

**Etude des corridors écologiques reliant
l'Espace Nature des Iles et Lônes du Rhône
aux espaces naturels ou agricoles locaux**

Maud Athanaze
26/05/10

INTRODUCTION

La protection de la Nature a longtemps été faite à travers la protection de certaines espèces et de certaines zones particulières, restreintes ; elle doit se faire aujourd'hui à travers l'étude des réseaux écologiques qui connectent ces zones de biodiversité afin de préserver les espèces en voie de disparition mais aussi les espèces dites « banales ». La protection des réseaux écologiques permet par ailleurs la conservation réelle de l'écosystème, l'écosystème ayant besoin de ces échanges internes.

L'étude des réseaux écologiques à l'échelle européenne, voir à l'échelle mondiale, met en avant une zone particulièrement importante mais aussi très fragile : l'espace rhodanien. En effet, le Rhône et ses alentours jouent un rôle essentiel dans la mobilité de la faune et la flore à toutes les échelles d'études. Ainsi, à l'échelle européenne le Rhône sert de fil directeur pour les oiseaux migrateurs à la fin de la saison favorable ; à l'échelle nationale et européenne, le fleuve est un embranchement entre différents corridors d'ampleur national ; à l'échelle régionale, l'espace rhodanien permet de connecter différentes zones réservoirs telles l'île de Crémieu, les monts du lyonnais et le Pilat ; et enfin à l'échelle locale, le fleuve joue un rôle de corridor entre différentes zones nodales et zones tampons, mais aussi un rôle de zone réservoir. Ces différentes échelles interagissent entre elles et forment ainsi un réseau écologique complexe composé d'espaces plus ou moins dégradés, reliés entre eux par des flux variables dans le temps et en intensité.

Le Rhône, fleuve essentiel pour les réseaux écologiques, est aussi un bassin de vie formidable. Il abrite une diversité faunistique et floristique considérable. Cette biodiversité doit non seulement être protégée contre les diverses attaques anthropiques qu'elle subit, mais également être reliée avec les zones afin de permettre le maintien, dans des conditions favorables, de populations animales ou végétales.

L'étude des corridors écologiques portera essentiellement sur le réseau écologique rhodanien à l'échelle locale, autour de l'Espace Naturel des Iles et des Lônes. Afin de réaliser au mieux ce travail d'investigation, l'étude sera divisée en différentes parties. Tout d'abord, la méthodologie utilisée durant toute l'étude sera détaillée, puis nous analyserons les zones nodales et enfin les corridors écologiques qui les relient.

I - Méthodologie:

1. Identification des zones nodales
2. Identification des possibilités de corridor écologique en fonction des caractéristiques du terrain d'étude.
3. Analyse de ces corridors écologiques
 - Points d'études :
 - Etude des caractéristiques topographiques
 - Etude de la végétation environnante
 - Etude de l'urbanisation
 - Etude des acteurs de l'aménagement potentiel du corridor
 - L'analyse des corridors a été faite selon différentes règles :
 - La largeur est approximative, elle prend en compte uniquement le maximum et le minimum.
 - La longueur est calculée approximativement du bord du Rhône :
 - *jusqu'à la dépression topographique caractérisée par la présence d'une ancienne carrière pour la rive droite
 - *jusqu'aux grandes terres ou jusqu'à la forêt de Ternay pour la rive gauche

Ainsi les corridors écologiques sont étudiés à partir de l'île de la table ronde et de l'île aux chèvres et de la rive droite du Rhône. Les corridors des rives droite et gauche peuvent être ainsi des corridors d'entrée dans l'île ou des corridors de sortie. Il suffit de relier un corridor de l'Est du Rhône avec un de l'Ouest pour avoir une trajectoire entière entre une zone nodale de l'Est et une de l'Ouest.

II - Les zones nodales

1. La Forêt alluviale

La forêt alluviale s'étend sur l'Espace Nature des Iles et Lânes du Rhône - l'île de la table ronde et de l'île de la chèvre –et sur la rive droite – île Bouilloud et île Tabard -. Cet ensemble s'étend ainsi sur plus de 400hectares. Cet espace est limité à l'Ouest par la voie ferrée.

Sur la rive droite, nous observons la forêt alluviale d'origine. Au sein des îles, la forêt spontanée - issue des grands travaux hydrauliques des années 60 de restauration du Rhône, des îles et des îlons - prend toute son ampleur. La végétation est très variée, nous retrouvons une végétation plus sèche vers les bords du canal à l'inverse de la végétation de milieu humide à l'intérieur de l'île et aux bords du Rhône. La forêt est en plein renouvellement biologique, la forêt pionnière de peuplier disparaît petit à petit pour laisser place à une plus grande diversité avec la mise en place de nouvelles espèces comme le chêne et le frêne.

Les îles présentent très peu d'activité humaine. Nous retrouvons des signes d'activités anthropiques au niveau de l'île de la chèvre où perdurent une pépinière et une usine. Mise à part cela, il n'y a pas de bâtiments résidentiels et les infrastructures de transports sont quasi-absentes.

Le SMIRIL est le principal acteur de l'aménagement et de la conservation de ce territoire.

Cette étude des corridors écologiques se base à partir de ces îles, et de la rive droite du Rhône.

2. Les Monts du Lyonnais

Les Monts du Lyonnais représentent une des zones réservoirs les plus importantes au sein du SCOT Rhône-alpin. En effet, cette zone concentre toutes les caractéristiques des bassins de vie. Tout d'abord, il s'agit d'un milieu naturel de bonne qualité, où nous remarquons une mosaïque de biotopes différents grâce à la diversité des paysages : des bois denses, des zones humides et riches, des surfaces agricoles ouvertes et diversifiées, un réseau hydrographique important...

L'accès aux Monts du Lyonnais, depuis le Rhône, se fait nécessairement à travers le plateau dégradé de la rive droite du Rhône, c'est à dire à travers les villes de Millery, Vernaison, Grigny... Lors de l'étude du terrain, nous pouvons remarquer que la zone la plus difficile à franchir est celle située entre le Rhône et la dépression située derrière Millery. C'est ainsi que notre étude des corridors sur la rive droite se limitera à cette zone, car une fois la carrière accessible, les Monts du Lyonnais sont facile d'accès.

3. Les Grandes Terres

Les Grandes Terres constituent une zone de grande plaine de 500 hectares, limitée par Feyzin et Corbas au Nord, la raffinerie à l'Ouest, St Symphorien d'Ozon au Sud, et l'aérodrome de Lyon-Corbas à l'Est.

Le sol de cette zone est relativement fertile ce qui permet l'installation d'une grande diversité de la végétation. En effet, le sol est composé d'une épaisse couche de molasse recouverte par une couche de moraine sur laquelle repose un limon fertile ainsi qu'un riche humus.

La végétation des Grandes Terres est essentiellement composée de petites et moyennes surfaces agricoles remembrées formant ainsi de grandes aires agricoles. L'agriculture dominante reste celle des grandes cultures telles le maïs, le colza et le tournesol. Nous retrouvons par ailleurs quelques haies champêtres - composées d'arbres,

d'arbustes et de buissons - séparant les champs, elles ont été replantées suite au dernier remembrement ; mais aussi quelques zones boisées tel le bois du fort de Feyzin.

Les infrastructures de transports y sont moindres, les Grandes Terres sont quadrillées par des routes utilisées principalement pour les déplacements entre les champs pour les agriculteurs. Elles sont donc peu fréquentées.

Le Syndicat des Grandes Terres est le principal acteur de l'aménagement de ce territoire.

L'étude des corridors écologiques se limite à l'Est par les Grandes Terres pouvant servir de zones réservoirs pour certaines espèces ou de zone de passage avant d'accéder à l'Isle de Crémieu pour d'autres espèces.

4. Le Pilat

Le Pilat est un ancien plateau de 350 hectares situé au Sud des monts du lyonnais. Il s'agit d'une zone ancienne engagée dans la protection de l'environnement en accord avec les activités humaines, principalement agricole. Ce massif a ainsi été labellisé Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) en 1989, puis Espaces Naturels Sensibles (ENS) peu de temps après.

En effet, le Pilat présente une grande diversité de sa végétation en lien avec la présence de différents climats sur cette zone. Nous remarquons ainsi la présence d'un climat plutôt de type méditerranéen à l'Est, un climat de type continental à l'Ouest mais aussi un climat de type montagnard au cœur du Pilat. De ce fait, nous pouvons observer de fortes différences de végétation en fonction des zones : nous retrouvons des vignes et des arbres fruitiers - dans le versant le plus chaud, à l'Est - des conifères et des fougères à l'Ouest, et enfin des plantes d'altitudes (bruyères, myrtilles) au cœur, sur les crêtes.

Les infrastructures de transports sont relativement peu importantes et leur développement est limité par le label Parc Naturel du Pilat.

L'accès au Pilat depuis le Rhône se fait par le piedmont rhodanien en traversant l'agglomération de Givors. Une fois que le piedmont rhodanien est accessible, l'ensemble du Pilat est facile d'accès.

5. Marais de l'Ozon

Les marais de l'Ozon constituent une zone limitée par le Rhône à l'Ouest, St Symphorien d'Ozon au Nord, Chaponnay à l'Est, et par la plaine d'Heyrieux et la balme viennoise au Sud.

Il s'agit d'un espace présentant un important réseau hydrographique constitué de l'Ozon et de ses divers bras. Ce réseau hydrographique est composé du cours d'eau de l'Ozon, mais aussi des nappes phréatiques qui affleurent à la surface sous forme de sources naturelles.

Cette zone humide accueille une biodiversité très importante, liée aux caractéristiques de son réseau hydrographique et à l'inondabilité du terrain. Nous retrouvons des espaces boisés de taille moyenne - voire de grande taille au Sud-, des arbres et des arbustes isolés, ainsi que des haies champêtres. Nous observons par ailleurs une remarquable diversité dans l'agriculture : pâturages, cultures fourragères, maraîchages...

Ce lieu est marqué par la présence des hommes. Les infrastructures de transports sont peu importantes entre les diverses surfaces agricoles mais les routes sont plus importantes entre les différentes villes environnantes, sans oublier que l'A46 coupe le marais de l'Ozon du Nord au Sud.

Le principal acteur de l'aménagement et du maintien de ce territoire est la Communauté de Communes du pays de l'Ozon.

L'accès au Marais de l'Ozon s'effectue depuis le Rhône, entre Ternay et Sérézin du Rhône.

III - Les corridors écologiques

• Le Rhône :

Le Rhône prend sa source dans un glacier au sein des Alpes suisses, le glacier de Furka. Il parcourt ensuite 812 km avant d'atteindre la mer Méditerranée. Il présente un débit moyen annuel allant de 500 à 1700mètres cube par seconde.

La vallée du Rhône présente des paysages très diversifiés. L'importante diversité de la végétation, de la topographie et de la pédologie est à l'origine de zones relativement riches pouvant accueillir une biodiversité variée tout au long du parcours du fleuve.

L'urbanisation des bords du fleuve est à l'image de la végétation, très variée. Nous retrouvons ainsi des zones très peu urbanisées telle la source du Rhône, mais aussi des espaces présentant une forte urbanisation ainsi qu'une forte industrialisation telle la vallée de la Chimie que nous retrouvons au sein de notre site d'étude. Le fleuve totalise environ six sites nucléaires, dix-neuf aménagements hydrauliques et de quelques grandes agglomérations urbaines. Ces zones de forte industrialisation et urbanisation peuvent être dangereuses pour l'environnement (vidange des barrages, pollution accidentelle ou non...).

Ainsi, le Rhône peut être une zone réservoir lorsque ses abords sont favorables au développement et au maintien de la biodiversité, mais aussi un corridor biologique entre ces différentes zones.

Les acteurs de l'aménagement de corridor sont le conseil régional, le département, le Grand Lyon, et le CNR (Compagnie Nationale du Rhône), mais aussi les différents syndicats des eaux jalonnant le parcours du fleuve.

• Les îles :

Nous pouvons distinguer un corridor écologique au sein même de l'île de la chèvre et de la table ronde. Il s'agit d'une trame verte orientée Nord-Sud. Cette trame suit le tracé de l'île, elle mesure ainsi 9,5km de longueur pour 150m à 600m de largeur.

L'étude de la topographie de ce corridor révèle un relief relativement plat à une altitude d'environ 156m.

Ce corridor présente une végétation variée mais dominée par les peupliers.

Il n'y a quasiment pas de trace d'activités humaines mise à part l'implantation d'une pépinière sur l'île de la chèvre obstruant presque totalement le corridor. Cette zone

d'étranglement est le seul barrage à la libre circulation de la faune au sein de cette trame verte.

Les principaux acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région Rhône-Alpes, le département du Rhône, le Grand Lyon et le SMIRIL. Cette zone actuellement classée ZNIEFF fait l'objet d'une attention environnementale toute particulière : elle est entretenue par le SMIRIL afin de préserver au mieux la biodiversité qu'elle accueille. Mais nous pouvons remarquer que l'on retrouve certaines espèces uniquement au Nord de l'île, il y a donc une barrière à la libre circulation des espèces au sein même de l'île, au niveau de la pépinière. L'enjeu de ce corridor est très important, ce corridor permettrait une continuité écologique au sein même d'une zone nodale.

• Rive droite :

Trame verte :

1. Carrière de Grigny :

Il s'agit d'un corridor de grande envergure avec une largeur allant de 0,75km à 1km250 pour une longueur approximative de 2km750. Ce corridor est orienté Est-Ouest.

La topographie de ce corridor est assez classique : un talus abrupte de 80m de dénivelé puis un plateau, et enfin un talus de pente légère de 90m.

Ce corridor présente une végétation relativement variée, nous y retrouvons des vergers et des plantations, des bois, des prairies mais aussi des vignes. La présence de bois et de prairies est importante ; en effet, les terrains étant soumis à de nombreuses contraintes liées au relief, l'agriculture y est relativement clairsemée. Les surfaces agricoles sont organisées en « lames de parquets », synonyme de mécanisation de l'agriculture.

La présence d'urbanisation est peu importante au niveau du corridor, nous observons uniquement la présence de deux réservoirs et de quelques granges, ainsi que quelques résidences pavillonnaires au Sud de Millery. Les infrastructures de transports sont peu importantes, la majorité des routes est utilisée uniquement pour l'agriculture, la circulation entre les champs. La route la plus importante est la départementale D 117E.

Par contre, nous pouvons remarquer de nombreux barrages à la libre circulation de la faune au sein de cet espace : de nombreux renforts ont été mis en place contre le talus, le long de la voie ferrée ; l'installation d'habitation le long de la voie ferrée participe à la mise en place de barrières, de murets, de grillages et de haies ; pour finir, la présence d'infrastructures de transports potentiellement dangereuses provoque la mise en place de haut grillage. Le franchissement de ces barrières artificielles est alors complexe, mais nous observons une certaine perméabilité telle la destruction de certains grillages sur une zone restreinte, l'avancée de la végétation sur les renforts ou la création de tufières sous la voie ferrée. Par ailleurs, une fois la voie ferrée traversée, il faut alors traverser la route puis les renforts situés au bord de cette route.

Les principaux acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région Rhône-Alpes, le conseil général du Rhône, le Grand Lyon, la ville de Grigny, la ville de Millery, les propriétaires de la carrière et la SNCF. Le débat autour de ce corridor doit réunir de

nombreux acteurs publics et privés, n'ayant pas les mêmes motivations et contraintes. Il faut non seulement que les gestionnaires des infrastructures de transports barrant le linéaire du corridor (Voie ferrée et route départementale) s'accordent afin de créer une zone de passage, mais aussi que les propriétaires de la carrière n'empêchent pas la faune de parcourir la carrière de Grigny, que les paysans cultivant les surfaces agricoles entre Grigny et Millery n'entretiennent pas de grande haies entre les champs ni ne mettent en place des barrières infranchissables. Pour finir, la région et le Grand Lyon sont dans l'obligation de veiller au maintien de cette zone agricole afin de ne pas laisser place aux constructions résidentielles ou industrielles.

2. Millery

Il s'agit d'un corridor relativement étroit avec une largeur allant de 0,37km à 1km¹²⁵ pour une longueur de 3km. Ce corridor est orienté SE-NO. Ce corridor partage la même « issue » avec le corridor de la carrière de Grigny au niveau du Rhône, mais ils sont séparés quelques mètres plus loin par la vallée du cours d'eau de Millery.

L'étude de la topographie de ce corridor révèle la présence d'une vallée encaissée d'environ 110m remontant progressivement, puis un talus avec une pente peu importante de 60m, un plateau et enfin une pente moyenne de 90m.

Nous y retrouvons une végétation traditionnelle composée de forêt, de prairie et de verger. La présence en arbre, arbuste et buisson est importante, que ce soit au sein des forêts près de la vallée tel le Bois Comtal, ou que ce soit au sein des haies en bordure d'habitation et de champs. L'occupation agricole des sols offre une grande diversité écologique à travers ses différentes cultures. Les surfaces agricoles présentent un parcellaire en « lames de parquet ».

Ce corridor est limité de chaque côté par une urbanisation assez importante mais peu dense composée principalement de pavillon résidentiel avec grand terrain. Les infrastructures de transport traversent peu le corridor, nous pouvons observer deux routes principales coupant le corridor au niveau de « Les flachères ».

Etant donné que ce corridor partage la même issue que celui de la carrière de Grigny, nous rencontrons les mêmes barrages à la circulation de la faune au niveau du Rhône (haies, renforts, murs, grillages...).

Les principaux acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région Rhône-Alpes, le conseil général du Rhône, la ville de Millery, la ville de Vernaison, la ville de Charly, le Grand Lyon et la SNCF. Ces acteurs devront s'accorder sur l'aménagement de ce corridor malgré leurs différentes motivations et contraintes. Afin de mettre en place ce corridor, les services d'infrastructures de transports devront créer un passage entre les berges du Rhône et le haut du talus ; la circulation entre le talus et la dépression nécessite l'absence de grandes haies monospécifiques ou d'importantes barrières entre les surfaces cultivées pouvant être mises en place par les agriculteurs, mais aussi l'absence de nouvelles constructions de type résidentielles ou industrielles, la région, le département et le Grand Lyon sont ainsi dans l'obligation de veiller à l'aménagement du corridor.

3. Vernaison

Le corridor de Vernaison est un corridor étroit, il mesure plus ou moins 100m de largeur pour une longueur de 2km750. Ce corridor est orienté Est-Ouest.

La topographie du corridor révèle la présence d'un talus relativement abrupte 60m, puis celle d'un plateau.

Nous observons une végétation très fragmentée, composée de petites prairies, d'arbres et d'arbustes plus ou moins isolés, et de petites surfaces agricoles. Ainsi nous pouvons retrouver une zone de prairie relativement importante en plein cœur du village. Les surfaces agricoles sont très petites et découpées en lames de parquet.

L'espace urbanisé est dense, mais reste parsemé par de grands jardins. Le corridor est alors limité par des zones d'urbanisation plus dense que celle qu'il traverse, telles que Bas Charly au Nord et les Ferratières au Sud.

Les infrastructures de transport sont plus ou moins importantes, mais restent relativement denses. Nous retrouvons, par contre, uniquement des routes ayant pour objet de lier les différentes zones résidentielles entre elles et avec le cœur du village.

Ce corridor présente de nombreux passages difficiles pour la faune, tout d'abord l'accès au plateau de Vernaison doit se faire à travers la voie ferrée et ses nombreux murs et grillages, ensuite la traversée de Vernaison est complexe car elle doit s'effectuer à travers un milieu périurbain relativement dense, la faune doit alors faire face à de nombreux murets, barrières, rues et ruelles.

Les principaux acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, le Grand Lyon, la ville de Vernaison, la ville de Charly et la SNCF. Afin de mettre en place ce corridor, les acteurs gérant les infrastructures de transports doivent s'accorder sur une zone de passage animalier entre le fleuve et le haut du talus ; la ville de Vernaison, la région et le Grand Lyon doivent s'accorder sur la mise en place de réglementation afin de lutter contre une trop forte densification de l'urbain dans la zone de passage.

4. Ile Bouilloud

Il s'agit d'un corridor relativement étroit avec une largeur allant de 625m à 1km pour une longueur de 4km250. Ce corridor est légèrement orienté NE-SO.

L'étude de la topographie révèle la présence d'un talus abrupte de 65m, puis d'un plateau s'élevant doucement de 222m à 254m pour redescendre progressivement à 220m d'altitude.

La végétation rencontrée est composée essentiellement de verger, de prairie et de bois. La disposition des arbres, arbustes et buissons est particulière, nous retrouvons ces végétaux par zones denses de forme géométrique. Cette disposition est révélatrice d'une relative déprise agricole ; en effet, les champs ont laissé place aux friches naturelles et aux forêts qui prennent alors la même forme que les champs anciennement présents. Par ailleurs, nous pouvons remarquer la présence de quelques bassins d'eau sur le plateau.

Ce corridor est limité par des taches d'urbanisation, ce qui lui donne une forme particulière. Il est ainsi séparé en deux branches au niveau de l'issue à l'intérieur des terres par la tache d'urbanisation de Vourles.

L'accès au plateau est assez facile en raison d'une urbanisation peu présente au niveau du corridor dans un premier temps ; mais l'accès ensuite à la dépression est plus

difficile étant donné l'urbanisation de la périphérie de Vourles et de Charly. Cette urbanisation créant ainsi une zone d'étranglement entre les deux villages. Les infrastructures de transport sont peu importantes sur le plateau, mais elles se densifient entre Vourles et Charly.

Les principaux acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, le Grand Lyon, la ville de Vernaison, la ville de Charly, la ville d'Irigny et la SNCF. Ces acteurs sont obligés de s'accorder sur divers points afin de pouvoir mettre en place ce corridor. Tout d'abord, la SNCF et le département doivent organiser une zone de passage à travers les deux infrastructures de transports barrant le passage en bas du talus : la voie ferrée et la départementale. Ensuite, les villes d'Irigny, Vernaison, Charly et Vourles doivent s'accorder sur la mise en place d'une réglementation limitant l'extension urbaine périphérique afin de ne pas empiéter sur l'espace du corridor biologique. Pour finir, les agriculteurs sont dans l'obligation de s'engager à ne pas entretenir des haies denses et monospécifiques entre les champs ni des barrières trop importantes.

Trame bleue :

La majorité des trames bleues analysées sont des cours d'eau non permanents, « ces trames bleues peuvent donc être des trames vertes » lors de l'assèchement du cours d'eau pendant les périodes de déficit hydrique. Par ailleurs, les abords des cours d'eau permanents peuvent aussi être des corridors terrestres de par les abords de ces cours d'eau.

Le Garon fait exception à cela, il n'est pas encaissé dans une vallée peu urbanisée comme les autres cours d'eau, mais se situe au sien d'une plaine transformée en zone industrielle ce qui ne permet pas la mise en place d'une trame verte.

1. Le Garon

Le Garon est un cours d'eau permanent, d'environ 31km, reliant le Rhône aux Monts du Lyonnais. Il présente de nombreux affluents jalonnant les Monts du Lyonnais mais aussi les zones proches du Rhône tel le bois de Montrond, le bois de la cure, Chaponost ... Ces affluents sont des cours d'eau permanents mais aussi des cours d'eau non permanents. L'accès aux monts du lyonnais par le Garon se fait à travers la dépression à l'Ouest de Grigny, à l'endroit où de nombreux corridors se recourent.

Par sa longueur, le Garon traverse de nombreuses zones variées, nous remarquons ainsi divers environnements aux abords du cours d'eau tels des bois, mais aussi des surfaces agricoles et des prairies. Les structures agricoles sont très importantes dans la vallée du Garon, les principaux produits de cette culture sont les céréales, le raisin, les pommes...

L'urbanisation dans la vallée du Garon est dense dans certaines zones – zone industrielle au Sud de Grigny - mais reste tout de même peu importante globalement.

Les principaux acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, la ville de Grigny, la ville de Montagny, le SMAGGA (Contrat de rivière du Garon), le port pétrolier, les gestionnaires de la station d'épuration et la SNCF. Ces différents acteurs doivent s'accorder sur certains points cruciaux pour la mise en place de ce corridor. Le port

pétrolier situé à l'embouchure du Garon doit être aménagé afin de faciliter l'accès au corridor. Les villes de Grigny et de Givors doivent surveiller l'urbanisation aux abords du Garon. La SNCF doit veiller à l'entretien des ponts situés au-dessus du Garon. La région et la Grand Lyon ont alors un rôle de supervision.

2. Millery

Il s'agit d'un cours d'eau non permanent de 1km250 dans une vallée de 75m de largeur et encaissée de 30m.

Ce cours d'eau relie le Rhône et le village de Millery. Il débute en fourche ce qui permet deux orientations du corridor, une plutôt vers le Nord et l'autre vers l'Est.

La végétation de la vallée est composée uniquement de petites prairies et de bois.

Nous pouvons observer quelques résidences au en haut de la vallée, et une pompe au début du cours d'eau. La présence de la pompe fait barrage à la circulation de la faune.

Les principaux acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, la ville de Millery, les gestionnaires de la pompe et la SNCF. Ces acteurs doivent se concerter autour de divers points afin de mettre en place cette trame bleue. D'une part, Les communes et les gérants de la pompe à l'embouchure doivent faciliter le passage obstrué par la pompe. D'autre part, les communes devront conserver les abords du cours d'eau en l'état actuel en luttant contre une trop forte urbanisation de la vallée.

3. Fromentin

Il s'agit d'un cours d'eau non permanent situé au Nord de Vernaison. Ce cours d'eau mesure 1km250 environ ; il n'est pas lié au Rhône en surface, mais en profondeur ; et il est interrompu sur 175m au milieu de sa course. Il se situe au pied d'une butte. Ce cours d'eau forme, sur son parcours, plusieurs petits bassins d'eau.

La végétation environnante est composée de prairie et de bois, ainsi que de quelques vergers.

Les abords très proches du cours d'eau ne sont pas urbanisés. Mais dès que nous nous éloignons du cours d'eau de plus de 50m, nous rencontrons des résidences pavillonnaires.

Les principaux acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, le Grand Lyon, et la ville de Vernaison. Ces acteurs devront s'accorder afin de pouvoir mettre en place cette trame bleue correctement. Le point de discussion le plus important pour ce corridor est l'aménagement de son accès depuis le Rhône.

4. L'Ile Bouilloud

L'Ile Bouilloud est traversée du Sud au Nord par un cours d'eau non permanent de 1km750 de long. Ce cours d'eau est situé dans une plaine au bord du Rhône.

Nous y retrouvons des bois, des prairies et quelques petites surfaces agricoles.

Cet espace vide d'urbanisation et d'infrastructure de transport peut être un véritable bassin de vie. Cet espace est recoupé par la trame verte n°4.

Les principaux acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, le Grand Lyon, et la ville de Vernaison. Les acteurs cités devront veiller au maintien de la zone en l'état actuel en empêchant les tentatives d'urbanisation aux abords du cours d'eau.

5. Ruisseau de Vernières

Le ruisseau de Vernières est un cours d'eau non permanent situé au Sud d'Irigny. Il mesure 1km190 environ. Ce cours d'eau n'est pas lié en surface au Rhône, mais en profondeur. Il est distant du Rhône de 250m à la surface. Il est situé en contrebas d'une petite colline.

La végétation environnante est composée de prairie et de bois.

Les abords du cours d'eau sont urbanisés à partir de 40m, nous retrouvons ainsi quelques maisons le long du ruisseau. Mais, sur la grande majorité du terrain, les abords du ruisseau sont boisés par des haies suivant la trajectoire du ruisseau.

Les acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, Le Grand Lyon, la SNCF et la ville d'Irigny. Ces différents acteurs doivent s'accorder sur l'aménagement de l'accès au ruisseau depuis le Rhône mais aussi à la limitation de l'urbanisation aux abords du cours d'eau.

•Rive Gauche:

Trame verte :

1. Le Grand clos

Il s'agit d'un corridor de 175m de largeur pour une longueur de 375m. Il relie le Rhône et la forêt « le Grand clos » de Ternay, puis les grands espaces de prairie entre Ternay-Communay et St Symphorien d'Ozon. Cette forêt est un véritable lieu de vie biologique : elle est relativement grande et bien irriguée par deux ruisseaux non permanents.

L'étude de la topographie révèle une pente progressive entraînant une remontée du terrain de 85m environ.

La végétation du corridor est composée de bois, de prairies et de surfaces agricoles de taille moyenne. La forêt du Grand clos peut servir de véritable zone tampons.

Ce corridor est marqué par l'absence quasi-totale de construction résidentielle mais aussi par les infrastructures de transports très importantes coupant perpendiculairement le corridor.

La principale zone d'impact au sein de ce corridor est l'A7 et la voie ferrée et leurs barrières et murs.

Les acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, la ville de Ternay, le Grand Lyon, la SNCF et « Autoroutes du Sud de la France ». Ces différents acteurs doivent s'accorder sur l'aménagement du franchissement des infrastructures de transports sur tout le linéaire du corridor – A7 et voie ferrée -, mais aussi sur le maintien de la forêt du Grand Clos.

2. Solaize

Ce corridor mesure environ 250m de large pour 3km de long. Il relie le Rhône au niveau des Tuilières jusqu'aux Grandes Terres ou jusqu'au marais de l'Ozon.

Le corridor se superpose à la trajectoire de l'Ozon, du Rhône jusqu'au niveau du « Vieux Château », puis il se sépare en deux : soit il remonte vers le Nord, à travers Solaize, pour accéder ainsi aux Grandes Terres, soit il descend vers le Sud en suivant la trajectoire d'un embranchement de l'Ozon, fond de Bourse. En direction du Nord, le corridor suit la trajectoire du talus au dessus de l'Ozon, puis remonte ce talus vers « Le Vieux Château ». A ce niveau là, l'étude de la topographie révèle une pente assez forte d'environ 45m. Puis le corridor débouche sur un plateau à 220 m d'altitude. En direction du Sud, le corridor suit la trajectoire du talus, puis la trajectoire de la vallée du cours d'eau « Fond de Bourse », et remonte finalement lentement une pente d'environ 100m pour atteindre la plaine.

La végétation présente est composée de champs cultivés, de bois et de prairies.

Les constructions résidentielles ont une présence relativement importante sur ce corridor ; principalement au début de la vallée de l'Ozon et à Solaize. La disposition des pavillons résidentiels révèle une structure assez dense, mais les espaces entre chaque pavillon sont des espaces boisés, propices à la vie.

Les infrastructures de transports ont, elles aussi, une place cruciale au sein de ce corridor. Nous retrouvons ainsi l'A7 et la voie ferrée à l'Ouest du corridor, mais nous pouvons aussi observer la présence d'infrastructure de transports longeant l'Ozon, et au sein de Solaize. En revanche, ces dernières infrastructures sont peu importantes.

Les acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, les villes de Sérézin-du-Rhône, St-Symphorien-d'Ozon et de Solaize, le Grand Lyon, le Syndicat des Grandes Terres, la Communauté de Communes du pays de l'Ozon, la SNCF et les « Autoroutes du Sud de la France ». Ces différents acteurs devront s'entendre vis à vis de quelques principaux points que sont le franchissement de l'A7 et de la voie ferrée, mais aussi l'urbanisation dans le vallon de l'Ozon et la périurbanisation de la ville de Solaize. Par ailleurs, ils devront surveiller l'intensification de l'agriculture au sein des Grandes Terres.

3. Voie ferrée

Il s'agit d'un corridor de 125m de large pour 3,5km de long. Il relie le Rhône et les Grandes Terres.

Le corridor se situe en parallèle d'un talus raide avec une pente d'environ 80m.

La végétation environnante est composée essentiellement de bois, les terres ne sont pas cultivées ni entretenues étant donné leur situation en pleine pente.

Nous pouvons remarquer une absence totale de constructions résidentielles. Par contre, nous observons une importante infrastructure de transport : la voie ferrée. Cette voie ferrée longe le corridor en contrebas. De plus, l'A7 coupe aussi le corridor au niveau du Rhône.

Les acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, la Grand Lyon, la ville de Solaize, le Syndicat des Grandes Terres, la Communauté de Communes du pays de l'Ozon, la SNCF et « Autoroutes du Sud de la France ». Ces acteurs devront s'accorder sur le franchissement des infrastructures de transports que sont l'A7 et la voie ferrée.

4. Station de pompage

Ce corridor mesure 1m de large pour 375m de long. Il relie le Rhône jusqu'au corridor n°3, entre « les Tuilières » et « l'Institut français du Pétrole ». De ce point les animaux peuvent rejoindre les Grandes Terres (par le corridor n°3) ou les terrains entre ST Symphorien d'Ozon et Ternay (par le corridor de l'Ozon).

L'étude de la topographie révèle une zone relativement plate.

La végétation est essentiellement composée de bois (arbre, arbuste et buisson).

Ce corridor ne présente aucune construction résidentielle, par contre il est traversé par plusieurs infrastructures de transport très importantes : l'A7, puis la D12 et enfin la voie ferrée. Cette accumulation d'infrastructures linéaires constitue une très grande difficulté de connexion.

Les acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, le Grand Lyon, la SNCF et les « Autoroutes du Sud de la France ». Ces acteurs devront s'accorder sur le franchissement des infrastructures de transports que sont l'A7 et la voie ferrée.

5. Feyzin

Il s'agit d'un corridor de 125m à 50m de largeur pour 2,5km de longueur. Il relie le Rhône et le fort de Feyzin en passant sous le nœud autoroutier au Nord de Feyzin.

L'étude de la topographie révèle une plaine sur les premiers 1km300, puis un talus de 40m pour finir sur une immense plaine.

La végétation est composée de bois (essentiellement arbre et arbuste), puis de champs cultivés.

Les bâtisses résidentielles sont importantes lors de la traversée de Feyzin, les constructions résidentielles sont denses mais accompagnées la plupart du temps d'un petit jardin. Par ailleurs, nous retrouvons des constructions industrielles au niveau de la raffinerie de Feyzin qui barre la quasi-totalité du linéaire.

Les infrastructures de transports sont très importantes sur ce corridor. Nous retrouvons ainsi l'A7 et la voie ferrée, mais aussi de nombreuses routes départementales. Ce corridor sera très difficile à reconnecter ; mais la piste d'une réserve foncière du Grand Lyon, entre les zones industrielles, pourrait permettre d'envisager la réhabilitation de ce corridor.

Les acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, la ville de Feyzin, le Grand Lyon, le Syndicat des Grandes Terres, la SNCF, les « Autoroutes du Sud de la France » et la Raffinerie de Feyzin. Ces acteurs devront s'entendre sur le franchissement des infrastructures de transports mais aussi des infrastructures industrielles, puis sur la maîtrise de la densification du système urbain de Feyzin.

Trame bleue :

Les trames bleues analysées ci-dessous sont toutes deux des cours d'eau permanents, il n'empêche que les abords du fleuve peuvent aussi être empruntés en tant que trame verte.

1. Ruisseau de l'Ozon + Fond Bourse

Le ruisseau de l'Ozon est un ruisseau permanent, orienté globalement Est-Ouest, en contact en surface avec le Rhône. Le Fond bourse est un cours d'eau non permanent, orienté NNO-SSE. Ces deux cours d'eau se rejoignent presque en surface à l'Ouest de Molléna. L'addition de ces deux cours d'eau mesure environ 3km.

Ces ruisseaux forment quelques bassins d'eau sur leur passage.

Ces cours d'eau sont entourés d'une végétation composée principalement de prairies et de bois.

Les abords directs des cours d'eau sont souvent urbanisés, les abords non urbanisés sont entourés de haies d'arbre et d'arbuste suivant le cours des ruisseaux.

Le franchissement souterrain de la voie ferrée et de l'autoroute A7 est une difficulté importante. Mais l'exemple du Castor qui est arrivé à franchir cet obstacle doit nous faire envisager une connexion possible.

Les acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, la ville de Sérézin-du-Rhône, de St-Symphorien-d'Ozon, et de Solaize, le Grand Lyon, la Communauté de Communes du pays de l'Ozon ainsi que la SNCF et les « Autoroutes du Sud de la France ». Ces différents acteurs doivent s'accorder sur l'aménagement de l'accès au ruisseau depuis le Rhône mais aussi à la limitation de l'urbanisation aux abords du cours d'eau principalement au sein de la ville de Sérézin du Rhône.

2. Ruisseau de l'Ozon

Le ruisseau de l'Ozon dans sa totalité mesure 7km75, si l'on prend sa ramification la plus longue. Il est situé tout d'abord en contrebas d'un talus puis en plaine.

Ce cours d'eau traverse des bois et des prairies.

Lors de l'analyse du parcours du ruisseau de l'Ozon, nous remarquons qu'il traverse des zones relativement peu urbanisées en début de parcours, puis des zones urbaines beaucoup plus denses au niveau de St Symphorien d'Ozon, pour finalement rejoindre une zone très peu densément peuplée, occupé presque uniquement par les prairies et les surfaces agricoles.

Les acteurs de l'aménagement de ce corridor sont la région, le département, le Grand Lyon, la ville de Sérézin-du-Rhône, de St-Symphorien-d'Ozon et de Solaize, de la Communauté de Communes du pays de l'Ozon, ainsi que la SNCF et les « Autoroutes du Sud de la France ». Ces acteurs devront s'accorder afin de pouvoir mettre en place cette trame bleue correctement. Les points de discussion les plus cruciaux pour ce corridor sont l'aménagement de son accès depuis le Rhône et l'aménagement de la traversée de St Symphorien d'Ozon, puis le maintien de ce corridor en limitant la densification de l'urbain.

CONCLUSION :

Une fois ces possibilités de corridors repérées et analysées, nous devons encore vérifier leur activité, leur nécessité et leur intensité, ainsi que les caractéristiques de la faune empruntant chacun des corridors, afin d'aménager au mieux ces couloirs de vie. Puis ce travail, effectué à l'échelle locale, doit être connecté avec les différentes réflexions et travaux mise en place aux échelles supérieures.

Bibliographie

Alain PELOSATO, « Le Rhône » édition Que sais je ?

Noel MONGEREAU, « Géologie de Lyon »

Vincent GIRAULT, « Rapport de stage : mise en œuvre des corridors écologiques sur le territoire des parcs naturels régionaux » Fédération des Parcs Naturels Régionaux de France

« Trame verte et bleue : orientation nationale pour la préservation et la restauration des continuités écologiques » (Etat Français)

Conseil Général de l'Isère, « Prendre en compte les corridors biologiques »

« Corridors écologiques de l'Agglomération lyonnaise », Agence d'Urbanisme pour le Développement de l'Agglomération Lyonnaise