du corridor tunnel du Châtelard	6
3. Expertise du corridor fuseau <i>sud Magland/nord Sallanches</i>	9
3.1. Présentation du corridor fuseau	9
3.2. Corridor de l'épine	10
3.2.1 Présentation.....	10
3.2.2 Diagnostic	10
3.2.3 Propositions d'action	11
3.3. Corridor de Pratz	11
3.3.1 Présentation.....	11
3.3.2 Diagnostic	11
3.3.3 Propositions d'action	12
3.4. Corridor de la Grangeat.....	13
3.4.1 Présentation.....	13
3.4.2 Diagnostic	14
3.4.3 Propositions d'action	15
3.5. Corridor de l'Arve	16
3.5.1 Présentation.....	16
3.5.2 Diagnostic	16
3.5.3 Propositions d'action	18
4. Remarques et perspectives	18

1. Contexte, objectifs et méthodologie

1.1. Le contexte de l'étude

La thématique des corridors écologiques est aujourd'hui unanimement reconnue comme prioritaire dans les politiques relatives à la biodiversité et à l'aménagement du territoire.

Le Grenelle de l'Environnement a ainsi lancé la démarche Trame Verte et Bleue (TVB) dont l'ambition est de concilier préservation de la nature (déplacement des espèces, mais aussi préservation des réservoirs de biodiversité, services écosystémiques,..) et développement des activités humaines. La TVB a pour vocation d'être mise en œuvre dans chaque région sous la forme d'un Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) élaboré conjointement par l'Etat et la Région.

Le SRCE de Rhône-Alpes, approuvé le 19 juin 2014 par délibération du conseil régional et le 16 juillet 2014 par arrêté préfectoral, a identifié sur le secteur d'étude *deux corridors fuseaux*, autrement dit deux larges corridors qu'il est impératif d'expertiser afin d'affiner les voies de déplacement réelles ou potentielles des espèces et de proposer des mesures de préservation ou de restauration le cas échéant.

Le secteur d'étude est caractérisé par l'omniprésence de l'Arve, véritable colonne vertébrale paysagère et élément prépondérant de la trame bleue. Le cours d'eau est par ailleurs longé et régulièrement traversé par de nombreuses infrastructures linéaires : A 40, D1205, voie ferrée,... pouvant représenter de véritables obstacles aux déplacements faunistiques. L'expertise qui suit se focalisera donc en grande partie sur le franchissement de ces infrastructures au sein des deux corridors fuseaux.

L'expertise des autres corridors du territoire et le diagnostic du réseau écologique global pourraient par ailleurs faire l'objet d'une autre étude.

1.2. Les objectifs de l'étude

Le premier objectif est de ***mieux connaître et comprendre le fonctionnement des corridors*** : sont-ils fonctionnels ou non ? Quelles espèces les utilisent ou sont susceptibles de les utiliser ? Ces corridors peuvent-ils et doivent-ils être restaurés ?

Le deuxième objectif est d'***informer les acteurs et décideurs du territoire*** (élus, ATMB, RFF, CG74,...) et de leur fournir une étude de terrain destinée à prendre en compte les corridors dans le cadre des projets d'aménagement, des travaux d'entretien ou de requalification des infrastructures linéaires de transport, de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme.

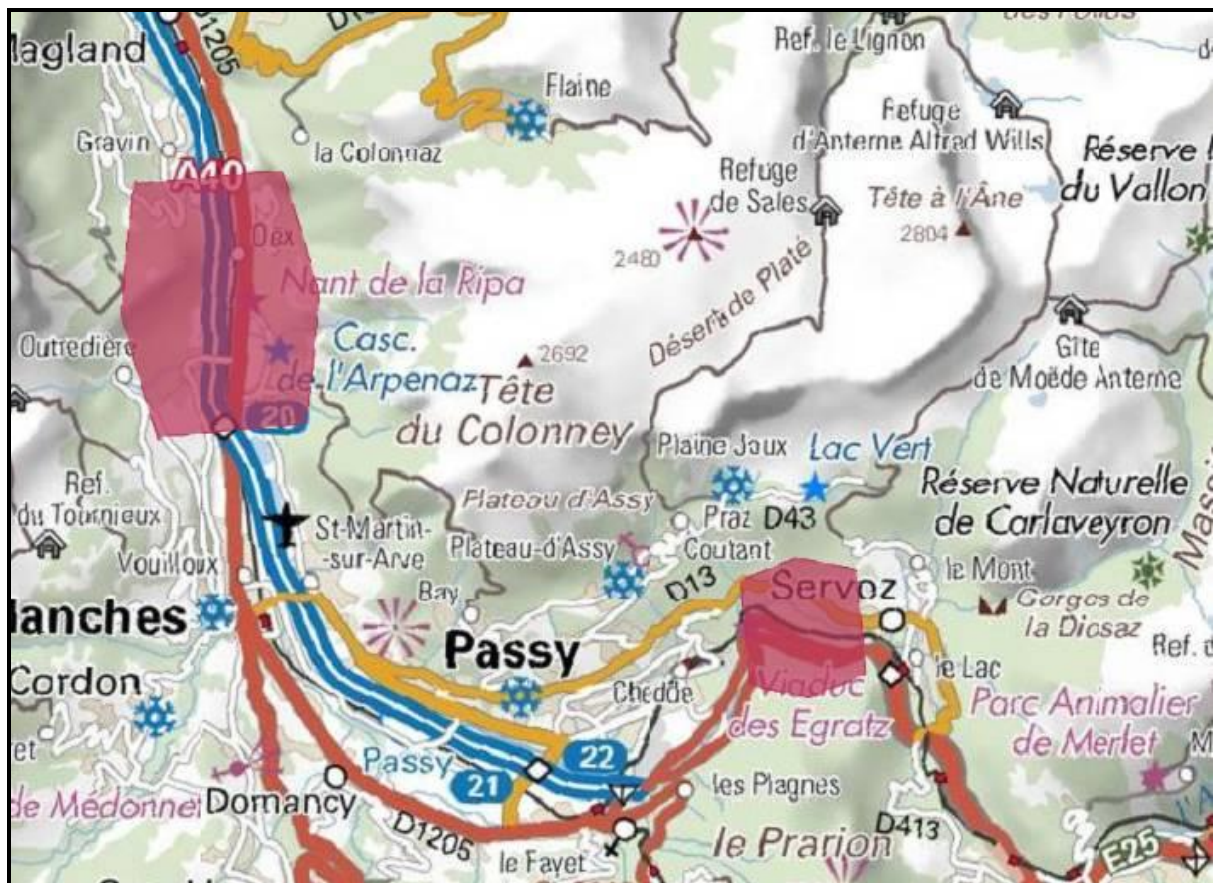
Enfin, le dernier objectif consiste à ***proposer des mesures concrètes, ciblées et réalistes pour la préservation durable et la restauration des corridors***.

1.3. La méthodologie

Pour chacun des corridors en fuseau identifié par le SRCE, la démarche méthodologique a été la suivante :

- consultation des cartographies du SRCE : localisation précise des corridors à expertiser

- consultation des cartographies DDT 74 : localisation des éventuels points de passage (avéré, faible, potentiel) et des points de collision
- étude des photographies aériennes : détermination des habitats, connexions, obstacles,...
- expertise de terrain : approche éco-paysagère, détermination des voies de passage et des obstacles aux déplacements, relevés d'indices de présence et de passage de la faune terrestre
- recueil de témoignages sur le terrain au gré des rencontres
- détermination des voies de déplacement avérées et représentation graphique
- diagnostic des obstacles et des facteurs contraignants les déplacements
- enfin, si nécessaire et pertinent, propositions de mesures de préservation et/ou de restauration de corridors

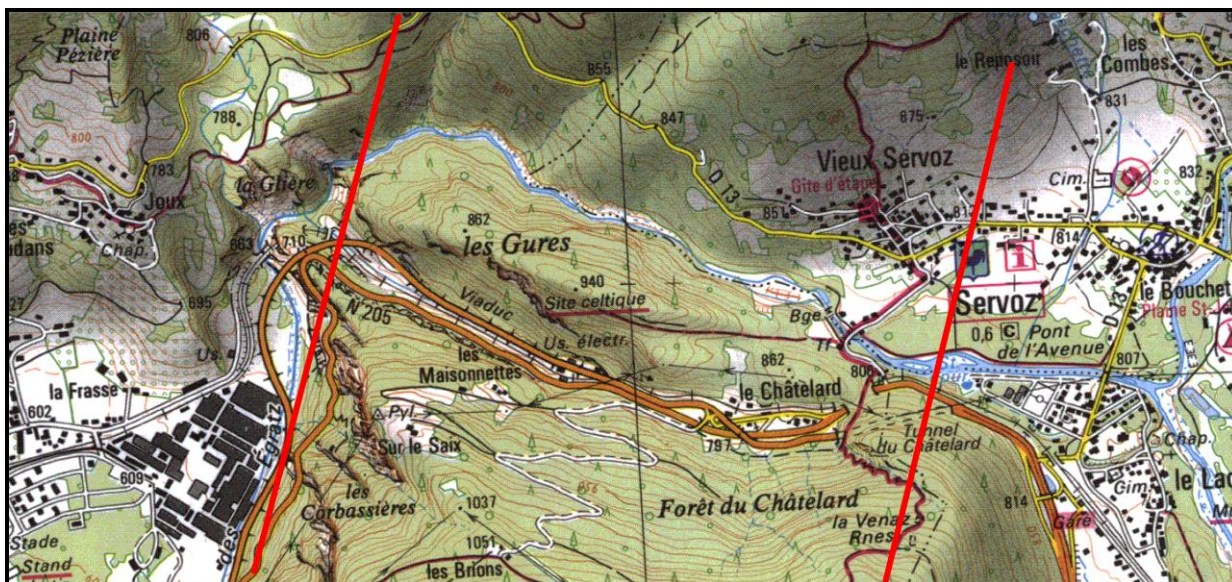


Les deux corridors fuseaux identifiés sur le secteur d'étude (source : cartographie SRCE).

2. Expertise du corridor fuseau « les Gures/forêt du Châtelard »

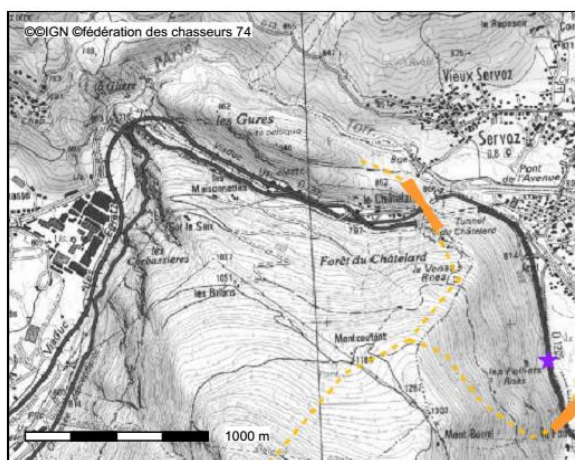
2.1. Présentation du corridor fuseau

Ce large corridor (environ 1,8 km, en quasi-totalité sur le territoire de Passy) est délimité à l'ouest par le secteur urbanisé de Passy et à l'est par la commune de Servoz. Il permet, entre autre, de connecter les espaces boisés des Gures (identifiés en réservoir de biodiversité par le SRCE) et de Joux, au nord, à la forêt du Châtelard ou bien encore au bois de la côte, au sud. La D1205 scinde très fortement ce corridor en une partie nord et une partie sud. Ainsi, sur la quasi-totalité du corridor, la topographie des lieux (falaises et pentes très abruptes) et l'infrastructure routière (viaduc, doublement de la voie, trafic,...) entravent très largement les échanges faunistiques qui, lorsqu'ils restent malgré tout possibles, sont réellement ou potentiellement accidentogènes. La seule possibilité dont dispose la faune sauvage pour franchir la D1205 de façon sécurisée semble donc être le tunnel du Châtelard, par ailleurs identifié comme passage potentiel pour la faune dans la cartographie des continums boisés de la DDT 74.



Le corridor les Gures/forêt du Châtelard et sa délimitation (traits rouges) identifiée par le SRCE (source : IGN 25).

continuum des espaces boisés



Description :

Le continuum des espaces agricoles et ouverts ainsi que celui des espaces humides n'apparaissent pas sur cette carte.

Conception : DDT 74
Date d'impression : 12-05-2014

- Passage de faune
 - Averé
 - Faible
 - Potentiel
- ★ Points de collisions
- ⋯ Principe de déplacement de la faune
- ⚡ Tronçons routiers de collisions
- Limite départementale
- frontière Italie-Suisse
- département limitrophe

Le passage de faune potentiel au niveau du tunnel du Châtelard (source : cartographie des continums boisés DDT 74).

2.2. Diagnostic du corridor tunnel du Châtelard

La visite de terrain a permis de confirmer l'intérêt de ce passage et son efficacité, quelque soit le type de faune concerné.

Le cerf élaphe (*Cervus elaphus*), espèce particulièrement exigeante quant aux dispositifs de franchissements des infrastructures routières et autoroutières, a été largement détecté par ses indices de présence (coulées, empreintes, fumées) sur le tunnel et aux alentours (notamment dans le secteur des Gures).



Coulée et fumée de cerfs permettent de tracer les axes de déplacement de l'espèce (crédit photos : C. Gilles / source : FRAPNA 74, d'après orthophotos/Mapinfo).

Les milieux représentés (hêtraie pure ou en mélange avec résineux ou chênes, sous-étage de tapis de myrtille, blocs rocheux, amas d'arbres morts au sol...) offrent par ailleurs des habitats et micro-habitats de qualité pour l'ensemble de la biodiversité, dont les petits et moyens mammifères. Ainsi, le renard (*Vulpes vulpes*) a pu être recensé sur le tunnel par ses laissées et le blaireau (*Meles meles*) par ses latrines et ses vermillis (sol fouillé).



Latrines de blaireau et fèces de renards attestent de la présence des moyens mammifères sur le tunnel (crédit photos : C. Gilles).

La fonctionnalité du corridor du tunnel du Châtelard étant avérée et les perturbations restant minimales (quelques randonneurs et VTTistes), **aucune mesure n'est donc prévue sur ce secteur.**



Le chemin et les espaces latéraux sur le tunnel du Châtelard sont largement utilisés par l'ensemble de la faune terrestre (crédit photo : C.Gilles)

Concernant le franchissement de l'Arve, les prospections de terrain et les données collectées auprès d'un riverain exploitant forestier ont permis d'attester en plusieurs endroits le franchissement du cours d'eau par le cortège des mammifères du secteur. Trois passages ont d'ores et déjà été identifiés :

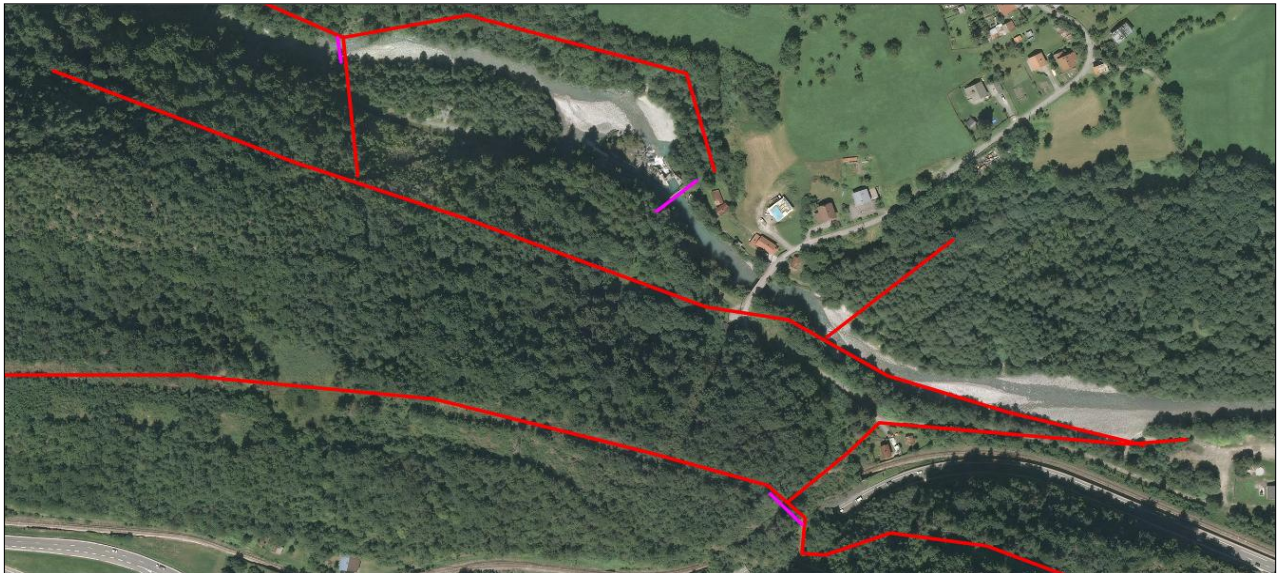
- en amont du pont des lanternes : ensemble de la faune mammalogique
- au niveau de la passerelle du barrage EDF : petits et moyens mammifères (témoignage concernant les renards)
- en aval du barrage : grands et moyens mammifères (empreintes de cerfs, blaireaux et renards sur les berges sableuses)



L'Arve en aval immédiat du barrage EDF (crédit photo : C. Gilles).



La passerelle du barrage EDF (crédit photo : C. Gilles).



Voies de déplacement identifiées sur le terrain (en rouge pour le Cerf élaphe et en violet pour les moyens mammifères terrestres (source : FRAPNA 74, d'après orthophotos/Mapinfo)

Plus au nord, la traversée de la D13 est possible sur une grande partie du linéaire. Plusieurs coulées ont d'ailleurs été observées. Précisons néanmoins qu'il n'y a pas de limitation de vitesse (sauf très ponctuellement en sortie de véhicules, 50 km/h), de panneau indicateur de traversée de faune sauvage (panneau A15b), de réflecteurs anticollisions. Les nombreux virages et la vitesse parfois rapide des automobilistes font de ce tronçon un secteur potentiellement accidentogène.



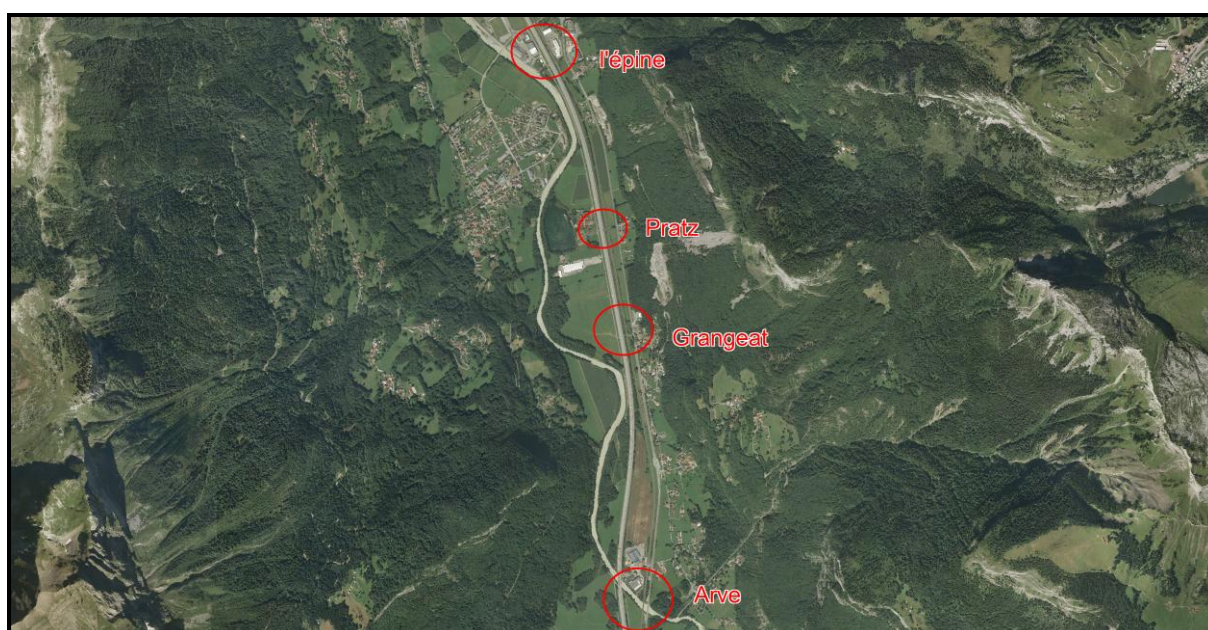
La D13 fait aussi partie du corridor fuseau identifié par le SRCE (crédit photo : C. Gilles).

3. Expertise du corridor fuseau « sud Magland/nord Sallanches »

3.1. Présentation du corridor fuseau

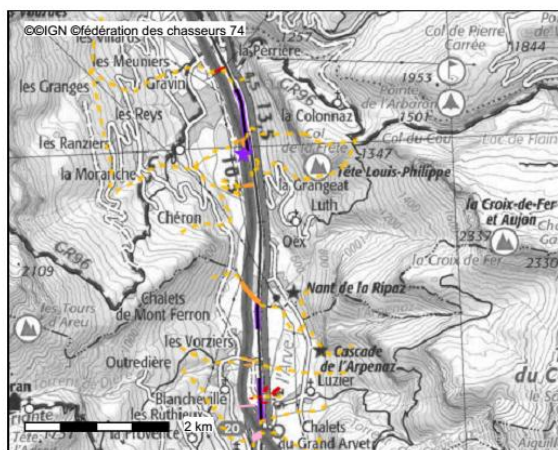
Ce large corridor en fuseau (environ 4,5 km) s'étend entre le sud de Magland et le nord de Sallanches. Il comprend en fait plusieurs corridors axes, terrestres et aquatiques, avérés, potentiels ou non fonctionnels. L'étude des cartes IGN, des cartographies dynamiques de la DDT 74, des photographies aériennes et les visites de terrain ont permis de distinguer 4 corridors potentiels pour le franchissement des infrastructures linéaires de transport :

- corridor de l'épine
- corridor Gravin/Pratz
- corridor la Grangeat
- corridor de l'Arve



Les quatre points de franchissement potentiel de l'A40, de la D1203 et de la voie ferrée du corridor fuseau SRCE (source : FRAPNA 74, d'après orthophotos/Mapinfo).

continuum des espaces boisés



Description :

Le continuum des espaces agricoles et ouverts ainsi que celui des espaces humides n'apparaissent pas sur cette carte.

Conception : DDT 74
Date d'impression : 12-05-2014

- Passage de faune
 - Avéré (rouge)
 - Faible (rose)
 - Potentiel (orange)
- Points de collisions (étoile)
- Principe de déplacement de la faune (pointillés)
- Tronçons routiers de collisions (Z)
- Limite départementale (double ligne)
- frontière Italie-Suisse (dotted line)
- département limitrophe (jaune)

Les franchissements avérés et potentiels des infrastructures de transport (source : cartographie des continums boisés DDT 74).

3.2. Corridor de l'épine

3.2.1. Présentation

Ce corridor aquatique relie théoriquement les bords de l'Arve aux espaces boisés de Bellegarde. Plusieurs ouvrages hydrauliques permettent l'écoulement du cours d'eau sous les infrastructures linéaires (D 1205-scierie, voie ferrée, A 40, route entre l'autoroute et l'Arve).



Le corridor de l'Épine traverse de nombreuses infrastructures linéaires et des secteurs très urbanisés (crédit photo : C.Gilles / source : FRAPNA 74 d'après orthophotos/Mapinfo)

3.2.2. Diagnostic

Les ouvrages hydrauliques ont une largeur d'environ 5 m pour des hauteurs variant entre 1,30 m et 2 m. Les niveaux d'eau au moment du relevé (en mai) sont relativement faibles (10 à 50 cm) mais la vitesse de l'eau très rapide reste un facteur contraignant pour d'éventuels déplacements de la faune terrestre. Par ailleurs, aucun des ouvrages ne présente de banquettes pour un passage pieds secs ce qui empêche clairement leur utilisation par la faune terrestre. D'ailleurs aucun indice de présence ou de passage dans et à proximité immédiate des ouvrages n'a été relevé lors des visites de terrain.



Ouvrage hydraulique inutilisable par toute faune terrestre (crédit photo : C. Gilles).

Mais le plus préoccupant reste la traversée de la scierie qui se fait par un 5^{ème} ouvrage hydraulique très long, obscur, sans banquette,...L'utilisation de cet ouvrage s'avère donc impossible pour toute faune terrestre.



Effet tunnel interdisant l'utilisation de l'ouvrage
(crédit photo : C. Gilles).



Point de passage du cours d'eau, sous la route (crédit photo : C. Gilles).

3.2.3. Proposition d'actions

La renaturation de ce corridor s'avère être techniquement très compliquée (notamment concernant l'ouvrage sous scierie : banquettes et puits de lumière ou remise à ciel ouvert), particulièrement coûteux... pour une efficacité somme toute assez aléatoire. **Il est donc déconseillé de le restaurer.**

3.3. Corridor de Pratz

3.3.1 Présentation

Ce corridor terrestre relie théoriquement les espaces boisés de sud Gravin aux espaces forestiers de Pratz. Plusieurs ouvrages routiers permettent potentiellement le franchissement des infrastructures linéaires (A40, voie ferrée).

3.3.2 Diagnostic

Les deux ouvrages de franchissement des infrastructures linéaires possèdent une hauteur de 2,30 m pour une largeur d'environ 3,5 m, ce qui demeure étroit pour une utilisation optimale de la faune terrestre (y compris grande faune). La préservation et l'amélioration des couloirs de déplacements pour inciter la faune à utiliser ces ouvrages prendront ici toute leur importance. Notons aussi que les ouvrages ne possèdent pas réellement de trottoirs « naturels » utilisables mais des petits accotements terreux de 30 à 40 cm de large.



Les ouvrages autoroutiers et ferroviaires de Pratz (crédit photos : C. Gilles).

Côté Arve, les espaces sont de qualité : bords de l'Arve, boisements, prairies (même si clôtures électriques 1 fil restant malgré tout largement franchissables), étang de la Glière et ses espaces périphériques. A noter toutefois que des palissades installées le long du terrain de moto-cross et juste en face des ouvrages routiers peuvent entraver peu ou prou le déplacement éventuel des animaux.



Obstacle ponctuel et espace de déplacement, côté Arve (crédit photos : C. Gilles).

Côté Pratz, le hameau situé exactement en face des ouvrages représente clairement une rupture de corridor et un fort risque de collision d'autant plus accentué que le trafic y est intense et la vitesse des automobilistes plutôt rapide. A noter toutefois la présence d'un radar à proximité, de réductions ponctuelles de la vitesse à 70 km/h et de réflecteurs anticollisions.



Hameau de Pratz, face à l'ouvrage, et RD 1203 équipée de réflecteurs anticollisions. (crédit photos : C. Gilles).

3.3.3. Proposition d'actions

L'essentiel de l'action sera orienté vers l'amélioration des couloirs de déplacement, côté Pratz. L'objectif étant ici d'implanter des couloirs boisés pour inciter la faune à utiliser les ouvrages sous voie ferrée et sous autoroute, pour minimiser les distances de déplacement à découvert et pour lutter contre les risques de collision.



Espaces utilisables en sortie d'ouvrages, côté hameau de Pratz (crédit photo : C. Gilles).

Il est donc préconisé d'implanter deux haies, côté Pratz, de part et d'autre des ouvrages et parallèles aux infrastructures linéaires. Ainsi, la faune pourrait se déplacer à l'abri du couloir boisé et franchir la départementale aux extrémités du hameau de Pratz. Bien évidemment cet aménagement devra être dans la mesure du possible corrélié à une sensibilisation des automobilistes (panneau A15b et réduction de la vitesse à 70 km/h aux abords des passages).



Axes de déplacements recherchés (en rouge) et propositions de plantations d'écrans végétaux (en vert) (source : FRAPNA 74, d'après orthophotos/Mapinfo).

Un suivi de l'efficacité des aménagements devra être prévu, notamment par le relevé régulier d'indices de passages de la faune sauvage (empreintes, coulées,...).

3.4. Corridor de la Grangeat

3.4.1. Présentation

Ce corridor terrestre relie théoriquement les espaces boisés de sud Gravin aux espaces forestiers de la Grangeat. Plusieurs ouvrages routiers permettent potentiellement le franchissement des infrastructures linéaires (A40, voie ferrée).

3.4.2. Diagnostic

L'ouvrage de franchissement de l'A40 possède une hauteur de 2,50 m, pour une largeur d'environ 4,5 m, et deux bandes latérales caillouteuses (environ 1,2 m et 80 cm). L'ouvrage de franchissement de la voie ferrée, plus haut, est nettement plus étroit, 2,5 m environ, et ne présente pas de bandes latérales non bitumées. Ces ouvrages sont ponctuellement utilisés par les véhicules ainsi que par les cyclistes.



Les ouvrages autoroutiers et ferroviaires de la Grangeat (crédit photos : C. Gilles).

Côté Arve, les espaces sont de qualité : bords d'Arve, boisements, prairies (sans clôtures). Des empreintes de chevreuils (*Capreolus capreolus*) et d'une fouine (*Martes fouina*) ont été relevées le long du chemin bordant l'A40 (au sud des ouvrages), ce qui atteste de la présence de ces espèces sur ce secteur sans pour autant prouver leur utilisation des ouvrages.



Voie de chevreuil et empreinte de fouine attestent d'une utilisation du chemin le long de l'A40 par une partie de la petite et grande faune terrestre dans un environnement préservé (crédit photos : C. Gilles).

Côté D1205, à l'instar de Pratz, les ouvrages débouchent directement sur le secteur urbanisé de la Grangeat, ou seul un espace relictuel d'une vingtaine de mètres de large pourrait être éventuellement utilisé. Notons que la vitesse est limitée à 70 km/h, mais uniquement pour la traversée de la Grangeat, et qu'il n'y a ni panneau indicateur de traversée de la faune sauvage, ni réflecteurs anticollisions sur ce tronçon.



Secteur urbanisé de la Grangeat et clôture d'une entreprise contigüe représentent un réel obstacle au déplacement de la faune (crédit photos : C. Gilles).

3.4.3. Proposition d'actions

L'essentiel de l'action sera orienté vers l'amélioration des couloirs de déplacement, côté Arve et surtout côté D1205. L'objectif étant ici d'implanter des couloirs boisés pour inciter la faune à utiliser les ouvrages sous voie ferrée et sous autoroute, pour minimiser les distances de déplacement à découvert et pour lutter contre les risques de collision. Côté Arve, une bande boisée pourrait permettre à la grande faune de se diriger plus facilement vers l'entrée de l'ouvrage autoroutier. Côté D1205, l'aménagement d'un couloir de déplacement entre l'ouvrage ferroviaire de la Grangeat et l'entrée dans Pratz (rejoignant ainsi le couloir de déplacement depuis les ouvrages de Pratz) est préféré à l'implantation d'une haie au sud de l'ouvrage en direction de Oex (piste cyclable, urbanisation le long de la D1205 entre Oex et la Grangeat,...). Les aménagements le long de la D1205 devront là aussi être accompagnés dans la mesure du possible d'un ralentissement de la vitesse (70 km/h) et d'une sensibilisation des automobilistes (panneau A15b).



L'aménagement d'un couloir boisé de déplacement le long de la départementale pourrait permettre à la faune de traverser la D1205 entre Pratz et la Grangeat (crédit photos : C. Gilles).



En vert, les couloirs de déplacements préconisés. En rouge, les déplacements faunistiques attendus (source : FRAPNA 74, d'après Orthophotos/Mapinfo).

3.5. Corridor de l'Arve

3.5.1. Présentation

Ce corridor aquatique et terrestre (via les ripisylves, berges et espaces latéraux de déplacements) relie théoriquement les espaces boisés de sud Gravin aux espaces forestiers de la Ripaz/l'Arpenaz. Plusieurs ouvrages pour le franchissement de l'Arve pourraient permettre potentiellement le franchissement des infrastructures linéaires (A40, voie ferrée, RD1205) par la faune terrestre.

3.5.2. Diagnostic

Les espaces de part et d'autre de l'Arve, côté Ripaz/Arpenaz, sont de qualité et bien préservés : ripisylves, boisements, espaces prairiaux,...



Les espaces côté Arve sont de qualité et largement utilisable par la faune terrestre, y compris la grande faune (crédit photos : C.Gilles)

Côté ouest, en rive gauche de l'Arve, les capacités d'accueils de la faune sont optimales, bords d'Arve, boisements, prairies, massif de la pointe d'Areu,... En rive droite de l'Arve, chemin forestier et boisements offrent d'intéressants espaces de déplacement à la faune, le long de l'A40.



Le long de l'Arve, en rive gauche, les espaces sont largement utilisables.

Au loin l'ouvrage autoroutier (crédit photo : C. Gilles).

L'ouvrage de franchissement de l'A40 semble fonctionnel pour la faune terrestre, notamment en rive gauche. Des empreintes de sangliers (*Sus scrofa*) et chevreuils (*Capreolus capreolus*) y ont été trouvées à proximité et des empreintes de renards (*Vulpes vulpes*) sous l'ouvrage confirme son utilisation, au moins pour la moyenne faune terrestre. En rive droite, la proximité d'une entreprise peut entraver malgré tous les déplacements potentiels.

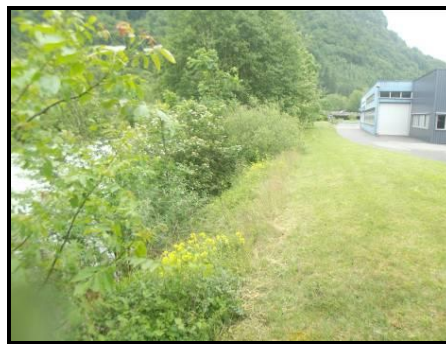
Passage sous le pont autoroutier, en rive gauche (crédit photo : C. Gilles).



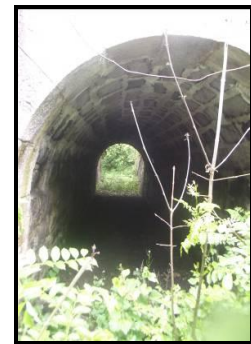
L'ouvrage ferroviaire possède deux banquettes latérales suffisamment larges pour permettre leur utilisation potentielle par la faune terrestre (plusieurs empreintes d'ongulés ont d'ailleurs été observées entre l'ouvrage autoroutier et l'ouvrage ferroviaire, en rive gauche). Là encore, la rive gauche semble davantage exploitable que la rive droite coupée par l'emprise d'une entreprise (mince espace de déplacement entre l'Arve et le grillage et espace tondu à découvert). A noter, à proximité du pont de l'Arve, un autre ouvrage ferroviaire, terrestre cette fois-ci, potentiellement utilisable (pas d'indices d'utilisation néanmoins observé).



Passage sous le pont ferroviaire, en rive gauche (crédit photo : C. Gilles).



Rive droite entravée par l'entreprise (crédit photo : C. Gilles).



Ouvrage ferroviaire (crédit photo : C. Gilles).

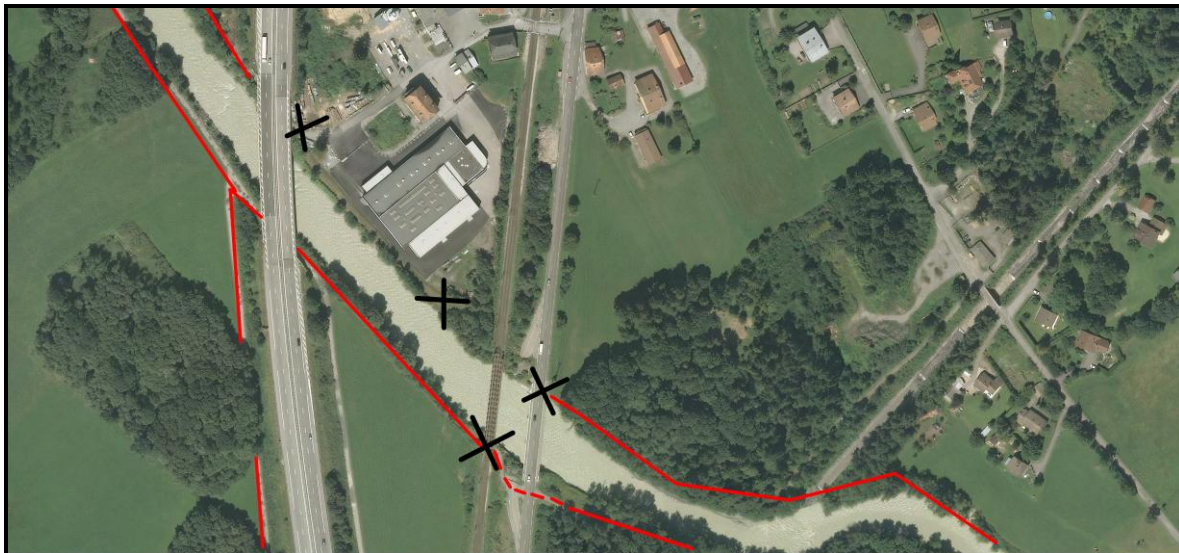
L'ouvrage pour le franchissement de la D1205 représente quant à lui une véritable rupture de corridor pour toute faune terrestre. En rive gauche, l'absence de banquette pieds-secs sous le pont interdit tout passage. Rive droite, une banquette bétonnée est bien présente mais elle n'est pas connectée à la ripisylve donc reste totalement inexploitable... Si franchissement de la D1205 il y a, il se fait via la traversée de la départementale, ce qui demeure particulièrement dangereux au vu du trafic, de la vitesse des véhicules et du manque de visibilité (notamment en rive gauche pour les véhicules venant de Magland). A noter la présence d'un réflecteur au niveau du pont (rive droite).



Réflecteur au niveau du pont de la D125 (crédit photo : C. Gilles).



En rive droite, la banquette est inaccessible (crédit photo : C. Gilles).



En rouge, les déplacements de la faune terrestre. Croix noires : ruptures de corridor (source : FRAPNA 74 d'après orthophotos /Mapinfo)

3.5.3. Proposition d'actions

Les espaces en amont et en aval des ouvrages de franchissement des infrastructures linéaires étant de qualité et potentiellement fonctionnels, **l'essentiel de l'action sera orienté vers l'aménagement de l'ouvrage hydraulique sous la D1205 et la sécurisation de la traversée de la faune.**

Il s'agit ici d'empêcher les traversées de la D1205 par la faune sauvage et d'inciter celle-ci à utiliser l'ouvrage hydraulique. Pour cela, il est préconisé de grillager les abords routiers de part et d'autre du pont de la D1205 et d'installer sous le pont de véritables banquettes de déplacements de la faune en rive droite et surtout en rive gauche. Il faudra aussi veiller à ce que ces banquettes soient facilement accessibles par leur raccordement à la ripisylve existante (en rive droite et en rive gauche) et par le maintien d'un couloir de déplacement suffisamment large le long de l'entreprise, en rive droite.

4. Remarques et perspectives

Comme abordé en préambule, l'étude présentée s'est focalisée sur deux larges corridors fuseaux identifiés dans le cadre du SRCE et largement altérés par les infrastructures linéaires de transport. Les diagnostics réalisés et les actions proposées concernent donc principalement le maintien ou le rétablissement du franchissement de l'A40, de la D1205 et de la voie ferrée pour la faune terrestre (principalement moyens et grands mammifères).

Notons aussi que la mise en place d'un passage à faune sauvage, notamment dans le secteur du corridor fuseau sud Magland/nord Sallanches pourrait s'avérer efficace et pertinent, sous réserve d'une étude préalable approfondie et d'une localisation murement réfléchie.

Bien évidemment, et quelque soient les actions retenues, la fonctionnalité des traversées ne peut s'envisager sans mesures complémentaires et toutes aussi indispensables : information et sensibilisation de l'ensemble des acteurs concernés, mise en place de mesures anti-collisions, préservation durable des espaces de déplacement de part et d'autre des ouvrages, maintien ou renforcement de l'effet corridor pour la connexion à ces espaces de déplacement, suivi de la fonctionnalité des corridors et de l'utilisation des ouvrages.

Notons aussi que la problématique des corridors s'étend bien au delà des mammifères et du franchissement des infrastructures linaires de transport. Les amphibiens, les reptiles, les insectes, les chiroptères, la flore,... ont aussi des besoins en matière de connectivités écologiques.

Le maintien de connexions entre zones humides, la mise en place d'un réseau de parcelles forestières en libre évolution ou bien encore le rétablissement de la perméabilité écologique en espace urbanisé sont quelques unes des autres actions nécessaires à la fonctionnalité du réseau écologique global d'un territoire.