

SCHÉMA RÉGIONAL DE COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE - CLUB INFRASTRUCTURE

VENDREDI 31 MARS 2017

DT SNCF Réseau PACA - Pôle Environnement & Développement Durable

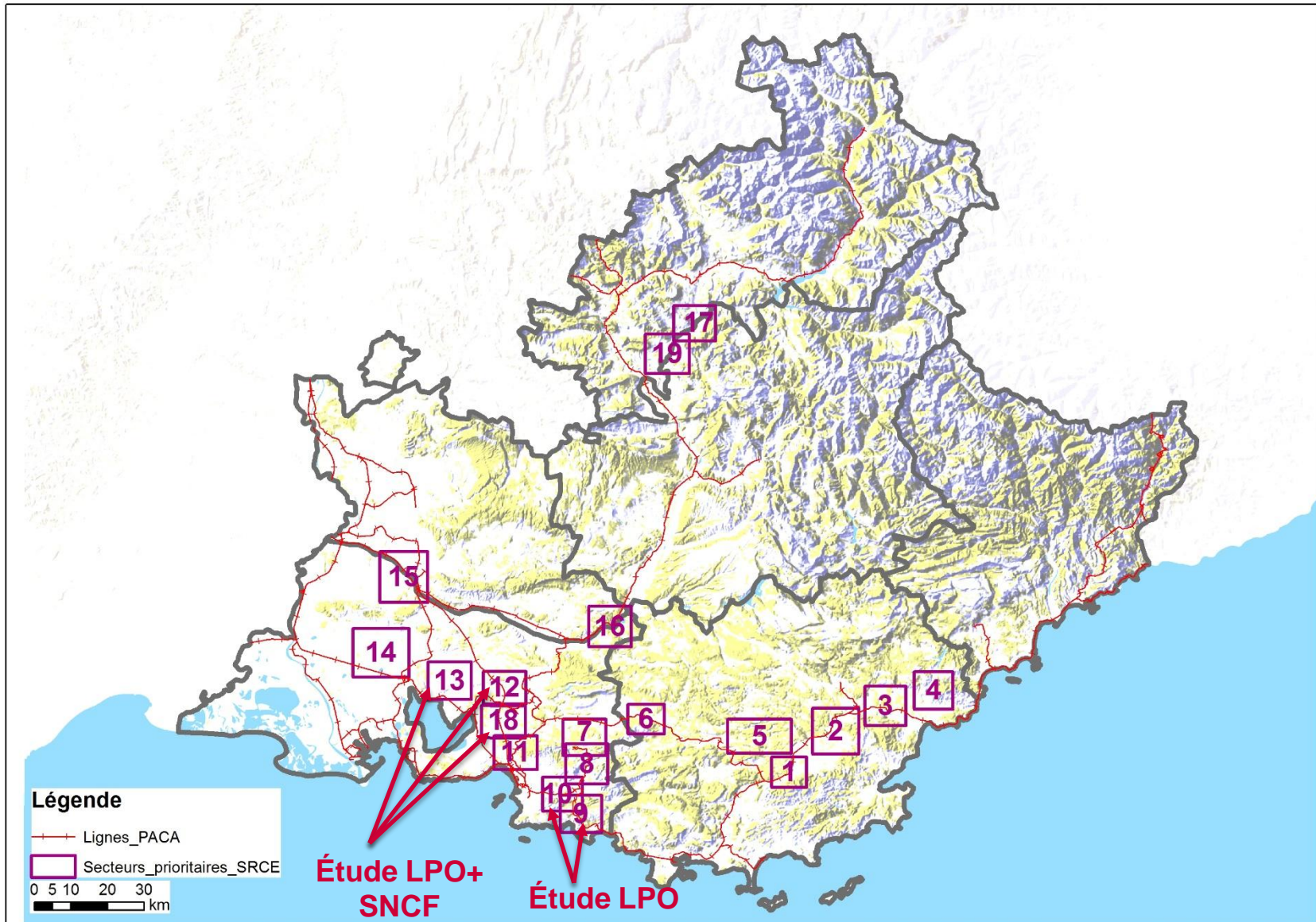
Étude TVB sur le diagnostic des ouvrages

Vis-à-vis du réseau ferré sur le secteur de l'Étang-de-Berre

DT SNCF Réseau PACA - Pôle Environnement & Développement Durable


CONTEXTE DE L'ÉTUDE

- 19 secteurs du SRCE identifiés comme prioritaires en PACA



CONTEXTE DE L'ÉTUDE

- Prospections terrains et diagnostics réalisés par la LPO sur la LGV Méditerranée (Secteurs 12 et 18 du SRCE)



AGIR pour la BIODIVERSITÉ
Provence-Alpes-Côte d'Azur



Viaduc des Pontails à Ventabren © Nicolas FUENTO

Interventions envisageables

- Amélioration
- Aménagement
- Création
- Maîtrise foncière

Gestionnaire de l'infrastructure
SNCF Réseau

Contexte

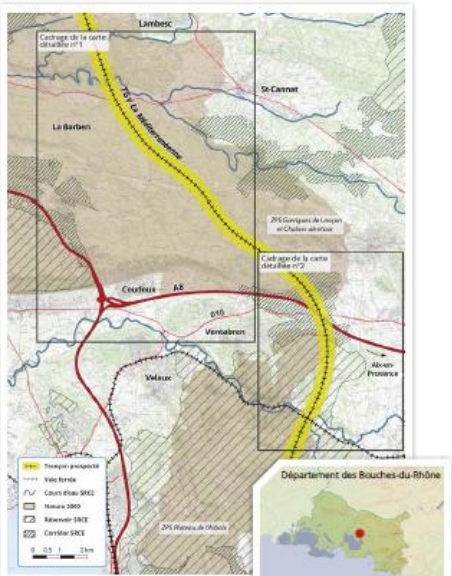
La Ligne à Grande Vitesse Méditerranéenne entre Lambesc et Ventabren fragmente les différentes entités écologiques qu'elle traverse. Les enjeux biologiques sont pourtant forts sur la grande majorité de son linéaire.

La LGV a été prospectée du Viaduc de la Touloubre (au Nord du château de Valmousse) jusqu'à la gare TGV Aix-Arbois, ce qui représente environ un linéaire de 25 km. La présente fiche action concerne le tronçon ci-contre (cf. Carte 1), sur lequel 27 ouvrages de franchissement ont été recensés, dont 5 nécessitant une intervention.

Le grillage qui longe la voie est en relativement bon état. Il est non enterré et constitué de grandes mailles régulières perméables à la petite faune terrestre (reptiles, mustélidés, rongeurs, etc.).

Ligne à Grande Vitesse Méditerranée

1. Localisation et cartographie



Carte 1 : Localisation géographique de la LGV Méditerranée

LPO PACA, 2016
Fiche actions Trame verte et bleue
Ligne à Grande Vitesse Méditerranée

FAUNE & NATURE N°50 - NOVEMBRE 2016 23

3. Ouvrages de franchissement observés et aménagements proposés

Passages inférieurs de grande taille type « dalot »

Cela concerne les ouvrages n°③, ④ et ⑤. Ils mesurent entre 100 et 180 mètres de longueur et sont de grande dimension (>2 mètres de hauteur). Ils drainent les eaux de ruissellement de cours d'eau extrêmement temporaires lors des fortes pluies. On observe au niveau de leurs sorties est un double seuil, voire un triple seuil pour l'ouvrage n°③, ne permettant pas le franchissement par la faune terrestre.

La mise en place d'un plan incliné à pentes douces permettrait à l'ensemble de la faune terrestre de monter et descendre de l'ouvrage de franchissement. Des caches artificielles type blocs rocheux pourraient être installées afin d'occulter les animaux à l'emprunter.



Triple seuil observé sur l'ouvrage n°③
© Nicolas Fuento

La réalisation d'enrochements sur toute ou partie de la largeur de l'ouvrage est aussi à étudier. Ces installations présenteraient le double avantage de le rendre accessible à la majorité des espèces terrestres, mais aussi de recréer des habitats intéressants, notamment pour le Lézard ocellé, très présent sur ce secteur, notamment dans les enrochements artificiels en bordure de voie ferrée.

Dalot double au niveau de l'Espace Sénior

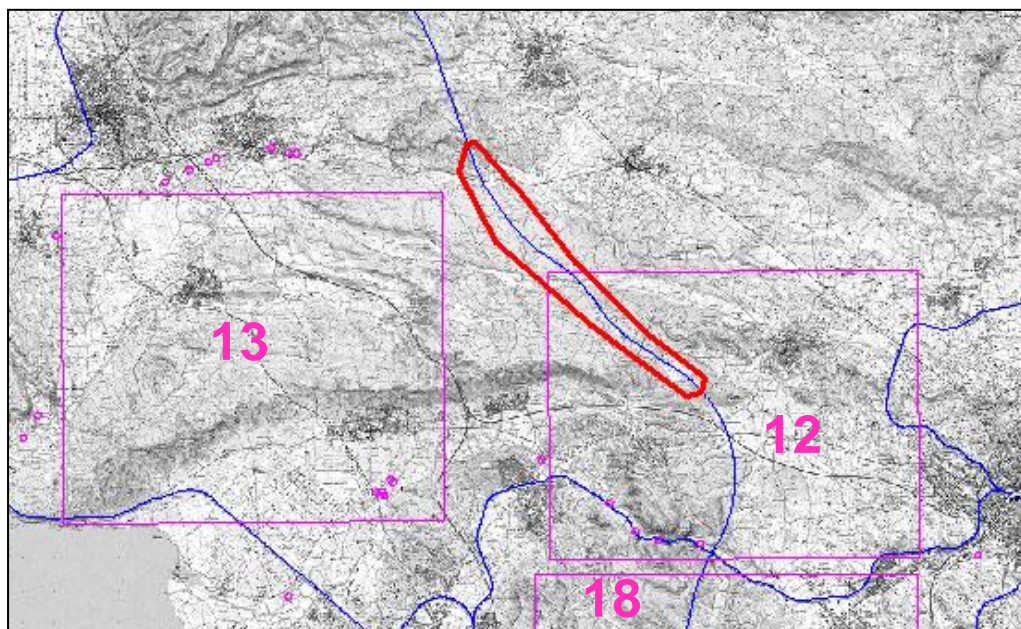
Cet ouvrage n°④ est de taille moyenne (environ 1 mètre de hauteur) et semble favorable au franchissement de la petite et moyenne faune. Cependant, les débouchés sont situés derrière le grillage qui longe la voie ferrée. L'ouvrage n'est donc actuellement pas utilisable par la faune sauvage. Le grillage mériterait donc d'être déplacé derrière les débouchés du dalot pour le rendre fonctionnel. Le type de grillage à utiliser est décrit plus bas.



Dalot double au niveau de l'Espace Sénior © Nicolas Fuento

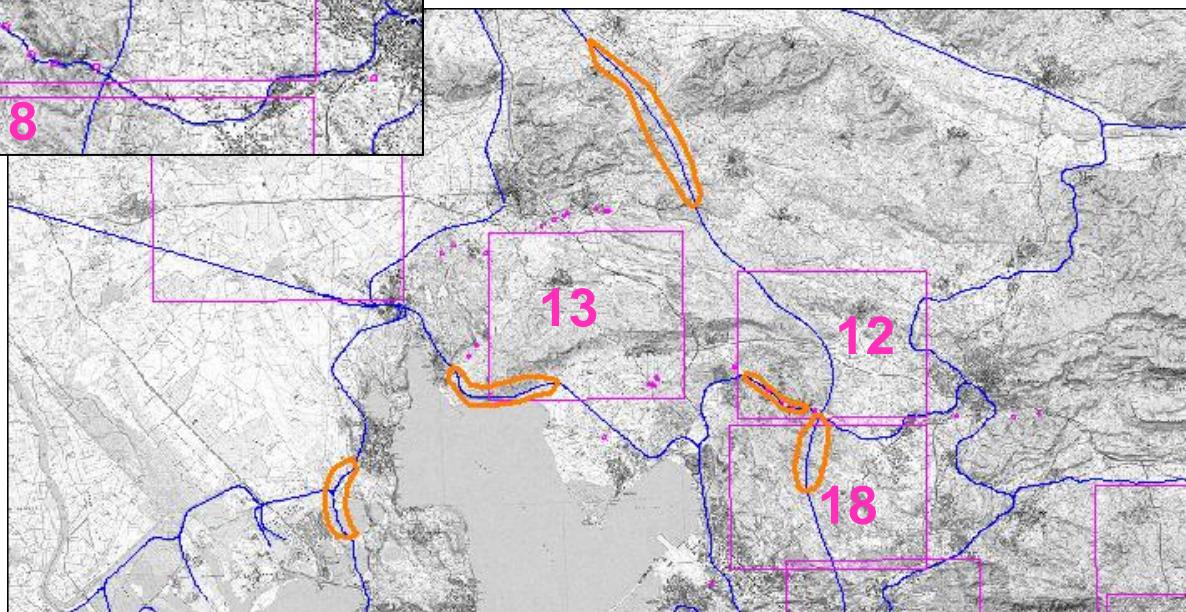
CONTEXTE DE L'ÉTUDE

- Étude **Écosphère** : identification d'une **1 zone** en **Priorité 1** et **2 zones** en **Priorité 2**



3 Secteurs du SRCE :

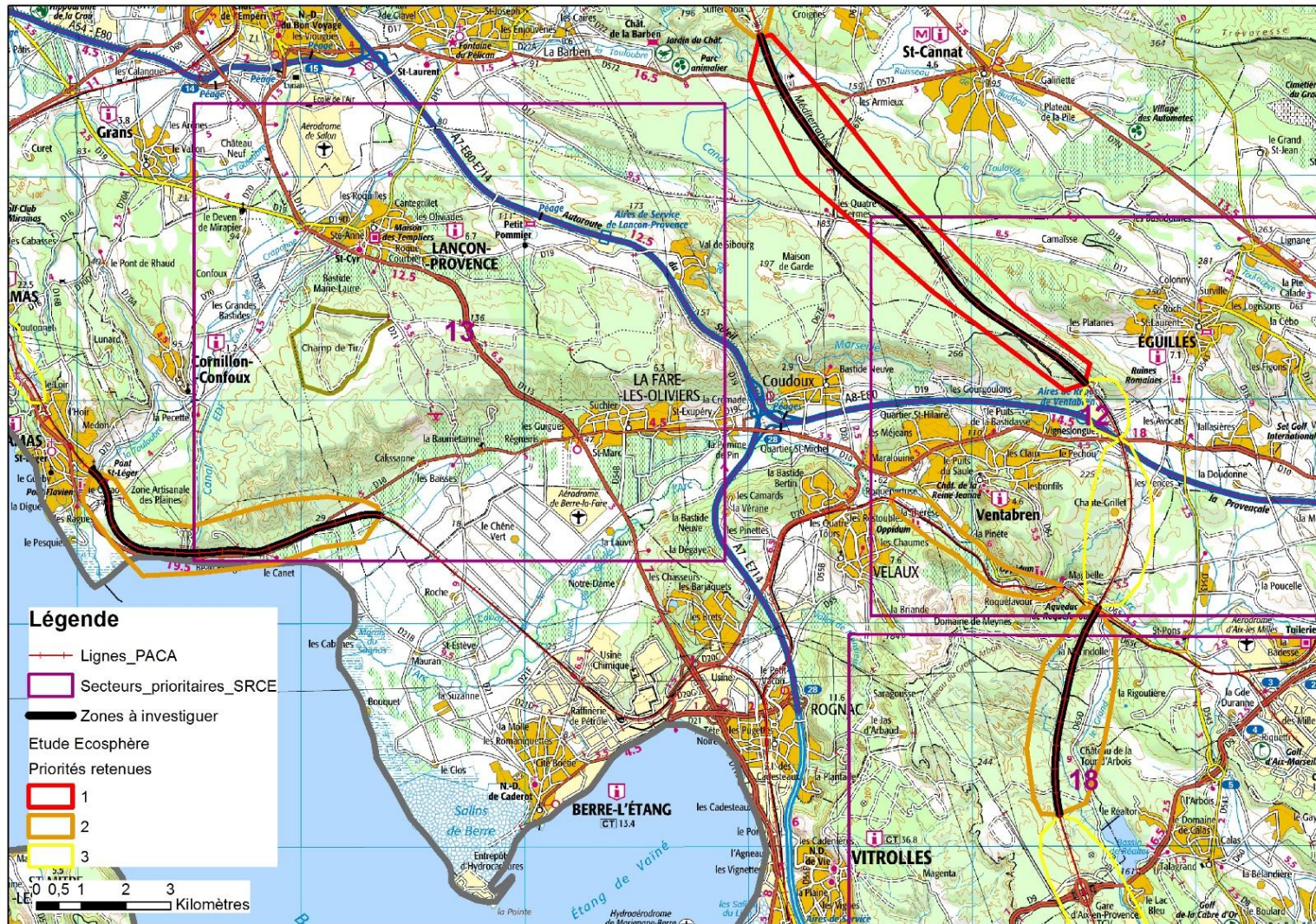
- 12 : Ventabren
- 13 : La Fare / Coudoux
- 18 : l'Arbois TGV



LOCALISATION

- Lancement de l'étude « Diagnostic des ouvrages TVB vis-à-vis du réseau ferré sur le secteur de l'Étang-de-Berre » - Secteur n°12-13-18 du SRCE

→ 1 zone en **Priorité 1** et 2 zones en **Priorité 2**



SPÉCIFICATIONS DU CCTP

3 ÉTAPES :

1. Identification des ouvrages existants et analyses-terrains

- Prospections terrains
- « Fiche ouvrage » à compléter

2. Analyse fonctionnelle des espaces et identification des espèces

- Définition des fonctionnalités et des réservoirs écologiques

3. Propositions d'aménagements hiérarchisées et chiffrées

3 POINTS :

- 1 → Amélioration des ouvrages existants
- 2 → Aménagement d'ouvrages existant nécessitant des études complémentaires
- 3 → Création de nouveaux ouvrages hiérarchisés et chiffrés

► Appui et accompagnement de la LPO durant l'étude

SUIVI DE L'ÉTUDE

COPIL : expert écologue (BE, LPO), services d'État (DREAL, Région PACA, CEREMA, ARPE...)

► Volonté d'intégrer les experts techniques et le personnel de la maintenance SNCF pour s'assurer de la faisabilité des travaux et/ou de la création de nouveaux ouvrages

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

DT SNCF Réseau PACA - Pôle Environnement & Développement Durable