

Rapport

SRCE Rhône-Alpes

Contribution sur les infrastructures linéaires
de transport

Décembre 2017



Crédit photo : © Virginie Billon/Cerema

Rapport conçu sous
système de management
de la qualité certifié BCS

Partenaire de l'étude



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
RHÔNE-ALPES



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

SRCE Rhône-Alpes

Contribution sur les infrastructures linéaires de transport

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire

Affaire suivie par

Laurence THUILLIER - DETC – Unité Unité Biodiversité et Eau
Tél. : 04 74 27 53 78 / Fax : +33 (0)4 74 27 52 52
Courriel : - laurence.thuillier@cerema.fr
Avec la participation de :
Cerema Centre-Est 46, rue Saint-Théobald - BP 128 - 38081 L'ISLE D'ABEAU CEDEX

Références

N° d'affaire : N° CA Sigma

Maître d'ouvrage : Carole Evellin Montagne

Devis n° N° devis Sigma

Rapport	Nom	Date	Visa
Établi par	Laurence THUILLIER	18/12/17	
Contrôlé par	Virginie Billon	19/12/17	
Validé par	Marc MEYER Directeur du Département Environnement Territoires et Climats.	19/12/17	

Résumé de l'étude :

La DREAL et le Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes ont désigné le Cerema comme "chef de file" de la convention pluri-annuelle d'objectifs intitulée "amélioration de la connaissance et réduction de l'impact des infrastructures linéaires de transport sur les continuités écologiques de Rhône-Alpes". Cette convention, signée le 9 février 2016 entre l'État, la Région, le Cerema, la LPO, la FRAPNA et la FRC, a pour objectif de fixer le travail entre les différents partenaires pour les années 2016 et 2017. Le présent document dresse le bilan des actions réalisées durant ce programme.

Sommaire

Introduction.....	5
1 -La base de données collisions faune et cartographies régionales.....	5
1.1 -La source des données.....	5
1.2 -Les principaux résultats.....	6
2 -Analyse de la fragmentation des infrastructures de transport - Secteurs prioritaires 4 et 12.....	9
2.1 -Secteur 4, l'Est lyonnais – Élaboration de la méthode.....	9
2.2 -Le secteur prioritaire 12 : La Plaine du Roannais.....	10
3 -Le GEIST.....	12
4 -La mise en œuvre du SRCE en Auvergne.....	13
5 -La sensibilisation et la formation des gestionnaires aux enjeux de collision.....	14
6 -Perspectives.....	14

Introduction

Le SRCE Rhône-Alpes a été approuvé par délibération du Conseil Régional le 19 juin 2014 et par arrêté préfectoral du 16 juillet 2014 pour une durée de 6 ans.

La mise en œuvre du SRCE en Rhône-Alpes a conduit à la signature de la Convention pluri-annuelle d'objectifs « Amélioration de la connaissance et réduction de l'impact des infrastructures linéaires de transport sur les continuités écologiques de Rhône-Alpes ». Elle a été signée par l'État, la Région, le Cerema, la FRAPNA, la FRC et la LPO afin de définir le programme d'action à mettre en œuvre au cours de la période du 1^{er} novembre 2015 au 31 décembre 2017.

L'objectif de ce rapport est de dresser le bilan des opérations qui ont été réalisées au cours du programme. Il s'articule sur 5 sujets :

- La base de données des collisions faune et la détermination de point de conflits
- L'analyse de la fragmentation des infrastructures linéaires de transport
- L'animation du GEIST, le Groupe d'échange sur les infrastructures linéaires de transport et la trame verte et bleue
- La mise en œuvre du SRCE en Auvergne
- La sensibilisation et la formation des gestionnaires aux enjeux de collisions.

Les documents détaillant le travail réalisé sur la base de données, et les secteurs prioritaires sont disponibles sur google drive ([hyperlien ici](#)).

De la même manière, les différents livrables cités dans le présent document apparaissent en grisé et sont téléchargeables directement ([hyperliens](#)).

1 - La base de données collisions faune et cartographies régionales

L'objectif de ce travail est d'améliorer la connaissance du SRCE sur les collisions entre la faune sauvage et les véhicules sur les infrastructures linéaires de transport. Les données de collision sont rassemblées et traitées statistiquement pour obtenir des représentations des points de conflits, et le cas échéant déterminer si ces points de conflits connaissent une évolution depuis la mise en œuvre du SRCE en Rhône-Alpes.

Cette étude se rapporte à l'indicateur national OB1, qui consiste à mesurer l'évolution du nombre de points de conflit faune / route, par la mise en place d'un recensement et d'une capitalisation de ces derniers ;

L'ensemble des résultats est présenté dans le document intitulé « SRCE Rhône-Alpes – Analyse des données collision faune / véhicules – identifier les points de conflits – octobre 2017 ».

1.1 - La source des données

Les différents partenaires de l'étude, la LPO, la DIRCE et la FRC ont transmis au Cerema les données de collisions rassemblées depuis 2012 dont ils disposaient. Des conventions bipartites ont été signées pour définir les droits, limites d'utilisation, ... Le conseil Départemental

de l'Isère effectuée depuis de nombreuses années des relevés de collisions sur les routes de son réseau, il transmet l'ensemble de ses données à la LPO ; ces dernières sont donc également intégrées à la présente étude.

Les autres gestionnaires d'ILT ont également été sollicités à l'échelle du territoire de Rhône-Alpes, mais n'ont pas souhaité transmettre leurs éléments, soit parce que cette donnée était très difficilement mobilisable, soit pour des raisons de sécurité juridique liées à l'accidentologie humaine. On peut noter que la société d'autoroute AREA-APRR a souhaité rejoindre le dispositif, mais trop tardivement pour que ses données puissent être exploitées dans les temps impartis.

Les données transmises par la LPO ont été récoltées grâce à l'outil Visionature. Ce sont des données de bonne précision en termes de géolocalisation et de détermination des espèces. Par contre, elles sont liées au bassin de vie des contributeurs et la couverture des observations n'est pas homogène sur les 8 départements de Rhône-Alpes.

Les données de la DIRCE sont localisées sur le réseau des routes nationales ou autoroutes qu'elle exploite, elles sont protocolées et sont principalement orientées vers les espèces de taille moyenne à grande, visibles par les patrouilleurs lorsqu'ils réalisent leur tournée sur le réseau.

Les données de la FRC sont issues d'une enquête réalisée auprès des présidents d'Associations Communales de Chasse Agréées (ACCA) faisant appel à la mémoire et au dire d'expert. Des tronçons accidentogènes pour la faune sont identifiés avec estimation du nombre d'individus concernés par espèce. Il s'agit donc de données de nature différente de celles de la DIRCE et de la LPO, qui ont fait l'objet d'un traitement spécifique. Ces données peuvent être transformées en données ponctuelles, positionnées aléatoirement sur chaque tronçon accidentogène, pour permettre des traitements statistiques, tout en gardant une précision géographique de l'ordre du kilomètre, suffisante pour l'étude. Les données sont orientées principalement sur les espèces chassables.

Les données de collision issues des différentes sources ont été rassemblées par le Cerema dans une base de données géographique commune. L'exploitation s'est faite en traitant de manière distincte les données LPO et DIRCE d'une part, et les données FRC d'autre part, faisant apparaître une certaine complémentarité, sinon une cohérence, entre ces deux traitements.

La méthodologie de traitement des données a été mise au point collégialement par les différents partenaires. Les réunions de cadrage de la méthode ont eu lieu le 9 février 2016, le 09/09/2016 et le 10/11/2016, elles ont été suivies d'échanges techniques pour donner lieu à un premier rendu le 30 juin 2017, et à la version finalisée du document daté d'octobre 2017.

1.2 - Les principaux résultats

La notion de point de conflit est définie dans le SRCE comme étant « un point d'intersection entre un élément du réseau écologique et un obstacle, se traduisant entre autre, si la connectivité n'est pas totalement rompue, par des écrasements de la faune ».

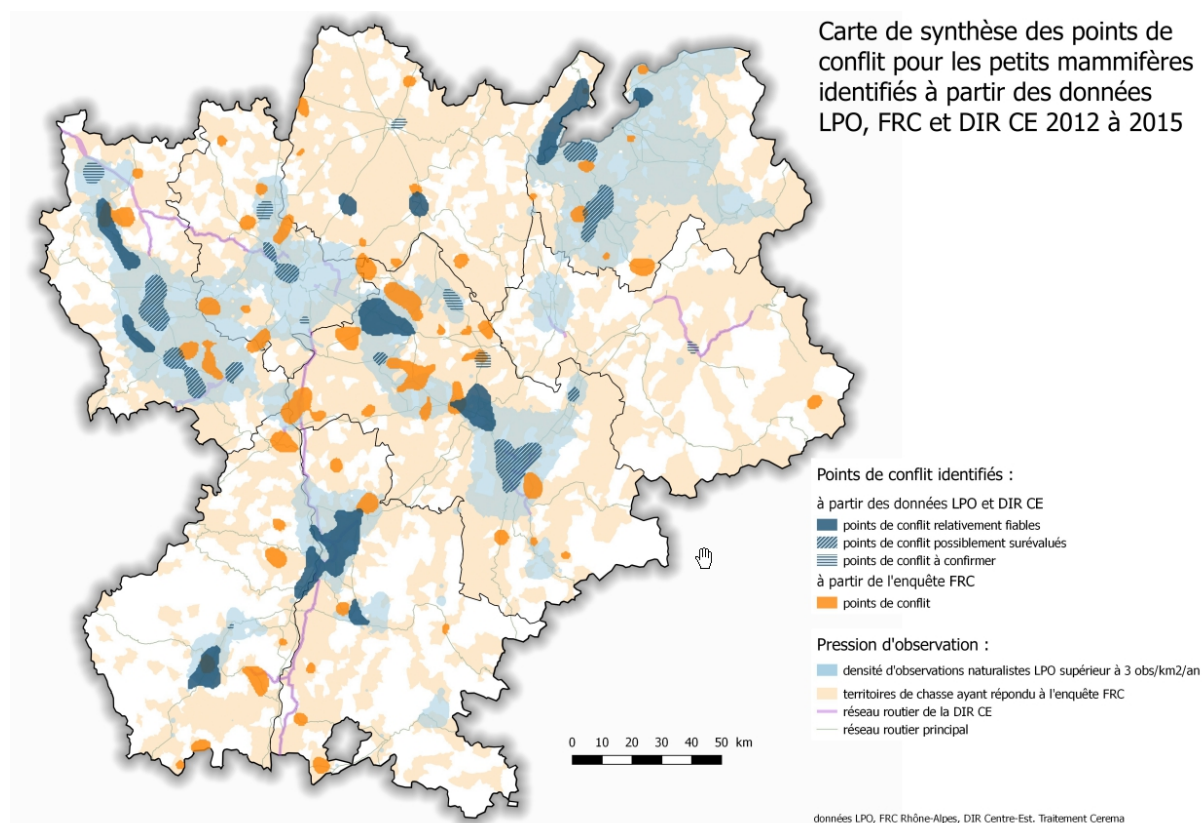
Dans le cadre de cette étude dont l'échelle est régionale, la géographie du « point de conflit » a été précisée et s'entend comme un ensemble de tronçons routiers traversant un territoire dont l'échelle est typiquement d'une dizaine de kilomètres.

Grâce aux différents traitements statistiques, il a été possible de définir l'état initial des points de conflits pour différents groupes d'espèces, en fonction des différentes sources de données, pour les années 2012 à 2015.

Ainsi, les données de la LPO et de la DIRCE permettent de construire la carte des points de conflit pour les petits mammifères, les oiseaux et les amphibiens. Les données sur les reptiles ne sont pas suffisamment nombreuses et ne permettent pas de représentation cartographique. La pression des observateurs étant hétérogène sur le territoire, certains points de conflit peuvent être surestimés ou à confirmer. Par ailleurs, le territoire présente des déficits d'observation (par manque d'observateurs), les zones blanches, où les points de conflits s'ils existent, ne peuvent être mis en évidence.

Les données issues de l'enquête de la FRC permettent de construire une carte des points de conflits pour les grands mammifères, ce qui n'avait pas été possible avec les données de la LPO et de la DIRCE, ainsi qu'une carte des points de conflits pour les petits mammifères. Comme précédemment, des zones blanches sont présentes sur le territoire, où il n'est pas possible de matérialiser les points de conflits s'ils existent.

Dans le cas des petits mammifères, il est possible de représenter les points de conflits émanant des données de la LPO, de la DIRCE et de la FRC, ainsi que des zones blanches du territoire où les observations de collisions sont très fragmentaires.



Il ressort de l'analyse de cette carte, que les données de la LPO et de la DIRCE d'une part, et les données de la FRC d'autre part ne sont pas chevauchantes, mais complémentaires. En effet, les observations faites par la LPO sont plutôt représentatives du bassin de vie des observateurs, alors que les données de la FRC sont représentatives des territoires de chasse, donc des zones rurales.

La carte matérialise également les points de conflits statistiquement fiables, ainsi que les points de conflit qui doivent être reprecisés, soit par ce que les observations ne sont pas suffisamment nombreuses, soit parce que la pression d'observation est supérieure à celle du reste du territoire.

Comme dans le SRCE de 2014, ces données doivent être utilisées au 1/100 000^{ème}. Descendre à une échelle plus fine conduirait à une interprétation erronée des points de conflits.

La convention pluriannuelle d'objectifs a également prévu une comparaison des données entre la période 2012-2015, l'état de référence, et les données de 2016 pour voir si les points de conflits avaient évolué. Les traitements statistiques montrent que certains points de conflits présentent des évolutions significatives à la hausse ou à la baisse, sans qu'il soit possible de déterminer s'il s'agit d'une évolution du nombre de collision, ou bien s'il s'agit d'une évolution de la pression des observations (par ex. zone nouvellement prospectée en 2016 et pas avant).

La mutualisation des données a permis d'avancer dans le degré de connaissance des points de conflits entre la faune sauvage et les véhicules au regard de la situation décrite dans le SRCE, même si des incertitudes demeurent sur certains points de conflits identifiés.

La vision des collisions à l'échelle de Rhône-Alpes est, grâce au dispositif mis en place, mieux définie, et mieux spatialisée que dans l'inventaire des points et zones de conflit présenté dans le SRCE de 2014. Néanmoins des incertitudes demeurent liées au faible nombre d'observations sur certains territoires, et plus généralement à l'hétérogénéité de la pression d'observation d'un territoire à l'autre.

Ces limites pourront être en partie dépassées en poursuivant le dispositif de collecte des données de collision, grâce aux outils existants (visionature et vigifaune, le nouvel outil de saisie des collisions développé par la FRC depuis 2016), en l'élargissant et en mobilisant de nouveaux acteurs dont les gestionnaires d'infrastructures linéaires de transport qui voudront bien rejoindre le dispositif.

En effet, le fait de disposer de données de collisions plus homogènes et dynamiques à l'échelle régionale est une première étape indispensable dans la connaissance des impacts des infrastructures de transports et peut constituer à terme un indicateur pour mesurer les effets d'éventuelles actions correctives du SRCE en faveur des continuités.

De même, au niveau local et en présence de données représentatives, ces données de collisions peuvent permettre d'éclairer les acteurs du territoire qui souhaitent mener des actions concertées de restauration des continuités en ayant une vision plus large que celle d'un seul maître d'ouvrage (requalification d'ouvrages existants ou création de nouveaux ouvrages sur l'ensemble d'un corridor : cf analyse chapitre 2).

2 - Analyse de la fragmentation des infrastructures de transport - Secteurs prioritaires 4 et 12

Cette étude se rapporte à l'indicateur national OB2, qui consiste à appréhender le niveau de fragmentation lié aux infrastructures linéaires de transport et ouvrages liés, faisant obstacle à la continuité écologique, par l'actualisation des connaissances. Cette approche consiste à caractériser le niveau de fragmentation « réel » des infrastructures linéaires afin de mieux prendre en compte la présence d'ouvrage d'art permettant le passage de la faune. Pour cela, il s'agit d'acquérir des informations précises sur le niveau de transparence des infrastructures. Ce travail, nécessairement de terrain et très chronophage n'aurait pu être mené sur l'ensemble de la région, ainsi, le choix a été fait de travailler sur deux secteurs prioritaires tests (secteurs de démarches opérationnelles du SRCE), en mettant en place la méthode sur le secteur de l'Est lyonnais (secteur n°4) puis sur le secteur du Roannais (secteur n°12).

Il s'agit d'aider les territoires supports à déterminer la fragmentation réelle des infrastructures et à identifier les corridors écologiques qui doivent faire l'objet d'actions de restauration, en s'appuyant sur les contrats verts et bleus en cours d'élaboration.

2.1 - Secteur 4, l'Est lyonnais – Élaboration de la méthode

La première étude a été réalisée sur le secteur prioritaire 4 de l'Est lyonnais. Elle a permis d'élaborer la méthodologie d'analyse début 2015. En effet, il s'agit d'un secteur à forts enjeux de développement d'activité et d'extensions urbaines, qui risquent de contraindre encore plus les déplacements des espèces dans le futur.

L'étude conclut sur la mise en lumière des corridors qui doivent être préservés, malgré les fortes pressions d'urbanisme et des corridors qui doivent être restaurés en première urgence. Le contrat vert et bleu de la Vallée de la Bourbre s'est saisi des résultats de cette étude et des actions concrètes sont en cours de réalisation.

L'étude est constituée d'une note de synthèse qui propose une conclusion partagée par les partenaires de la CPO sur les enjeux de restauration de ce secteur et de 4 rapports complémentaires réalisés par le Cerema, la LPO, la FDC et l'APIE. Ces documents sont accessibles par les liens ci-dessous (ctrl-clic) :

- La note de synthèse : SRCE Rhône-Alpes CPO « Amélioration de la connaissance et réduction de l'impact des infrastructures linéaires de transport sur les continuités écologiques » du secteur 4

- Le Cerema a conduit une approche globale avec une méthode permettant d'analyser le niveau de fragmentation des ILT en vue de proposer des améliorations (aménagement d'ouvrages existants ou autres)

Livrable : SRCE Rhône-Alpes Infrastructures linéaires de transport et trame verte et bleue, 90 pages, mars 2016

- La LPO Isère a analysé finement les données d'espèces et de mortalité de sa base de données Visionature

Livrable : Analyse des données de mortalité de la faune liée aux infrastructures linéaires de

transport - Année 2015 et 2016, Secteur prioritaire 4 du SRCE, Vallée de la Bourbre, 35 pages, mars 2016

- La FDC38 a apporté une vision à dire d'expert complémentaire sur certains corridors (4 à 8) sur la présence de secteurs accidentogènes et des propositions d'aménagements

Livrable : Analyse de la zone prioritaire n°4 du SRCE Rhône-Alpes : Etude des corridors, diagnostics des infrastructures linéaires de transport et propositions d'aménagement, 32 pages, avril 2016

Par la suite, sur un certain nombre d'ouvrage potentiellement intéressants pour le déplacement de la faune, la FRAPNA et l'APIE ont mis en place des pièges photos afin de vérifier leur intérêt, malgré le fait qu'ils présentent des caractéristiques défavorables au départ. Les résultats obtenus « *rejoignent d'une façon générale les éléments du diagnostic réalisé par la Fédération départementale des chasseurs de l'Isère (Rodamel F., 2016).* » (CHAUDET S., 2016).

Livrable : SRCE Rhône-Alpes et infrastructures linéaires de transport ; Suivi par pièges photographiques des ouvrages sur le secteur prioritaire n°4, 23 pages, septembre 2016

2.2 - Le secteur prioritaire 12 : La Plaine du Roannais

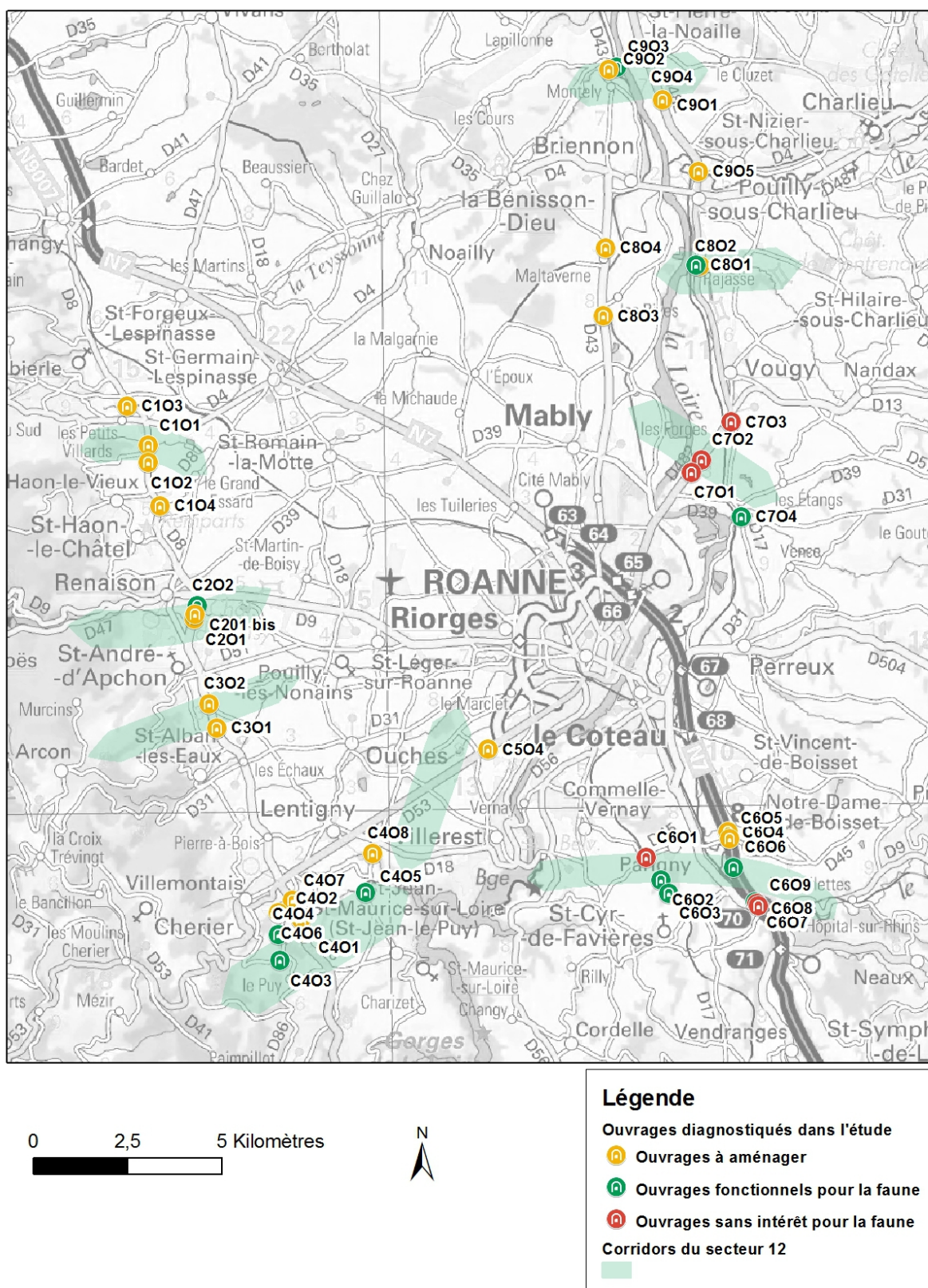
Le travail collaboratif initié en 2015 sur le secteur prioritaire 4 de l'Est lyonnais a été renouvelé sur le secteur prioritaire 12 de la Plaine du Roannais. Ce secteur a été retenu pour l'analyse de la fragmentation compte tenu du fait que d'autres études en cours permettaient de rechercher des synergies. En effet, le contrat vert et bleu, porté par Roannais agglomération, venait d'être initié et des études étaient également en cours pour la révision du SCoT.

Cette conjoncture a permis d'organiser le travail de terrain entre les différents acteurs et partenaires de la CPO. La phase de terrain a été effectuée en juillet et août 2016 par la LPO et la FDC de la Loire. L'analyse des relevés de terrain a permis de déterminer les ouvrages qui pouvaient faire l'objet d'opérations plus ou moins lourdes pour rétablir ou faciliter le passage de la faune au niveau des corridors identifiés au SRCE, représentés sur la carte ci-dessous. Ces propositions pouvaient être de simples opérations d'entretien de la végétation à l'entrée des ouvrages, des opérations sur la perméabilité des clôtures... ou des opérations plus conséquentes telles que des restaurations de berges de cours d'eau ou l'aménagement de banquettes permettant le passage de la faune à l'intérieur d'ouvrages hydrauliques.

Cette étude a permis d'inscrire au contrat vert et bleu l'aménagement de 15 ouvrages par le Département de la Loire, dont la réalisation de 5 banquettes pour la faune.

L'ensemble de l'étude est présenté dans le document intitulé : Contribution sur le sujet des infrastructures linéaires de transport – secteur prioritaire 12 (Roannais), de juin 2017

Le travail collaboratif mis en place sur les deux secteurs tests 4 et 12 a permis de mettre au point des outils et des méthodes de travail qui dans les deux cas ont montré tout leur intérêt en contribuant activement à la connaissance des impacts des infrastructures sur les continuités écologiques du secteur et en alimentant les réflexions en cours (contrat vert et bleu en Isère et/ou SCoT dans le Roannais). Le dispositif, peut désormais être répliqué sur d'autres territoires et appréhendé par les acteurs en autonomie.



Diagnostic des ouvrages du secteur 12

3 - Le GEIST

Le GEIST est le Groupe d'Échange sur les InfraStructures linéaires de transport et la Trame verte et bleue. Il a été mis en place sous l'impulsion de la DREAL et de la Région, à la suite des échanges préalables à l'élaboration du SRCE. Il s'adresse aux gestionnaires d'infrastructures : les conseils départementaux, les concessionnaires autoroutiers, les DIR, SNCF Réseau ...

Le Cerema est chargé par les co-pilotes du SRCE d'organiser et d'animer le GEIST et notamment de créer une communauté de gestionnaires afin de favoriser les échanges, d'enrichir les travaux par des retours d'expériences, pour *in fine* constituer une plate-forme de partage et de capitalisation des données.

Le rythme retenu est d'une réunion tous les 6 mois. Depuis 2016, le GEIST est ouvert aux gestionnaires auvergnats. La réunion du printemps est consacré à la visite d'ouvrages sur site, et la réunion d'automne est consacrée à des échanges et retours d'expérience en salle.

La 1ère réunion du GEIST s'est tenue le **13 novembre 2014**, à la suite de l'approbation du SRCE en juin 2014. Il ressort de cette première réunion que les données existent sur les caractéristiques des infrastructures, sur les collisions entre la faune et les véhicules. Des bonnes pratiques et les partenariats sont déjà en place déjà, mais les gestionnaires expriment des besoins en termes de méthodologie, de priorisation des actions, d'appui sur la problématique hydraulique par exemple. Au cours de la réunion, les gestionnaires se sont exprimés sur leurs projets en cours de restauration d'ouvrages en lien avec les corridors biologiques. Le Cerema a présenté les études qui allaient être menées pour faire vivre le SRCE, en particulier sur la base de données de collisions faune et sur l'étude de la fragmentation sur les secteurs prioritaires. Les différentes sources de financement ont également été évoquées, en particulier les contrats verts et bleus et les zones ponctuelles stratégiques trame bleue, qui sont les outils de la Région dans le cadre de sa stratégie régionale pour la biodiversité et les milieux aquatiques, ainsi que le FEDER.

La réunion du **15 juin 2015** a permis de présenter les sujets de la CPO, soit le travail mené par le Cerema sur le secteur 4 et le travail de collecte des données de collisions. La DIRCE a explicité le travail de recensement réalisé par ses équipes de patrouilleurs sur le réseau des routes nationales. La Région a également présenté les avancées sur les contrats verts et bleus de Rhône-Alpes.

La première visite de terrain a été effectuée en **avril 2016**, avec la contribution du Conseil Départemental de l'Isère. Les ouvrages consacrés à la faune ont ainsi été visités : Le détecteur à faune de La Buisse, les ouvrages moyenne faune à Voreppe, les aménagements pour la petite faune en milieu urbanisé à Charavine, le crapaud-duc de la Réserve Naturelle Nationale du Grand-Lemps, le passage à petite faune et à tortues Cistude de l'étang de Marsa à Panossas.

La réunion de **novembre 2016** à Lyon a été consacrée à l'analyse croisée des SRCE de Rhône-Alpes et d'Auvergne, à un point d'étape sur les travaux engagés dans le cadre de la CPO infrastructures linéaires de transport, à l'avancement des contrats verts et bleus, au retour d'expérience d'ASF sur les ouvrages faune, et à la présentation de l'offre de formation de la FRAPNA adressée aux gestionnaires. Puis, deux ateliers ont été conduits en parallèle. L'un traitait de la trame bleue sur les aspects réglementaires (DREAL), technique (ONEMA) et financiers (Agence de l'eau). Un retour d'expérience sur la création d'une passe à poissons sur la Drôme a également été présenté. Le second atelier traitait de la trame verte,

avec la présentation du projet de contournement routier de Cournon d'Auvergne à Pérignat-sur-Allier, ainsi que des retours d'expériences du Conseil Départemental de la Savoie avec la construction d'un passage à faune sous la RD 1006, et de APRR sur le suivi des collisions faune sur un tronçon d'autoroute dans le département du Cher et la présentation de différents aménagements en faveur de la faune.

Le Cerema a également présenté un outil simplifié de saisie de données de collisions de la faune à destination des gestionnaires de réseau routier. Les gestionnaires ont eu la possibilité de se porter volontaires pour tester cette méthode. Il faut également noter que 2 outils existent déjà et sont développés par la LPO (Visionature) et par la FRC (Vigifaune).

La visite de terrain du **23 mai 2017** a été ciblée sur les aménagements pour la faune réalisés par la société ASF-Vinci sur une portion ancienne de l'A89. Les ouvrages ainsi visités étaient l'écoduc de Feuillassières (fonçage de buse), l'écopont de Varennes (ouvrage supérieur dont la largeur est de 22 mètres), l'effacement du seuil de la Dore et sa passe à poissons, ainsi qu'un encorbellement dans un ouvrage hydraulique rétablissant l'Aix.

La réunion de **novembre 2017** s'est adressée aux gestionnaires auvergnats. Son contenu est développé dans le paragraphe suivant.

4 - La mise en œuvre du SRCE en Auvergne

Le SRCE Auvergne a été validé par approbation du Conseil Régional le 30/06/2015 et par arrêté préfectoral du 07/07/2015. En parallèle, la Loi Notre portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République est adoptée par le parlement en juillet 2015.

En Rhône-Alpes, la DREAL et le Conseil Régional ont élaboré conjointement les opérations à mener par les partenaires dès 2014, et la CPO a cadré le travail sur la période s'étendant du 1^{er} novembre 2015 au 31 décembre 2017. Cela n'a pas pu être le cas en Auvergne, dont les services se sont attachés à mettre en œuvre la réforme territoriale et le processus de fusion des régions.

Aujourd'hui, la réforme territoriale est en place, la DREAL et le Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes ont à cœur de faire vivre le SRCE en Auvergne, jusqu'au 31 juillet 2019, date à laquelle le SRADDET, le Schéma Régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires intégrera les différents schémas régionaux, dont le SRCE.

Pour lancer la réflexion en Auvergne, à la demande de la DREAL et de la Région, le Cerema a organisé une réunion le 9/11/2017 pour rassembler les gestionnaires d'infrastructures linéaires de transport, ainsi que les structures en lien avec la faune sauvage, la LPO, la FRANE, la FRC et les FDC.

L'objectif était de présenter les actions qui ont été menées en Rhône-Alpes à titre d'information, ainsi que des actions déjà menées en Auvergne. L'après-midi a été consacré à un atelier participatif pour prioriser les actions à mettre en œuvre pour dynamiser le SRCE. Les priorités qui forment un consensus sont l'acquisition de la connaissance, la mutualisation de cette connaissance et la sensibilisation des acteurs non spécialistes des continuités écologiques. La dynamique désormais en place mérite d'être consolidée à l'échelle de la nouvelle région.

Les pilotes du SRCE, la DREAL et la Région doivent maintenant définir et impulser les actions qui seront mises en œuvre d'ici juillet 2019.

5 - La sensibilisation et la formation des gestionnaires aux enjeux de collision

Ce pan de la CPO a été confiée à la FRAPNA. En préalable, le Cerema a transmis des supports de formation existants sur ce sujet dont il avait connaissance. Au 1er trimestre 2017, la FRAPNA a adressé aux gestionnaires un pré-programme avec 6 journées de formations prévues dans l'Ain, l'Ardèche, l'Isère, la Savoie, la Haute-Savoie et le Rhône en Avril, mai ou Juin 2017. A ce jour, le Cerema n'a pas reçu les éléments de bilan de son action (supports de formations, nombres, lieux et acteurs formés, ...).

6 - Perspectives

Le travail sur la base de données collisions faune va se poursuivre au premier trimestre 2018. La LPO (Visionature), la FRC (Vigifaune) et la DIRCE vont transmettre début 2018 les données de collisions récoltées tout au long de l'année 2017 pour poursuivre l'analyse des données de collision sur Rhône-Alpes, et affiner si possible les représentations des points de conflits.

Pour sa part, le Cerema préconise de :

- poursuivre et amplifier le dispositif de collecte et de traitement des données de collisions à l'échelle régionale
- pérenniser le Geist comme instance de partage, d'échanges, de mutualisation d'expériences à raison de deux rencontres par an.

La DREAL, la Région, le Cerema, ainsi que les partenaires de la CPO préciseront les actions à faire perdurer ou à initier pour faire vivre les SRCE jusqu'en juillet 2019, date à laquelle le SRADDET intégrera les différents schémas régionaux, dont le SRCE.

Rédigé le 18 décembre 2017

La chargée d'Affaire

Laurence THUILLIER

Vu et approuvé, le 19 décembre 2017

La Cheffe d'unité Biodiversité Eau

Virginie BILLON



Cerema – DETC – BE, le 20 Décembre 2017



Cerema Centre-Est

Département Environnement Territoires Climat - 46, rue Saint-Théobald - BP 128 - 38081 L'ISLE D'ABEAU CEDEX - +33 (0)4 74 27 51 51
Siège social : Cité des mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30
Établissement public - Siret 130 018 310 00107 - TVA Intracommunautaire : FR 94 130018310