

CE 2

Réduction des facteurs de mortalité du Vison d'Europe et de la Loutre d'Europe par collisions routières



OCLT : Préserver les espèces d'intérêt communautaire de la directive Habitats

ODD : Restaurer ou maintenir les populations de mustélidés d'intérêt communautaire

CADRE DE L'ACTION :

Résultats attendus	- à court terme : réduction des risques de mortalité du Vison d'Europe et de la Loutre par collision, - à moyen terme : maintien des populations de Vison d'Europe et de Loutre sur le site.
HIC visés	/
EIC visées	Loutre d'Europe, Vison d'Europe*
Territoires	Partie terrestre du site
Surface	14 268 ha
Actions liées	O1, O2, S5

PLANIFICATION

Etat actuel des connaissances :

- 2011 : Localisation des zones probables de franchissement par la Loutre sur la RD 123, la RD 18 et la D733 (ONF, 2011).

Prévisionnel :

2013	2014	2015	2016	2017	2018

JUSTIFICATION DE L'ACTION

Face à un ouvrage d'art, surtout s'il est difficilement franchissable, les visons, et dans une moindre mesure les loutres, sortent de l'eau, escaladent les berges et viennent déposer leur odeur sur le point le plus haut, c'est-à-dire, s'il s'agit d'une route, sur la voie de circulation.

Les loutres ne franchissent les ouvrages d'art par-dessous que si elles ne perçoivent aucun danger potentiel, s'il y a des emplacements de marquage et si elles sont sûres qu'aucun obstacle n'empêche le passage.

Le Vison préférera quant à lui un passage sec à une zone inondée. Sans aménagement adapté, il passera donc systématiquement sur les routes.

Les plans d'actions européens et nationaux mis en œuvre pour enrayer le déclin des loutres et visons placent la réduction des risques de mortalité routière au rang des mesures les plus prioritaires.

La présente action vise à préserver en particulier ces populations des risques de mortalité par collision le long des axes routiers traversant le marais de Brouage. En 2010 et 2011, trois cadavres de loutre ont été notés sur la route départementale n°123.

DESCRIPTION DE L'ACTION

1. Modalités techniques de mise en œuvre

Préconisations pour les nouveaux aménagements routiers :

Certains travaux d'entretien ou d'aménagement d'ouvrages hydrauliques ne sont pas soumis à autorisation administrative, et donc aux études d'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 (mais peuvent néanmoins être soumis à une étude d'impact). Un partenariat entre la structure animatrice du DOCOB et les services des infrastructures (Etat, Conseil Général, collectivités) sera donc à établir afin d'intégrer les préoccupations liées à la protection du Vison d'Europe et de la Loutre hors procédure administrative.

Aménagement du réseau existant :

➤ Les maîtres d'ouvrage seront alertés par la structure animatrice de l'existence de ces secteurs à risques et de leur niveau de priorité. Il sera réalisé une sensibilisation des maîtres d'ouvrage et des services gestionnaires concernés par le risque de collision, ainsi qu'aux mesures pouvant le réduire.

➤ Le maître d'ouvrage fera réaliser ou réalisera les actions suivantes auxquelles il pourra associer la structure animatrice :

- réalisation d'une expertise précise du site visé avant travaux : identification fine des habitats préférentiels du Vison et de la Loutre aux abords, recherche de gîte potentiel ou avéré, caractéristiques morphologiques du secteur (état des berges, fond du lit du cours d'eau...)
- proposition de mesures adaptées localement au passage du Vison et de la Loutre d'Europe et à la réduction du risque de mortalité et opportunité de réalisation de ces mesures.
- suivi du chantier afin de s'assurer du respect des mesures proposées.

Un diagnostic des ouvrages de franchissement routier a été réalisé, dans le but d'identifier les secteurs à fort risque de mortalité par collision avec un véhicule pour ces espèces. Pour rappel, l'île d'Oléron n'est pas concernée par ce diagnostic, puisqu'aucun indice de présence de la Loutre d'Europe n'y a été découvert entre 2010 et 2011. Trois voies de circulation, sélectionnées en raison de leur importante fréquentation routière et de leur localisation par rapport aux marais, ont été inventoriées : la RD123 (Saint-Agnant ↔ Marennes), la RD18 (Saint-Jean-d'Angle ↔ Saint-Just-Luzac) et la RD733 (Saint-Agnant ↔ Saint-Jean-d'Angle).

54 points de franchissement ont été analysés sur ces axes :

- 31 points sont sans ouvrages ce qui oblige les individus à traverser la route et présentent donc un risque fort;
- 20 ouvrages à risque fort nécessitant une intervention à court terme ;
- 3 ouvrages à risque moyen, nécessitant une intervention à moyen terme ;

Les possibilités techniques, adaptées au cas par cas par un diagnostic préalable, peuvent consister à :

- poser des barrières étanches de part et d'autre de l'ouvrage (grillage à maille fine, diamètre de 25 mm, hauteur 1m, enterré de 30 cm, 100 m minimum de chaque côté),
- installer une « buse sèche » à côté de l'ouvrage hydraulique avec raccordement aux berges naturelles du cours d'eau (80 à 100 cm de diamètre),
- réaliser un ouvrage hydraulique avec banquettes raccordées aux berges naturelles du cours d'eau, permettant aux animaux de circuler à pied sec.

Le cahier des charges précis de chaque aménagement ne sera défini qu'après étude de chaque cas.

Les travaux seront à réaliser de septembre à mars.

Aménagements visant à réduire l'impact des infrastructures routières

Engagements rémunérés	<ul style="list-style-type: none">- Allongement de parcours normaux de voirie existante- Mise en place d'obstacles appropriés pour limiter la fréquentation (pose de barrière, ...)- Changement de substrat- Mise en place d'ouvrages temporaires de franchissement (gué de rondins, busage temporaire, poutrelles démontables, ...) ou permanents- Mise en place d'ouvrages de franchissement permanents en accompagnement du détournement d'un parcours existant- Mise en place de dispositifs destinés à empêcher l'accès sur la chaussée- Mise en place de passerelles et aménagement de passage à gué sur des petits cours d'eau- Etudes et frais d'expert- Toute autre opération concourant à l'atteinte des objectifs de l'action est éligible sur avis du service instructeur
Engagements non rémunérés	<ul style="list-style-type: none">- Tenue d'un cahier d'enregistrement des interventions (dans le cadre des travaux réalisés par le bénéficiaire)

Compléter le diagnostic des ouvrages de franchissement

Il a été précisé précédemment que le diagnostic des ouvrages de franchissement n'avait pas porté sur le réseau routier oléronais. Or la Loutre a été identifiée sur la partie oléronaise du site Natura 2000 « Marais de la Seudre » en 2010. La présence de cette espèce semble donc fortement probable sur les marais salés et doux de la partie insulaire du site « marais de Brouage ». Il s'avère donc pertinent de réaliser un diagnostic complémentaire pour évaluer le niveau de dangerosité des ouvrages des routes oléronaises.

OUTILS DE REALISATION

Animation Natura 2000, Contrat Natura 2000, Charte Natura 2000, Subvention ou toute autre modalité, outil ou projet concourant à l'atteinte des objectifs

ACTEURS CONCERNES (contractants, adhérents, bénéficiaires)

Maîtres d'ouvrage des aménagements.

PARTENAIRES ET STRUCTURES RESSOURCES

Animateur du DOCOB, Sétra, CETE Sud-Ouest, LPO, ONCFS, structures de chasse, observateurs bénévoles

COUTS ET PLAN DE FINANCEMENT INDICATIFS

Coût indicatif unitaire prévisionnel (en €) : selon aménagements à réaliser (données SETRA, 2009)

- Installation d'une buse sèche : 250 € / ml (Ø80)
- Installation d'une banquette : 500 € / ml
- Installation d'un encorbellement : 400 € / ml
- Installation d'un grillage petite faune : 20 € / ml (soit 4000€ par ouvrage pour 100 m de chaque côté)

Budget prévisionnel :

Animation : 5j/an

- Accompagnement des porteurs de projets (diagnostic préalable) : 4j/an
- Suivi des aménagements : 1j/an
- Diagnostic complémentaire : à définir

Soit pour 5 ans, un montant total de 2500 € d'animation.

Financeurs potentiels : Aménagements à la charge du porteur de projets lors de la création d'infrastructures linéaires soumises au décret 2001-1216 du 20 décembre 2001 (évaluation des incidences).

Financement complémentaire envisageable par l'Europe et l'Etat dans le cas de structures existantes.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION DE L'ACTION

Descripteurs de mise en œuvre :

- Nombre de jours nécessaires pour mettre en œuvre l'action
- Nombre d'aménagements réalisés
- Nombre d'aménagements réalisés/Nombre d'aménagements prioritaires,
- Nombre de chantier suivis
- Nombre de cahier des charges d'avant projet réalisés

Indicateurs de performance :

- Evolution de la faune indicatrice (indices de présence)
- Evolution des données collisions routières