



Rapport technique

Présentation et résultats des actions conduites dans le département du Tarn-et-Garonne dans le cadre de la déclinaison départementale du projet Via Fauna

01/11/2021



TABLE DES MATIERES

Table des matières.....	2
1. Présentation de la structure et du contexte local du projet Via Fauna.....	3
1.1. La Fédération Départementale des Chasseurs du tarn-et-garonne.....	3
1.2. Le contexte local du projet Via Fauna	4
1.3. Les objectifs du volet N°2	8
2. Les actions conduites dans le cadre du volet 2	9
2.1. Action pour limiter la mortalité de la faune sauvage dans le canal de Montech.....	9
2.1.1. Contexte, objectifs et moyens mis en œuvre.....	9
2.1.2. Résultats et livrables.....	9
2.1.3. Réalisation et limites	13
2.2. Suivi de la mortalité routière de la faune sauvage	14
2.2.1. Contexte, objectifs et moyens mis en œuvre.....	14
2.2.2. Résultats et livrables.....	15
2.2.3. Réalisation et limites	18
3. Discussion et conclusion	19



1. PRÉSENTATION DE LA STRUCTURE ET DU CONTEXTE LOCAL DU PROJET VIA FAUNA

1.1. LA FÉDÉRATION DÉPARTEMENTALE DES CHASSEURS DU TARN-ET-GARONNE



La Fédération Départementale des Chasseurs du Tarn-et-Garonne (FDC82) est une association loi 1901 représentée par 195 Associations Communales de Chasse Agréées (ACCA) et 40 chasses privées.

Elle est constituée de 8 personnes opérant dans les domaines de l'agriculture et l'environnement, la

gestion des zones humides et des espaces naturels (gestion des habitats et des espèces). La Fédération gère également le suivi sanitaire et l'organisation de la chasse au sein du département.

La Fédération des Chasseurs assure des missions de service public codifiées par l'article L420-1 du Code de l'Environnement et est agréée au titre de la Protection de la Nature. A ce titre, elle œuvre en faveur du suivi, de la protection et de la gestion de la faune sauvage et de ses habitats. Elle veille également à la préservation de la biodiversité en siégeant au sein de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers, afin de rendre des avis sur les documents d'urbanisme et projets d'aménagements auprès des services de l'Etat et en siégeant au sein de la Commission Départementale Nature, Paysage et Sites pour la préservation des paysages et la protection de la nature.

La Fédération est engagée dans l'étude des continuités écologiques et dans l'assistance à la prise en compte de ces continuités pour le compte de porteurs de projets (collectivités locales et leur groupement, opérateurs économiques, caisse des dépôts et consignations,...). Plusieurs travaux ont conduit à la définition de la Trame Verte et Bleue dans des documents d'urbanisme (SCoT du PETR Midi-Quercy, PLUi de la Communauté de Communes des Deux Rives, PLUi de la Communauté de Communes Grand Sud Tarn-et-Garonne), à l'étude des impacts des projets d'énergies renouvelables puis à la mise en œuvre de la séquence Eviter, Réduire et Compenser (ERC) notamment sur les projets photovoltaïques développer sur le département.

La Fédération conduit également la mise en œuvre de projets de restauration des habitats de la faune sauvage (restauration de mares, plantation ou entretien de haies, mise en place

de couverts d'interculture, élaboration de contrats pour la mise en place de pratiques agricoles favorables à la faune...).

1.2. LE CONTEXTE LOCAL DU PROJET VIA FAUNA

Le Département du Tarn-et-Garonne est fragmenté par la présence d'infrastructures linéaires de transports (ILT) ayant un fort impact sur les continuités écologiques. Les principales infrastructures sont les deux autoroutes (l'A20 et l'A62), le fleuve de la Garonne, les rivières (le Tarn, l'Aveyron) et le réseau ferroviaire. Ces infrastructures sont considérées comme fortement imperméables et impactantes pour la faune sauvage. Sur le territoire, des axes routiers autres que les autoroutes peuvent également être considérés comme imperméables, notamment les tronçons grillagés ou emmurés.

Le projet Via Fauna conduit par la Fédération Régionale des Chasseurs d'Occitanie permet l'étude des continuités écologiques sur un territoire fragmenté par des Infrastructures Linéaires de Transport (ILT).

Le premier volet du projet (2017-2020) a permis d'améliorer les connaissances sur les interactions entre les ILT et la faune sauvage sur le territoire du Tarn-et-Garonne en développant des outils. Ces outils ont aidé à identifier les ruptures de continuités écologiques engendrées par les ILT. Le projet a donné lieu à la création d'une base de données des Ouvrages Routiers, Ferroviaires et Hydrauliques (la BD ORFeH) recensant les ouvrages pouvant permettre un franchissement des infrastructures linéaires de transport (base de données construite avec une démarche prédictive accompagnée d'une campagne de terrain). Puis à un modèle qui évalue les secteurs potentiellement perméables et les différents éléments de rupture au sein du paysage afin d'identifier les espaces les plus favorables pour les déplacements de la faune. Une application a également été créée permettant le relevé de la mortalité routière de la faune sauvage. Ce suivi a été, dans un second temps, ouvert au grand public donnant lieu à la possibilité d'avoir des données de mortalité sur tout le département.

La Fédération Départementale du Tarn-et-Garonne a testé ces outils sur un territoire test regroupant une dizaine de communes entre Montauban, Castelsarrasin et Montbartier. La problématique était l'analyse des continuités écologiques des Ongulés au vu d'un territoire fragmenté par un réseau routier (autoroutes, routes départementales...), par la présence du canal des 2 Mers et du canal de Montech, du réseau ferroviaire et d'une forte urbanisation (commune de Montauban, Castelsarrasin, Montech,...). La zone test demeurait dans un milieu riche et favorable en habitats pour les Ongulés. Le diagnostic territorial a montré que les principaux boisements (forêt de Montech) étaient connectés par un important réseau de boisements secondaires. Toutefois, les nombreux corridors étaient entravés par les différentes

ILT, certaines représentant des barrières difficilement franchissables par les grands mammifères (voies grillagées, canal équipé de palplanches...).

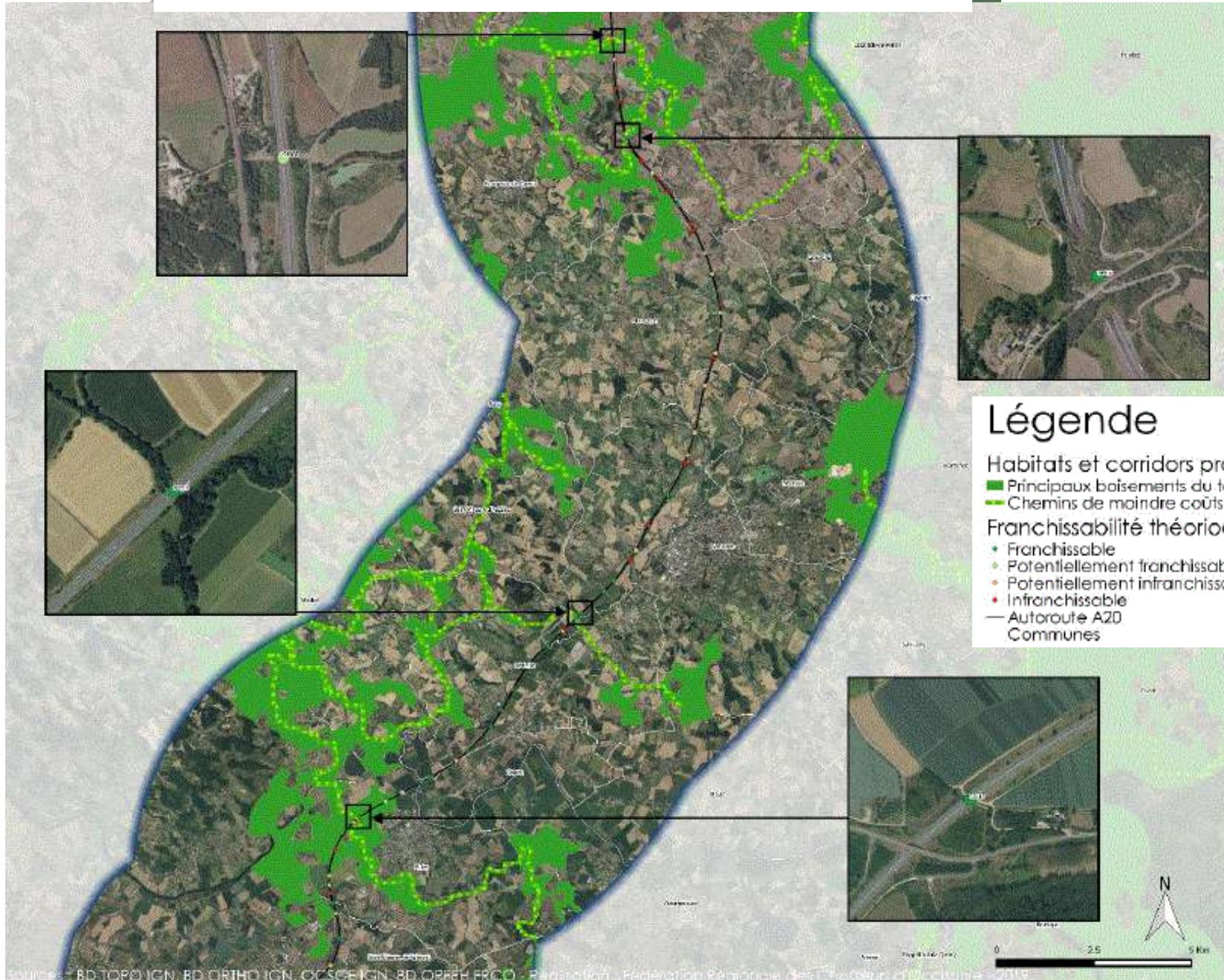
En complément de l'expertise territoriale, l'analyse sur le terrain a permis de recenser et de caractériser les ouvrages et ainsi d'identifier des ouvrages non-dédiés au passage de la faune sauvage mais présentant un enjeu pour la perméabilité écologique.

Cette démarche a permis de tester et d'améliorer les outils pour pouvoir les dupliquer par la suite sur tout le département. Elle a notamment permis de rassembler les différents partenaires du territoire comme le Conseil Départemental 82 (DC82), France Nature Environnement, SNCF-Réseau et Voies Navigables de France dans un but d'agir ensemble sur la problématique des continuités écologiques.

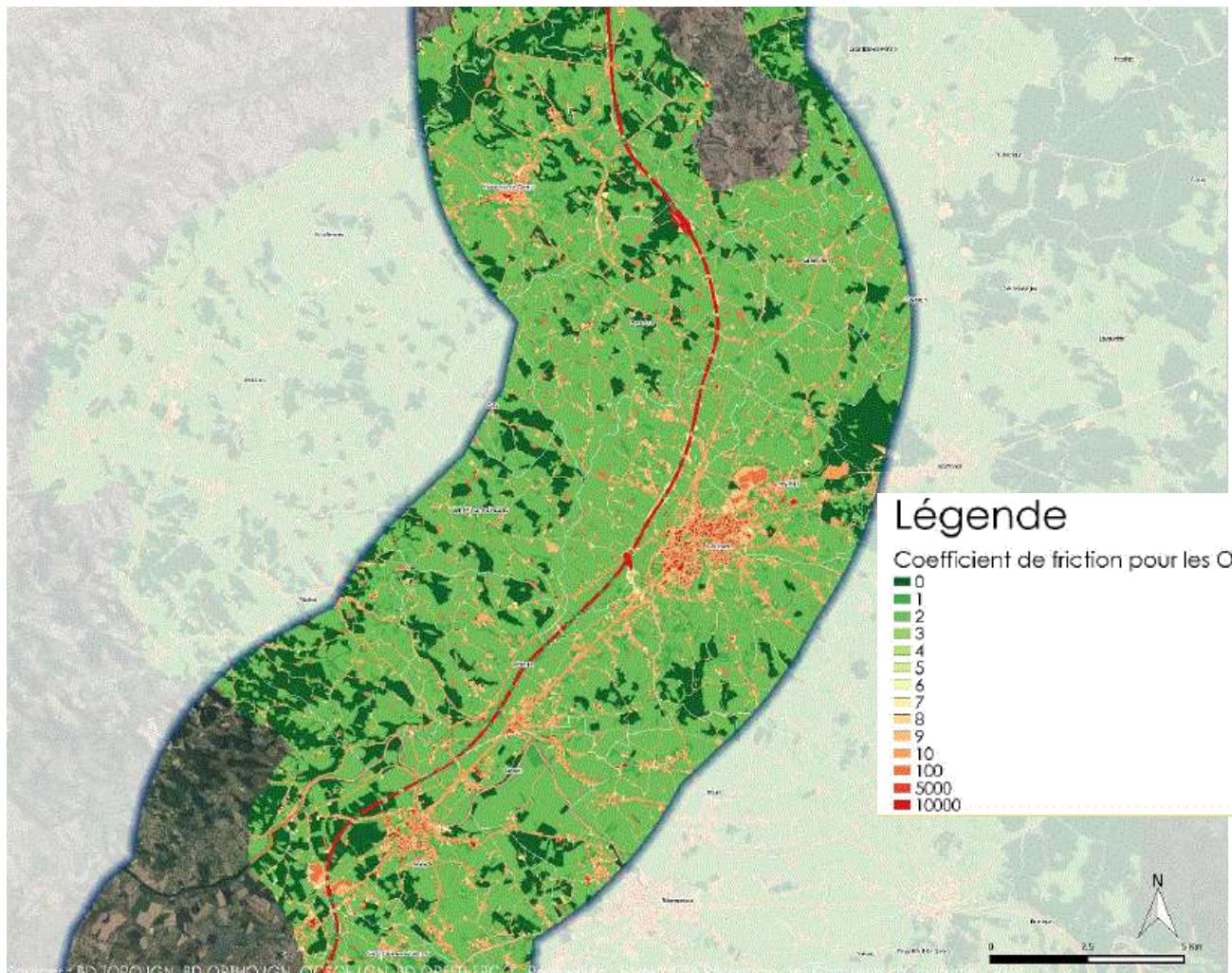
C'est dans le contexte de Via Fauna que le PETR du Pays-Midi Quercy a sollicité l'expertise de la Fédération Départementale des Chasseurs du Tarn-et-Garonne ainsi que celle de la Fédération Régionale des Chasseurs d'Occitanie pour l'appui à l'intégration de la trame verte et bleue dans le cadre de l'élaboration de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). La Fédération a alors identifié le territoire du Pays Midi-Quercy comme site pilote pour le déploiement opérationnel des outils développés. Les données relatives aux continuités écologiques, acquises par la démarche Via Fauna, ont notamment été intégrées par le bureau d'étude en charge de l'élaboration du SCoT. La démarche a été la suivante, la modélisation a été centrée sur la problématique de perméabilité de l'A20 qui représente une importante entrave physique aux déplacements des Ongulés. Le résultat de la modélisation indique que l'A20 peut être franchie sur 5 secteurs disposant à la fois des ouvrages routiers dont les caractéristiques sont les plus favorables et à la fois des paysages les rendant accessibles aux Ongulés. La modélisation a été couplée à une expertise sur le terrain sur 29 des 76 ouvrages présents au niveau de l'A20. Cette expertise a permis de caractériser les ouvrages (longueur, largeur, type de substrat, le paysage environnant...) et a abouti à l'identification des ouvrages d'arts à fort enjeux de transparence écologique sous l'autoroute A20. Les ouvrages peu favorables mais localisés au sein d'habitats favorables peuvent faire l'objet d'aménagements spécifiques afin de renforcer et d'améliorer leur utilisation.

Différentes cartes ont été réalisées dans le cadre de ces analyses.

Carte représentant les continuités écologiques et les éléments favorables aux déplacements des Ongulés autour de l'A20 sur le territoire du PETR Midi-Quercy



Carte représentant les coefficients de friction du paysage pour les Ongulés sur le territoire du PETR Midi-Quercy.



Les coefficients de friction désignent la difficulté qu'à l'espèce de se déplacer en fonction de l'occupation du sol. D'après cette carte, les éléments boisés disposent des coefficients de friction les plus bas signifiant que les Ongulés peuvent facilement se déplacer sur ces occupations. Les éléments urbains et artificialisés disposent des coefficients les plus élevés donc ces éléments sont considérés comme des entraves aux déplacements des Ongulés. L'autoroute A20, principal élément d'entraves aux déplacements des grands mammifères, dispose du coefficient de friction maximal (10000). Les ouvrages routiers, ferroviaires et hydrauliques disposent de coefficients différenciés selon les caractéristiques de chacun.

Les travaux conduits dans le cadre du SCoT ont montré une rupture de continuité écologique très importante sur le secteur nord (entre Caussade et Montpezat-de-Quercy). C'est sur cette problématique qu'un projet opérationnel financé par le plan de relance, le Conseil Départemental du Tarn-et-Garonne et la Communauté des Communes du Quercy-Caussadais a vu le jour. L'objectif est de résorber la rupture de continuité écologique en aménageant un ouvrage d'art existant qui n'est actuellement pas adapté au passage de la faune sauvage.

En parallèle des actions réalisées dans le cadre du projet Via Fauna, la Fédération travaille en partenariat avec l'association Campagne Vivante (CV82) pour favoriser les continuités écologiques en connectant les territoires par la plantation de haies ou de bosquées mais également cette année avec l'entretien d'environ 10 km d'une haie ancienne.

Les outils développés dans le cadre du projet Via Fauna servent également comme base de travail dans la réflexion des projets sur les énergies renouvelables qui se développent sur tout le département du Tarn-et-Garonne. L'enjeu pour la Fédération est d'intégrer la Trame Verte et Bleue (TVB) dans ces projets.

Ces travaux montrent que la démarche Via Fauna peut être utilisée comme un outil d'aide à la décision dans le cadre de projets de planification, en mettant en avant des secteurs à ne pas urbaniser, des ouvrages d'arts à préserver ainsi que des ouvrages à adapter afin de conserver et/ou d'améliorer les fonctionnalités écologiques du territoire.

1.3. LES OBJECTIFS DU VOLET N°2

Le volet 2, débuté en mars 2020, est la phase opérationnelle du projet Via Fauna avec l'objectif de déployer et de tester les outils développés dans le volet 1.

Ce second volet a notamment permis de renforcer la collaboration avec ses différents partenaires dont Voies Navigables de France (VNF). La Fédération a conclu un partenariat avec VNF suite au constat d'une mortalité accrue au niveau du canal de Montech. Le canal de Montech a été identifié comme une infrastructure potentiellement imperméable au passage des Ongulés causant une rupture de continuités écologiques. Il a alors été décidé d'agir afin de résorber cette rupture. Pour cela, ce partenariat a donné lieu à l'installation d'un dispositif permettant aux animaux de sortir de l'eau en cas de chute. L'action est détaillée dans le volet 2.1.

La seconde action, réalisée dans le cadre de Via Fauna, est la mise en place d'un suivi de la mortalité de la faune sauvage. Le suivi a été réalisé sur une infrastructure départementale. La Fédération a notamment travaillé avec le Conseil Départemental du Tarn-et-Garonne (CD82) à l'occasion de ce suivi et a donné lieu à un aménagement du territoire. L'action sera détaillée dans le volet 2.2.

En complément, la Fédération a relayé au grand public et à ses adhérents, via notamment des communiqués sur le site internet, une information pour des suivis participatifs sur le recensement des mortalités routières de la faune. Cette volonté a pour objectif d'accroître les données sur la mortalité de la faune et de couvrir tout le territoire avec la constitution d'un groupe d'observateurs départemental.

Ce second volet a également permis de finaliser la construction du projet qui vise à aménager un ouvrage routier afin de le rendre plus favorable au passage de la faune sauvage, déclinaison opérationnelle de Via Fauna. Après un travail d'appui au PETR du Pays Midi-Quercy dans le cadre du projet d'élaboration de son SCoT, la FDC82 a mis en évidence une rupture de continuité écologique sur l'A20 et a proposé de mobiliser les acteurs locaux pour rechercher des solutions techniques et des financements. Cette action a été détaillée dans la partie 1.2 du rapport.

2. LES ACTIONS CONDUITES DANS LE CADRE DU VOLET 2

2.1. ACTION POUR LIMITER LA MORTALITÉ DE LA FAUNE SAUVAGE DANS LE CANAL DE MONTECH

2.1.1. CONTEXTE, OBJECTIFS ET MOYENS MIS EN ŒUVRE

La Fédération a identifié le canal de Montech comme infrastructure impactant négativement les continuités écologiques de la faune sauvage. Le canal de Montech relie le Tarn au canal de la Garonne. Pour cela, il part de Montauban jusqu'à Montech en traversant plusieurs communes dont Lacourt-Saint-Pierre. La particularité du canal est la présence de berges protégées par des palplanches métalliques empêchant quasiment toute remontée possible des animaux.

Chaque année, le gestionnaire du canal, Voies Navigables de France (VNF), enlève les carcasses des animaux morts. Ce sont notamment des cadavres de chevreuils et de sangliers qui sont retrouvés. Suite au constat d'une mortalité accrue sur ce canal, la Fédération a conclu un partenariat avec VNF. L'objectif est de mettre en place des dispositifs permettant aux animaux de sortir de l'eau en cas de chute et de limiter ainsi la mortalité.

Ce partenariat a alors abouti à la mise en place d'échelles anti-noyades sur les rives du canal. Dans le cadre de Via Fauna, les échelles ont été positionnées sur un tronçon de 5 km au niveau de Lacourt-Saint-Pierre. La Fédération a identifié les localisations des échelles sur le canal et a participé au positionnement de ces dispositifs.

Véritable barrière aux continuités écologiques, VNF travaille sur la problématique de mise en transparence du canal pour résorber ses effets sur les continuités écologiques. Leur travaux s'inscrivent dans le cadre du plan d'action national pour l'étude des continuités écologiques.

2.1.2. RESULTATS ET LIVRABLES

La problématique du canal de Montech est la présence de palplanches métalliques pour protéger les berges qui empêche les animaux d'avoir une fixation pour pouvoir remonter et

sortir de l'eau. Il a été question alors de placer des échelles anti-noyades au niveau des berges permettant aux animaux de sortir. Ces échelles sont constituées de telle manière que les animaux peuvent s'agripper afin de faciliter leur sortie. Les échelles sont fixées au niveau des berges et ne bougent pas avec le courant.

Les photos suivantes montrent la constitution des échelles et comment elles sont positionnées sur les berges :

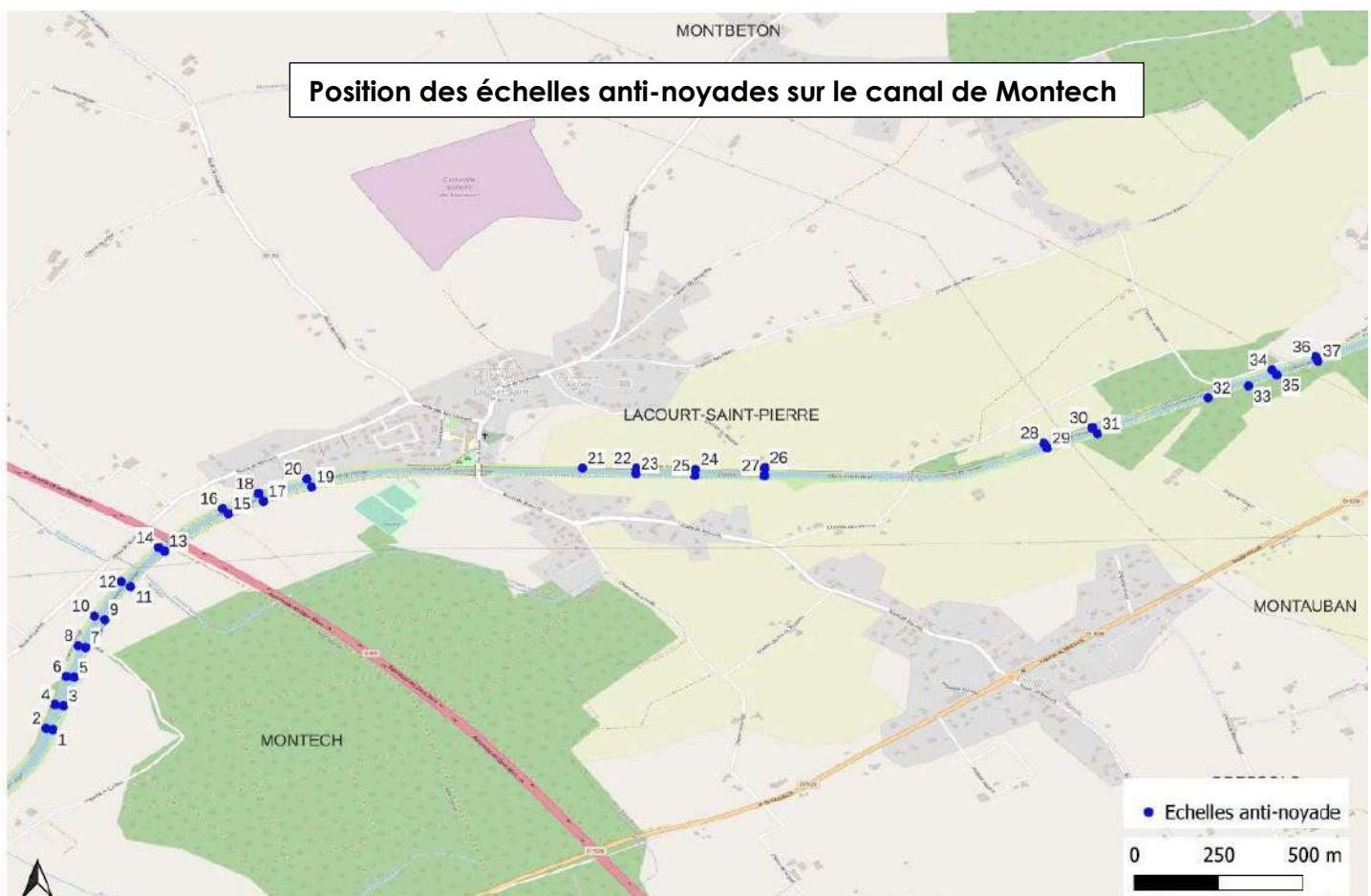




Concernant la localisation des échelles sur le canal de Montech, il a été proposé de positionner les échelles face à face sur les deux rives, rive gauche et rive droite du canal, afin de palier à la largeur entre les berges opposées. Il a également été proposé de mettre les échelles à une faible distance les unes des autres. Cette démarche a été choisie dans le but d'amplifier les chances des animaux de sortir du canal vivant et rapidement (sans trop dériver). Quand un animal tombe, en fonction du courant et de ses capacités il peut se laisser dériver. En augmentant le nombre d'échelles sur un tronçon restreint l'animal peut se raccrocher à une d'elles sans se laisser dériver sur plusieurs centaines de mètres, cette dérive augmente la probabilité de noyade.

Dans le cadre de cette action, la Fédération a proposé plusieurs points où positionner les échelles et les a soumis à validation auprès de VNF. Pour cela, un agent de la Fédération a réalisé des sorties terrains pour déterminer les localisations les plus adaptées pour la pose des échelles en fonction des caractéristiques intrinsèques au canal et de l'environnement proche afin de permettre aux animaux rescapés de fuir rapidement et vers des milieux adaptés.

Ces sorties terrains ont donné lieu à une carte représentant le positionnement des échelles anti-noyades.



Sur l'année 2021, se sont pas moins de 40 échelles qui ont été ou vont être installées sur le tronçon de 5 km au niveau de Lacourt-Saint-Pierre. L'entretien de ces dispositifs et la surveillance d'éventuelles noyades seront assurés par le gestionnaire du canal soit par Voies Navigables de France.

Ce travail de partenariat avec VNF a donné lieu à un article de communication paru le 24 aout 2021 sur le site internet de la Fédération, l'article complet se trouve en annexe 1. Cet article a également été repris et publié sur l'intranet de VNF Sud-Ouest en septembre 2021.

Des panneaux de communication, en cours d'écriture, présentant l'action et ses objectifs seront disposés le long du canal de Montech. Ce travail est réalisé avec les services de VNF. Pour le moment, la Fédération travaille sur la conception de 4 panneaux.

2.1.3. REALISATION ET LIMITES

Une des limites à cette action est le manque de suivi. Il n'y a pas eu de suivi concernant la mortalité de la faune sur le canal de Montech avant la pose des échelles anti-noyades. Toutefois, il n'est pas impossible de mettre en place un suivi après la pose des échelles afin d'analyser l'utilisation de ces dispositifs par les animaux et ainsi donner des préconisations sur la pose des futurs dispositifs sur le canal de Montech ou sur une autre infrastructure hydraulique. Sans suivi au préalable, le tronçon a été choisi du fait de l'implication et de la volonté de Lacourt-Saint-Pierre d'agir pour limiter ses noyades.

Une seconde limite est le manque de dispositifs sur tout le canal. La pose de ces dispositifs dans le cadre de Via Fauna a été réalisée sur un tronçon de seulement 5 km. Même dans un contexte où VNF continue à poser des échelles sur le canal il y a encore de la mortalité de la faune sauvage. En plus de cela un autre facteur limitant est le prix des échelles. Ce dispositif a un coût élevé, ce qui a diminué le nombre d'échelles installées et ainsi la longueur du tronçon sur lequel les échelles ont été placées. Afin de palier à ces deux problèmes, il serait intéressant de tester d'autres dispositifs à moindre coût et évaluer les bénéfices et les atouts de chaque dispositif.

Un point positif qui ressort de cette action est la mise en place du partenariat avec VNF. En effet, ce partenariat a été l'occasion d'échanger et de travailler avec ce gestionnaire. Fort de ce partenariat qui a abouti à la pose d'échelles pour limiter les noyades de la faune sauvage, il a été question de continuer à travailler ensemble sur d'autres infrastructures hydrauliques et d'autres problématiques.

La mise en place des échelles anti-noyades, financée dans le cadre du projet Via Fauna, est terminée. Cependant, il est prévu d'installer des panneaux informatifs sur cette action le long

du canal de Montech. Ces panneaux sont en cours d'écriture. Le taux d'accomplissement de cette action est alors de 90% et sera de 100% quand les panneaux seront mis en place.

2.2. SUIVI DE LA MORTALITE ROUTIERE DE LA FAUNE SAUVAGE

2.2.1. CONTEXTE, OBJECTIFS ET MOYENS MIS EN ŒUVRE

L'identification d'une rupture de continuités écologiques au sein d'un paysage ne se traduit pas seulement par la présence d'éléments physiques identifiés comme des obstacles (clôtures, habitations,...) mais peut être identifiée par une mortalité accrue d'individus. C'est dans cette optique que la Fédération du Tarn-et-Garonne a souhaité lancé un suivi de mortalité de la faune sauvage sur un tronçon routier présentant des écrasements récurrents d'animaux. Des remises à sangliers avaient été identifiées dans les environs proches du tronçon sélectionné. L'objectif était de récupérer des indications plus précises sur les secteurs accidentogènes (zone plus fortement impactée par les collisions, type d'espèces percutées et dans quelles proportions) afin de préconiser des mesures atténuant la mortalité (sécurisation des voies, restauration des continuités écologiques,...).

Le secteur sélectionné pour ce suivi se situe sur la départementale D928 au niveau de la commune de Bourret. Cette départementale traversant la forêt de Montech est localisée sur une zone très urbanisée avec la présence d'éléments entravant les continuités écologiques comme l'autoroute A62 et le canal latéral de la Garonne.

Le suivi a été réalisé de manière périodique et protocolé par un agent de la Fédération avec le formulaire ODK, outil développé par la FRC Occitanie. Chaque semaine pendant plus de 2 ans, le même agent circulait sur le tronçon sélectionné et recensé tous les animaux écrasés le long de la route (animaux sur la chaussée et sur les bords proches). Le formulaire donne des indications sur les données liées au passage de l'agent (nom, date, heure) et des indications sur l'animal écrasé (espèce, point GPS de la carcasse). Le relevé concernait toutes les espèces pouvant être observées (animaux terrestre, aquatiques et volants).

En parallèle et afin d'identifier d'autres secteurs accidentogènes, il a été décidé d'ouvrir ce suivi de mortalité à tout le département. La Fédération a communiqué sur l'outil développé par la FRC Occitanie pour ce suivi participatif. Dans le cadre de ce suivi, en plus de la collecte des coordonnées GPS, le formulaire propose de choisir entre grands, moyens ou petits mammifères, oiseaux, reptiles, amphibiens ou indéterminé. Cela doit permettre à un non-expert de choisir rapidement la catégorie la plus appropriée.

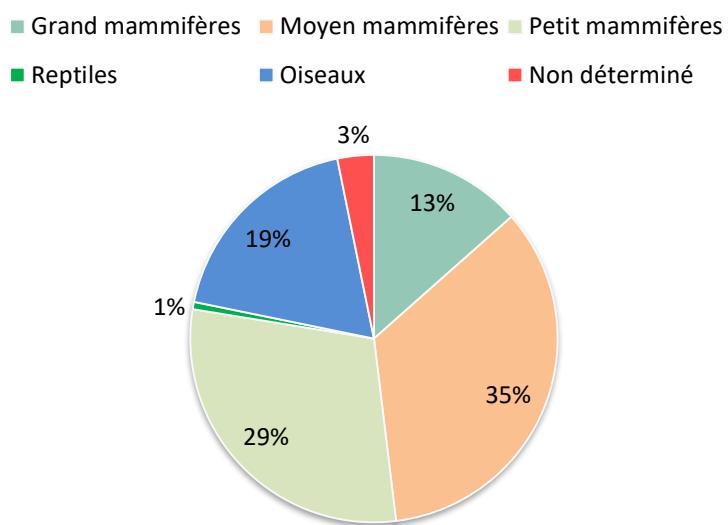
2.2.2. RESULTATS ET LIVRABLES

Les données décrites par la suite sont le résultat des suivis participatifs et des suivis réalisés par l'agent de la Fédération. Les premières données datent de novembre 2019.

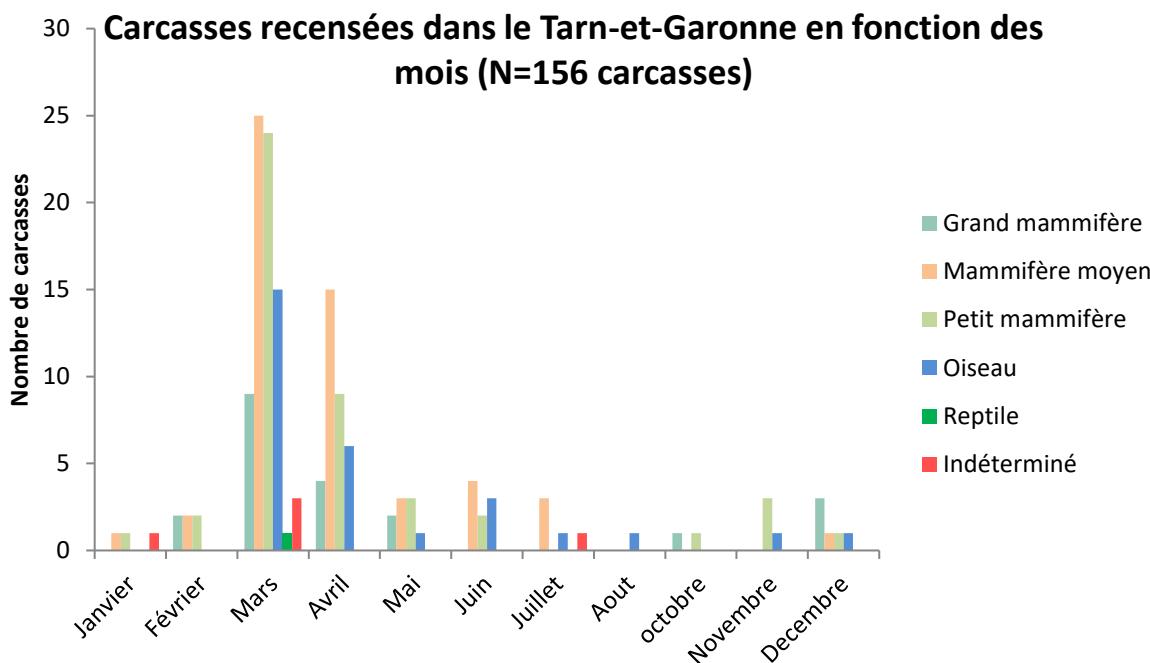
Le suivi réalisé au niveau de la commune de Bourret a montré que depuis 1 an la mortalité avait considérablement baissé, l'agent de la Fédération recense un cadavre de grands mammifères tous les trois - quatre mois environ. Le suivi réalisé au niveau de la commune de Bourret a été initié du fait de l'identification d'une zone à forte mortalité. Cette baisse peut être à l'origine du broyage d'une parcelle enfrichée par le Conseil Départemental du Tarn-et-Garonne (CD82), considérée en amont comme une remise à sanglier. L'objectif du CD82 est d'établir une zone humide connectée avec la Garonne. Pour cela, le CD82 a sollicité la Fédération dans la réalisation des travaux.

Le graphique ci-dessous permet d'identifier la catégorie d'espèce la plus touchée par les collisions routières. Sur les 156 carcasses relevées, 35 % sont des mammifères moyens (renards, blaireaux, ragondins et loutres) ce qui en fait la catégorie d'espèces la plus touchée par la mortalité routière selon notre suivi. En seconde position, les espèces fréquemment tuées par des collisions sont des petits mammifères (mustélidés, lièvres, lapins) avec 46 cadavres relevés soit 29% des carcasses.

Carcasses recensées dans le Tarn-et-Garonne par catégories



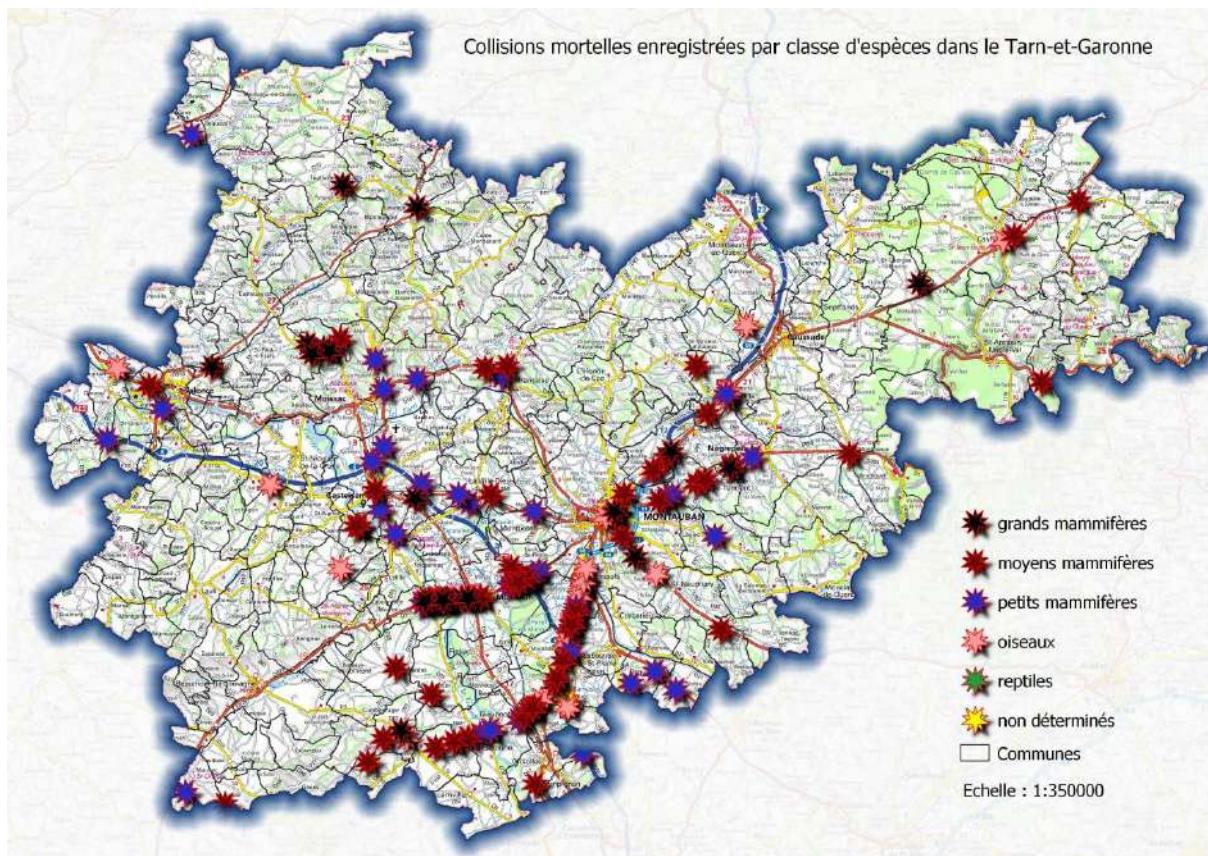
Sur ce second graphique, les données montrent le nombre de collisions par mois et par catégories. Il apparaît que le mois de mars est celui où il y a le plus de collisions routières, 49% des cadavres, toutes espèces confondues, ont été recensés sur ce mois. Avril est également un mois à forte présence de cadavres sur nos routes (22% d'animaux morts sur avril).



Les données recueillies ont été représentées sur une carte dans l'objectif de localiser les zones de collisions et potentiellement les ruptures de continuités écologiques. La démarche consiste à faire figurer les points de collisions sur une carte et à mettre en évidence des tronçons accidentogènes par des agrégats de points.

D'après la carte, les collisions mortelles sont très importantes sur les départementales au départ de Montauban (D928, D820, D999, D820 et D115). Il y a notamment la D820 et la route de Auch qui apparaissent comme des tronçons fortement accidentogènes. En effet, la majorité des cadavres recensés ont été réalisés sur ces deux routes.

En complément, la carte nous renseigne sur la localisation des cadavres en fonction des catégories d'espèces. Ainsi, les cadavres de grands mammifères sont observés au niveau de la forêt de Montech. Les cadavres de petits mammifères ont été indiqués principalement sur la D928. Les cadavres d'oiseaux ont été signalés principalement sur la D820. Il en est de même pour les mammifères moyens.



Afin d'amplifier les données de collisions routières par le suivi participatif, la Fédération fait paraître des actualités sur le site internet afin de sensibiliser le plus de monde possible. Dans cette actualité accessible à tous, les personnes intéressées ont accès à l'application par internet ou à l'application avec l'application ODK collect. De plus, ils peuvent observer l'ensemble des données en temps réel sur une carte. Ci-dessous, un exemple d'article paru sur le site de la Fédération pour participer au suivi, l'article au complet se trouve en annexe 2 :





08-11-2021 | Dossier à la une

La Fédération vous propose de suivre la mortalité routière de la faune sauvage !

Amies chasseresses, amis chasseurs, Les routes, les voies ferrées et les canaux empêchent les déplacements de la faune sauvage et sont responsables d'une importante mortalité d'animaux. Avec nos partenaires départementaux, nous essayons d'ident...

[LIRE LA SUITE](#)

2.2.3. REALISATION ET LIMITES

L'outil développé pour le suivi de la mortalité routière en raison d'une collision présente plusieurs limites.

Il y a notamment le manque d'homogénéité de la donnée dans l'espace et le temps. Le suivi opéré par la Fédération est réalisé sur une zone précise. Mais les données, recueillies par le suivi participatif, présentées sur la carte ci-dessus nous indique des zones accidentogènes mais cela ne signifie pas que ces zones sont les plus accidentogènes dans le département ou qu'il n'y a des collisions que sur ces zones. Vu que le suivi est participatif, seules les personnes intéressées font remonter des données.

De plus, il existe une différence de pression d'observation. En fonction des observateurs, la reconnaissance des cadavres peut différer. En fonction de la taille des individus ou de l'état du cadavre, les espèces mortes peuvent être difficiles à identifier.

Une dernière problématique est la distance, une espèce qui se fait heurter peut mourir quelques mètres plus loin, problématique inhérente notamment aux oiseaux.

Le protocole préconise la présence de deux personnes pour la sécurité, un qui conduit et un qui recense les cadavres. Le temps nécessaire à la réalisation du suivi devient alors une limite pour les agents de la Fédération.

Ces limites sont d'autant plus vraies pour les données collectées par le suivi participatif. Si des remontés d'informations par des bénévoles sous la forme de science participative sont possibles et intéressantes pour limiter le temps consacré par les professionnels, ce suivi ne s'affranchit en rien sur les questions de pression d'observation et d'homogénéité de la donnée.

Afin de limiter le manque d'homogénéité des données, la Fédération souhaiterait animer un réseau d'observateurs afin d'enregistrer le plus possible de données sur tout le département.

Le suivi réalisé par la Fédération est terminé depuis le 1 Aout 2021. Le taux d'accomplissement est alors de 100%. Toutefois, la Fédération continuera à communiquer et utiliser les outils développés, dans le cadre de Via Fauna, notamment en ce qui concerne le suivi participatif afin de cumulées les données.

3. DISCUSSION ET CONCLUSION

Les différentes infrastructures linéaires de transports (ILT) présentes sur le département du Tarn-et-Garonne sont considérées comme des obstacles pour la faune sauvage et entrave de ce fait les continuités écologiques. Elles peuvent être jugées comme infranchissables par la grande faune du fait de la présence d'éléments physiques (barrières, clôtures...) ou alors franchissables mais seulement en apparence car elles peuvent entraîner une mortalité accrue (collisions, noyades).

Dans le cadre du projet Via Fauna, la Fédération Départementale des Chasseurs du Tarn-et-Garonne s'est efforcée à travailler sur deux thématiques. Une œuvrant à l'identification de secteurs à enjeux où une mortalité accrue est recensée au niveau des routes et un autre se préoccupant de la mortalité de la faune sauvage sur le canal de Montech.

Ces deux actions ont eu pour objectif d'apporter des bénéfices en matière de conservation et de préservation de la Trame Verte et Bleue (TVB).

Le partenariat avec VNF a conduit à l'amélioration des continuités écologiques locales par la mise en place de dispositifs limitant la mortalité de la faune sur le canal, infrastructure difficilement franchissable par la faune sauvage. En plus, d'apporter un gain aux continuités et à la faune sauvage, ces travaux ont permis de développer un partenariat qui va se poursuivre avec de nouveaux projets sur des infrastructures hydrauliques.

Le suivi de la mortalité de la faune sauvage permet d'identifier des secteurs à enjeux. La Fédération peut ainsi proposer des mesures et des aménagements visant la réduction des impacts des ILT sur la faune sauvage sur ces secteurs.

D'autre part, le partenariat avec le Pays Midi-Quercy, établit dans le volet 1 du projet Via Fauna, a abouti à un projet financé par le plan de relance. Ce projet va conduire à la mise en transparence de l'A20 en réaménageant un ouvrage d'art existant mais non dédié actuellement au passage de la faune sauvage. L'ouvrage une fois restaurée sera plus favorable au passage de la faune sous l'A20, principale infrastructure linéaire, permettant les échanges d'individus entre l'est et l'ouest du territoire et d'améliorer les continuités écologiques locales.

Les outils développés dans le cadre du projet Via Fauna observent quelques limites.

Le formulaire de saisie en ligne pour le suivi de mortalité occasionne quelques freins notamment du fait que tout le monde n'a pas de téléphone et encore moins de smartphones. Les modalités d'installation sont peu intuitives et l'application ne fonctionne pas avec tous les systèmes d'exploitation des téléphones. Toutefois, l'aspect positif et non négligeable de cette application est son formulaire de saisie dématérialisé et pouvant être utilisé sans connexion internet. D'autre part, les informations collectées sont directement envoyées sur un serveur interne et visualisables en temps réel sur carte interactive.

Concernant le modèle développé, celui-ci est basé sur une modélisation des continuités écologiques. La modélisation peut être, d'une part, lourde à faire tourner et demander un certain temps avant d'avoir les premiers résultats. D'autre part, le modèle est basée sur les espèces boisées et ne prend pas en compte les espèces de milieux ouverts ou aquatiques.

De par le projet Via Fauna, la Fédération a consolidé les collaborations avec ses partenaires (CD82, DDT) et a créé de nouveaux partenariats (VNF, intercommunalités, mairies, Pays Midi-Quercy, ASF). La force de ce projet multi-partenarial permet de travailler sur les différents ILT, les routes (communales, départementale, autoroute), les voies hydrauliques (canal de Montech) et ferroviaires (réseau SNCF). La Fédération a développé ses actions avec ses partenaires dans un objectif de compréhension des interactions entre les espèces et les ILT afin de diminuer leurs effets. La compréhension de ces interactions au sein des territoires est essentielle pour les aménageurs, les pouvoirs publics et les Fédérations afin de prévoir des mesures et des aménagements visant la réduction de ces impacts pour la faune et pour les usagers.

La Fédération du Tarn-et-Garonne souhaite poursuivre ses actions pour l'amélioration des continuités écologiques sur le territoire.