

OCLT : O1 - Assurer la bonne conservation des habitats et populations d'espèces d'intérêt communautaire
ODD : O1.M2 - Mettre en œuvre des actions de conservation ciblées sur des habitats et des espèces d'intérêt communautaire localisés

OCLT : O4 - Compléter l'état de connaissance des enjeux écologiques du site et de ses abords, et faire évoluer en conséquence le programme d'action
ODD : O4.1 - Améliorer et actualiser la connaissance des habitats et espèces d'intérêt communautaire, suivre leur évolution

Résultats attendus	Une analyse du risque de mortalité routière et un diagnostic des ouvrages de franchissement dans les secteurs à risque L'aménagement des ouvrages de franchissement dans les secteurs à risque de mortalité fort à très fort Le maintien, voire l'amélioration, des populations de Loutre sur le site
Habitats d'intérêt communautaire concernés	-
Espèces d'intérêt communautaire concernées	Loutre d'Europe (1355)
Localisation	Marais doux traversés par des axes routiers à forte circulation automobile
Surface concernée	-
Planification	Analyse et diagnostic en année 1 Réalisation des travaux en année 2 et 3 d'animation du DOCOB
Actions liées	FG1, FG3, FG8

Justification de l'action

La Loutre est un mustélidé semi-aquatique considéré comme « en danger ». Les plans d'action européens et nationaux mis en œuvre pour enrayer son déclin placent la réduction des risques de mortalité routière au rang des mesures les plus prioritaires.

Face à un ouvrage d'art (pont, passage busé,...), la Loutre d'Europe sort de l'eau, escalade les berges et vient déposer son odeur sur le point le plus haut, sur la voie de circulation. Elle ne franchit les ouvrages d'art par-dessous que si elle ne perçoit aucun danger potentiel, s'il y a des emplacements de marquage et si elle est sûre qu'aucun obstacle n'empêche son passage. La traversée des routes et chemins parcourant les marais s'effectue donc souvent sur la voie de circulation et engendre un risque de mortalité par collision avec un véhicule.

Cette problématique a été prise en compte dans les Documents d'Objectifs des sites Natura 2000 voisins (Marais de la Seudre et de Brouage), où des cas de mortalité par collision sont régulièrement relevés. Sur le site de la Presqu'île d'Arvert, la présence d'une population viable de Loutre d'Europe nécessite de prendre en compte le risque de mortalité par collision routière.

Description de l'action

Cette action poursuit trois objectifs :

- analyser le risque de mortalité par collision routière à l'échelle des marais du site Natura 2000 et réaliser un diagnostic des ouvrages de franchissement routier,
- réduire l'impact existant : en aménageant les franchissements de cours d'eau et de zones humides présentant un risque de collision fort à très fort,
- ne pas dégrader la situation actuelle : en prenant en compte systématiquement cette problématique de conservation dans la conception de tout projet neuf.

1. Réalisation d'un diagnostic des ouvrages de franchissement

Il s'agit d'obtenir un état des lieux sur la perméabilité et la dangerosité des ouvrages de franchissement routiers pour la Loutre. Le diagnostic mentionnera notamment :

- la densité de circulation sur la route considérée : type et dimension de la route et trafic routier régulier et saisonnier (pic estival),
- la localisation et le type d'ouvrages de franchissement : dimensions, tirants d'eau saisonniers, etc...
- la perméabilité de chaque ouvrage de franchissement : passage sous l'ouvrage impossible en permanence, possible par faible tirant d'eau, possible en permanence...
- l'importance de la connectivité au sein du site : localisation de l'ouvrage au cœur d'un marais, sur un axe connectant plusieurs zones humides, sur un axe connectant des zones à enjeux biologiques forts,....

Les résultats de cette étude permettront de référencer les secteurs routiers et les ouvrages les plus à risques.

2. Réduction de l'impact existant en réaménageant les franchissements de cours d'eau et de zones humides présentant un risque de collision : Cas des ouvrages existants

Sur la base des résultats du diagnostic, notamment la hiérarchisation des secteurs routiers selon leur niveau de dangerosité, il sera établi un programme de travaux. Pour chaque ouvrage, un diagnostic détaillé précisera :

- le type d'aménagement nécessaire et les linéaires à protéger,
- les travaux de rétablissement de la transparence en privilégiant dans l'ordre : la reconstitution des berges naturelles, l'installation de passages artificiels de type banquettes ou encorbellement, la pose de buses sèches en dernier recours ou en compléments des aménagements présents, ou tout autre type d'aménagement permettant d'assurer la transparence,
- et/ou l'aménagement d'une protection empêchant les animaux de franchir la chaussée.

Le programme de travaux et les diagnostics détaillés seront élaborés en concertation étroite avec les maîtres d'ouvrages des infrastructures routières de façon à ce que :

- les travaux d'aménagements prioritaires limitant ou supprimant les risques de collision routière soient intégrés dans les programmes d'entretien ou d'aménagement des infrastructures routières,
- des travaux spécifiques soient programmés sur les ouvrages ne devant pas faire l'objet d'interventions courantes.

Pour l'aménagement des infrastructures de transport, on se référera aux recommandations techniques « La gestion des habitats du Vison d'Europe » de la mission Vison d'Europe (décembre 2003).

La mise en œuvre des travaux devra être accompagnée par un expert en matière d'aménagement des ouvrages d'art à destination de la Loutre d'Europe.

Des dispositifs de suivi adéquats devront être mis en place pour s'assurer de l'efficacité des passages installés.

3. Prise en compte systématique de la problématique de conservation de la Loutre d'Europe dans tout projet neuf

Dans ce cadre, la structure animatrice pourra être sollicitée sur les enjeux de conservation du site N2000. L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 devra faire de la conservation de la transparence écologique et de la protection de la Loutre une priorité.

Pour cela, les propositions de mesures de suppression ou de réduction suivantes pourront être proposées :

- modification du tracé,
- choix d'un type d'ouvrage adapté : ponts dalles, viaduc, etc...
- aménagements des ouvrages : berges artificielles, banquettes, encorbellement, buses sèches, rampes d'accès végétalisées aux passages artificiels, dispositifs de protection (grillage petite faune, collecteurs en « L ») empêchant les animaux de franchir la chaussée, etc...
- choix des périodes et du phasage du chantier.

Pour les opérations qui ne feraient pas l'objet d'une procédure préalable d'évaluation, la structure animatrice pourra conseiller les maîtres d'ouvrage afin d'élaborer un cahier des charges spécifique.

Dans tous les cas, les solutions techniques permettant d'assurer la conservation des berges naturelles seront privilégiées.

Outils

Mission d'animation du DOCOB, Contrat Natura 2000 (agricoles, autres,...), subvention ou tout autre outil ou projet y concourant

Acteurs concernés

Maîtres d'ouvrage des aménagements : Conseil Général, Communauté d'Agglomération, Communes, Syndicats de marais,...

Plan de financement

Coûts indicatifs unitaires prévisionnels :

Intitulé	Coût prévisionnel	Calendrier (5 ans)				
Diagnostic des ouvrages de franchissement	5 j. la première année soit 2 500€			X		
Accompagnement des porteurs de projets	suivi des aménagements et diagnostic complémentaire 5 jours/an soit 7 500€					
Travaux d'aménagement des ouvrages de franchissement routiers :	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				X	X

Budget prévisionnel sur 5 ans : 2 500 € la première année (diagnostic)

Pour les années suivantes, il sera fonction des résultats du diagnostic et des Avant-projets (estimations techniques et financières des travaux)

Financeurs potentiels : Etat, Europe, collectivités territoriales, Agence de l'eau, etc.

Partenaires et structures ressources

Structure animatrice du DOCOB, Services de l'Etat : DREAL, DDTM17 et ONCFS (mission Vison d'Europe),
Animateur du Plan National d'Actions Loutre d'Europe, Associations de protection de la nature, Structures professionnelles

Indicateurs de mise en œuvre :

- Efforts consentis : nombre d'heures et coût des réalisations
- Réalisation du diagnostic des ouvrages de franchissement
- Nombre d'Avant projets de travaux réalisés
- Nombre d'ouvrages aménagés
- Nombre de suivis de chantier réalisés.

Indicateurs de performance :

- Ouvrages effectivement restaurés par rapport au niveau hiérarchique d'urgence d'intervention
- Evolution des données de collisions routières
- Evolution des populations de Loure d'Europe.