

## LES TALUS FERROVIAIRES

LES EMPRISES FERROVIAIRES OFFRENT DES POSSIBILITÉS DE REFUGE ET D'HABITAT POUR LA FAUNE ET LA FLORE ET JOUENT UN RÔLE DE CORRIDOR ÉCOLOGIQUE. INACCESSIBLES AU PUBLIC, ELLES SONT UN RÉSERVOIR BIOLOGIQUE POUR LA REPRODUCTION DE CERTAINES ESPÈCES.

### 54 Talus ferroviaires

Avec 4 700 km de voies ferrées en Ile-de-France, les dépendances ferroviaires constituent des zones de transition entre les habitats. Elles permettent l'insertion des infrastructures dans les territoires tout en offrant des possibilités de refuge ou d'habitat pour la flore et la faune. Lorsque certaines conditions sont réunies, les emprises ferroviaires peuvent accueillir une flore et une faune parfois originale (amphibiens, reptiles, mammifères) qui peut réaliser tout ou partie de son cycle biologique (nourriture, repos, reproduction, déplacement) dans ces milieux de substitution. Ces emprises ferroviaires remplissent alors un rôle de réservoir biologique (source)

et de corridor écologique (continuités avec d'autres réseaux existants) pour certaines espèces. Il convient de valoriser ces emprises ferroviaires pour améliorer la continuité écologique pour certaines espèces et créer des réservoirs de biodiversité du fait de leur inaccessibilité à l'homme.

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Ile-de-France met en avant la préservation et la restauration des continuités en milieu urbain. Le plan d'action affiche dans les orientations relatives aux infrastructures linéaires, l'amélioration de la transparence des infrastructures ayant un effet de coupure dans les réservoirs et les corridors. Il affiche parmi les orientations relatives au

milieu urbain, l'interconnexion des espaces verts ou naturels au sein du tissu urbain.



> Cedemère noble



> Génie écologique sur un talus de la rue Latérale, à Courbevoie

### 55 Retour d'expérience des modes de gestion des talus ferroviaires de la ligne L du transilien

Après quinze ans de gestion des talus de la ligne L du Transilien, le Conseil régional d'Ile-de-France et la Direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement d'Ile-de-France (DRIEE), en partenariat avec la SNCF, ont missionné Espaces afin de réaliser un retour d'expériences sur les modes de gestion appliqués aux talus ferroviaires. La ligne L, par sa situation géographique riche (diversité géologique, gradient d'urbanisation, nombreux réservoirs de biodiversité), a été au cœur de cette étude-action.

#### Première phase et premiers résultats

Dans une première phase, Espaces a rencontré 45 acteurs : collectivités, associations, entreprises, établissements publics et riverains. Les entretiens ont

permis de récolter des informations sur la topographie des talus ferroviaires, les modes de gestion, la biodiversité et le ressenti des acteurs interviewés.

Une diversité dans la gestion des talus ou des pieds des talus a été mise en évidence : allant de la friche aux jardins familiaux ou partagés, en passant par l'apiculture, la viticulture, la gestion écologique, la gestion horticole, jusqu'à la remise à niveau périodique. Des données révélant la présence d'espèces intéressantes, indicatrices ZNIEFF, ont montré la fonction de corridor écologique des talus. L'étude souligne plusieurs points positifs de la gestion écologique des talus : le développement de la biodiversité, le zéro phyto, l'intégration des emprises ferroviaires dans le paysage, la bonne acceptation sociale, des coûts

économiques moins importants. Elle définit la gestion écologique comme le mode de gestion à privilégier et à appliquer lorsque les contraintes sécuritaires incombant à la SNCF le permettent.

#### Vers une convergence des acteurs

En perspective, une coopération transversale entre les acteurs pourrait mener à réduire les écarts de gestion sur ces emprises ferroviaires et leurs abords et à former un continuum écologique fonctionnel. Espaces réalise, en 2016, un diagnostic en vue d'élaborer un document de gouvernance qui pourrait prendre la forme d'un contrat Trame verte et bleue du corridor écologique de l'Ouest parisien. Cette 2<sup>e</sup> phase d'étude est notamment soutenue par la Fondation de France et la DRIEE Ile-de-France.