



Site Natura 2000 FR7200801

« Réseau hydrographique du Brion »

Concertation sur le diagnostic socio-économique et écologique
Compte-rendu du 3^{ème} Groupe de travail sur les Infrastructures du cours d'eau
Réunion à la Sous-préfecture de Langon le 2 février 2012

Ordre du jour :

- Discussion sur les enjeux socio-économiques et écologiques
- Discussion sur les risques de collision routière sur le cours d'eau
- Discussion sur la continuité écologique avec un aparté sur les moulins

Déroulement de la réunion :

- Présentation de la structure « CEN Aquitaine »
- Rappels sur la démarche Natura 2000 et les objectifs du groupe de travail
- Présentation du diagnostic socio-économique et écologique par le CEN Aquitaine
- La collision routière : discussion entre les différents représentants
- La continuité écologique : présentation de Michèle Goussal (SEN de la DDTM) sur les Moulins et discussion entre les différents représentants

Participants de la réunion :

Nom Prénom	Structure	Fonction
FOURNIER Pascal	GREGE	Président
GOUSSAL Michel	DDTM- Service Eau et Nature	Représentant
GESTIN Florent	Conseil Général Gironde	Représentant
WAX Denis	Autoroute Sud France	Adjoint Chef District
LAURANS Bernard	Communauté de Commune de Langon	Représentant
TAUZIN J.F	Commune de Roaillan	Maire
RONCOLI R.	Association de pêche « l'Hameçon du Langonnais »	Vice-Président
LASSERE Gilles	Commune de Mazères	Propriétaire Moulin de la Rame
LASSERE François	Commune de Masseilles	Propriétaire Moulin de Masseilles
LASSARTESSE	Commune de Langon	Propriétaire Moulin de Langon
PARCAN Serge	Commune de Roaillan	Propriétaire
DESPUJOLS	Commune de Langon	Propriétaire
LATRILLE Francis	Commune de Mazères	Propriétaire
WALKER Julie	Conservatoire d'Espaces Naturels d'Aquitaine	Chargée de secteur Gironde
SOURIAT Marion	Conservatoire d'Espaces Naturels d'Aquitaine	Chargée de mission Gironde

La Collision routière

L'analyse des risques de collision routière a été faite par le GREGE en association avec le Conservatoire d'Espaces Naturels d'Aquitaine.

Présence du Vison d'Europe sur le bassin versant du Brion

Lors de la présentation du CEN Aquitaine, il est dit que la dernière capture de Vison d'Europe sur le réseau hydrographique du Brion date de 1998.

Écologie et Biologie du Vison d'Europe

Une question est alors posée de la présence à ce jour de l'individu sur le cours d'eau. Monsieur Fournier indique que l'espérance de vie d'un Vison d'Europe est de 3 à 4 ans. Cet individu n'est donc plus présent sur le linéaire.

Les individus se déplacent beaucoup et circulent sur plusieurs bassins versants en une seule nuit et de manière très régulière. L'individu en question avait été capturé et marqué pour être suivi par radio-pistage. Il a été localisé également sur le réseau hydrographique du Ciron en 1998.

Cette circulation accrue des individus démontre l'importance de la prise en compte du risque de collision routière. Deux pics de mortalité sont observés¹. En mars, c'est en majorité des mâles qui sont percutés car ils se déplacent à la recherche de femelles pour la reproduction. En Août, ce sont les femelles qui recherchent de la nourriture pour reprendre des forces en fin de lactation.

La collision routière : 1^{er} cause de mortalité pour le Vison d'Europe

L'analyse des risques de collision routière sur le réseau hydrographique du Brion est expliquée. Un premier constat est fait : aucun ouvrage du Brion ne permet la circulation du mammifère sous l'infrastructure au niveau des berges (non transparence des ouvrages) et aucune chaussée au dessus de l'ouvrage n'est protégée (absence de protection empêchant l'animal de passer sur la route). Une précision sera apportée postérieurement à ce groupe de travail : l'ouvrage de l'A62 a été équipé par un grillage de protection « petite faune » (de côté de 5 cm maximum) sur 200 mètres de part et d'autre de l'infrastructure.

¹ MISSION VISON D'EUROPE, *Bilan du premier plan national de restauration du Vison d'Europe 1999-2003*. DIREN Aquitaine. Rapport d'étude. 2003, 108 p.

Il y a de nombreuses voies communales où la fréquentation par les automobilistes est inconnue. En effet, il n'existe pas de comptage sur ces routes. Dans ce cas, la fréquentation par les véhicules a été estimée à dire d'expert lors du diagnostic des ouvrages. Le risque peut-être à cet effet mal évalué.

Lors de cette analyse, il est rappelé que tous les ouvrages ont un risque potentiel et sont à considérer. Un effort de hiérarchisation du risque a été conduit dans le diagnostic Vison fait par le GREGE en collaboration avec le CEN Aquitaine. L'enjeu est bien de prioriser des aménagements sur les ouvrages les plus à risque et d'élaborer un planning de restauration pour les autres ouvrages.

Différents ouvrages sur le Brion sortent du lot.

L'ouvrage de l'A62 est caractérisé comme risque maximal. Monsieur le représentant d'ASF précise que le trafic routier sur cet ouvrage a augmenté. Depuis la création de l'A65, le trafic sur l'A62 est passé de 24000 à 29000 véhicules en moyenne journalière. Une attention toute particulière est apportée sur le fait que l'infrastructure autoroutière passe directement sur le cours d'eau principal soit sur le domaine vital du Vison d'Europe.

Dans le cadre d'un plan Biodiversité, monsieur le représentant d'ASF indique à l'assemblée que quatre ouvrages ASF vont être équipés pour le passage de la petite faune avec des aménagements spécifiques au Vison d'Europe. Cette analyse, à l'échelle du réseau Autoroutier, a été confiée à l'association Cistude. Trois sites ont été identifiées, un dernier ouvrage est encore à définir.

Il est conseillé au CEN Aquitaine de se rapprocher de la structure Cistude pour lui faire part de ses analyses des ouvrages A62 à la fois sur le réseau hydrographique du Brion mais également du Lisos.

Dans l'agglomération de Langon, deux ouvrages sur le Brion sont également classés comme à fort risque de collision routière. Il s'agit de l'ouvrage au croisement de la route de Bazas et du rond-point à l'entrée de Langon au niveau de la zone commerciale. Les abords de la ville de Langon sont effectivement très empruntés par les automobilistes. Une attention toute particulière est apportée sur l'absence de connaissance du trafic routier au sein de la ville de Langon. De nombreuses rues coupent le cours d'eau et l'analyse du risque de collision peut y être sous dimensionnée.

La route D222, qui relie Langon aux communes de Roaillan et Le Nizan, est très passagère. Les élus et propriétaires font part à l'assemblée de leur constat : la croissance de la démographie de ces communes est très forte. La route départementale longe le lit principal du cours d'eau mais les ouvrages de franchissement sont situés sur des affluents du Brion. Du fait de cette fréquentation, le risque de collision sur ces ouvrages a été jugé comme élevé. De plus, lors du suivi par radio-pistage de Visons d'Europe marqués sur le Brion, il a été observé que ces affluents étaient empruntés par les mammifères. Ces affluents peuvent servir à la fois de corridors de déplacements entre les différents

bassins versants, mais également être des zones de refuge lorsque l'animal ne subvient pas à ses besoins sur le cours d'eau principal. Mr Fournier rappelle l'importance de considérer la totalité du réseau hydrographique comme des zones potentielles de vie et de circulation de l'animal et ceci d'autant plus lorsque le réseau hydrographique est petit : c'est le cas du Brion. Les ouvrages de la RD222 sont donc à prendre en compte dans la protection contre le risque de collision routière sur le réseau hydrographique du Brion.

L'aménagement des ouvrages : objectifs et actions du DOCOB

Les aménagements de protection des zones de franchissement sont discutés.

La pose de banquette rigide sur les glissières de protection fait débat. Monsieur le représentant d'ASF rappelle le rôle de ces protections. Elles doivent être déformables pour la sécurité des utilisateurs : lors d'un impact avec un véhicule, la glissière doit amortir la force du choc. Il est donc préférable de réaliser des doubles glissières et ne pas poser des aménagements sur la première glissière de protection. Par contre, celles posées à l'extérieur peuvent être équipées de banquettes rigides. Les grillages préconisés pour la protection des zones de franchissement doivent faire au maximum 5cm sur 5cm de côté. Ce maillage petite faune est connu et utilisé par ASF. L'objectif de ces protections est bien d'empêcher l'accès à la chaussée.

Monsieur Fournier rappelle que la priorité est d'aménager les ouvrages avant de protéger la chaussée. En effet, si le Vison a la possibilité de circuler en dessous de l'infrastructure sur les berges du cours d'eau, il est peu probable qu'il passe sur l'ouvrage. De plus, la protection des chaussées sur des linéaires important peut être très coûteuse.

Des aménagements d'ouvrages sont donc présentés : encorbellement, banquettes et enrochement. Le raccord à la berge de ces structures fait partie de l'aménagement. Il est discuté de leurs différentes efficacités en fonction des ouvrages et des possibilités de mise en place.

Lors de l'entretien courant des ouvrages, il serait judicieux d'intégrer systématiquement des aménagements de passage « petite faune ». Avec cette pratique, le coût de l'intervention pour la réalisation de ces aménagements est moindre. Cependant, Monsieur Fournier rappelle, que pour les ouvrages à risque très fort et fort de collisions routières, des interventions opportunistes de travaux ne suffisent pas. Il faut réaliser un plan d'action détaillé de manière à équiper rapidement ces ouvrages.

La Continuité écologique

Cette analyse a été conduite en collaboration avec la Fédération de pêche de Gironde, le service Eau et Espace Naturel de la DDTM, l'association MIGADO et le Conservatoire d'Espaces Naturels d'Aquitaine.

L'analyse piscicole du cours d'eau

La quasi absence d'anguille en amont du cours d'eau pose question. En effet, de nombreux ouvrages sur le cours d'eau sont des barrières à la progression des migrateurs.

Un propriétaire fait part à l'assemblée de son constat : il y a trente ans, des anguilles ont été sorties du cours d'eau par des pêches électriques mais il ne se souvient pas des détails.

D'autre part, la présence antérieure d'Écrevisses à pattes blanches dans le cours d'eau du Brion a été confirmée. Selon les propriétaires présents, leur disparition pourrait venir des pollutions du cours d'eau, de la sur-pêche et du piétinement du cours d'eau par les troupeaux.

La continuité écologique

L'accent est mis sur l'enjeu de la continuité écologique dans l'objectif du bon état écologique des eaux en 2015.

Il est rappelé que la continuité écologique concerne à la fois la libre circulation des poissons migrateurs et des sédiments. Il est important également de considérer les deux sens de migrations : la montaison et la dévalaison.

Il est rappelé qu'à ce titre, les cours d'eau de Gironde vont faire l'objet d'un nouveau classement.

Le classement en liste 1 amène une interdiction de mettre en place de nouveaux seuils sur le cours d'eau. Le classement en liste 2 oblige les propriétaires des infrastructures concernées à rétablir la continuité écologique soit par l'amélioration du fonctionnement de l'ouvrage (ex : passe à poissons, création de seuils intermédiaires, abaissement, etc.), soit par la mise en place d'un système de contournement. Ces arrêtés entreront en vigueur dans la seconde partie de l'année 2012.

Une concertation au niveau départementale a été mise en place entre les institutions et les propriétaires riverains afin d'organiser l'application de ces mesures. La Fédération de pêche de Gironde a été chargée de cette mission pour le compte de l'État. Des demandes d'aides financières à la fois pour l'expertise et l'élaboration de travaux pourront être notamment envisagées.

Dans le cas du réseau hydrographique du Brion, le cours d'eau est proposé en liste 1 en amont du

moulin de Masseilles. Le cours d'eau sera proposée en liste 2 lors de la révision du SDAGE en 2015.

Les moulins du réseau hydrographique du Brion

Il est comptabilisé 10 moulins : Le moulin de La Ranne, du Batan, Yzaute, du Verger, du Huha, de Masseilles, de Gaillard, du Pesquey, de Peyrot, du Pont du Brion.

Les propriétaires du moulin de Masseilles, de La Rame et du Pont du Brion sont présents. Deux de ces propriétaires souhaitent réaliser des travaux.

Afin de proposer des aménagements cohérents, il est nécessaire de connaître le statut des Moulins du cours d'eau. A ce sujet, Monsieur Goussal fait un rappel sur la réglementation des Moulins et incite les propriétaires à le contacter pour réaliser une expertise de leurs ouvrages.

Il indique que c'est aux propriétaires de prouver l'existence légale de leur installation. Pour cela, il faut se référer aux cartes de Belleyme et de Cassini. Le propriétaire doit également connaître et déclarer la puissance de son ouvrage.

Deux cas se rencontrent : les ouvrages fondés en titre et les non fondés en titre.

Le droit fondé en titre, s'il est toujours existant, emporte autorisation du droit d'usage de l'énergie hydraulique. Si l'ouvrage n'est pas entretenu ou si l'usage de cette énergie est détourné ou modifié, il y a une perte du droit fondé en titre. Par contre, la non utilisation de ce droit n'amène pas la perte de ce droit. Par ailleurs, le propriétaire peut abandonner son droit.

Lors d'une perte ou abandon du droit d'usage, l'ouvrage devient illégal et doit être détruit ; le propriétaire doit rétablir la libre circulation des eaux.

Enfin lorsque l'ouvrage n'est pas fondé en titre, l'ouvrage doit être autorisé et réglementé par ordonnance royale, décret, arrêté ministériel ou arrêté préfectoral.

Si les propriétaires de moulins veulent faire des travaux de restauration ou d'entretien, il est conseillé de contacter Monsieur Goussal pour tout renseignement.