

L'épreinte

n° 4

Feuille de liaison du Réseau Loutre
du Groupe Mammalogique Breton



EDITO

Loutre et routes : bilan

Routes et loutres ne font pas bon ménage... les personnes ne connaissant pas les mœurs de la Loutre sont étonnées d'apprendre que l'animal rechigne souvent à franchir les ponts à la nage... C'est qu'il s'agit bien d'un mammifère semi-aquatique : si elle est extrêmement à l'aise dans l'eau (la meilleure nage de tous les mammifères terrestres européens) et peu semblable pataude en dehors, elle fait preuve de très bonnes capacités de déplacements « à pattes ». Aucun problème pour passer d'un bassin versant à l'autre ou crapahuter pour franchir un barrage ! Lors de ses pérégrinations elle passe fréquemment de l'eau à la berge... et traverse fréquemment les routes. Si bien que la mortalité routière est devenue l'une des principales menaces pour l'espèce. Dans ce numéro, nous dressons un bilan de la mortalité routière en Bretagne depuis 30 ans. Dans le prochain, nous ferons le point sur les mesures prises pour remédier à ce problème. Bonne lecture et n'hésitez pas à participer à l'inventaire régional, nous avons besoin de votre participation !

Franck Simonnet. chargé de missions

Photos : Erwan Balanca
© www.erwanbalanca.com



Sommaire

2

DOSSIER

Loutre et routes :
I. Bilan de la mortalité
routière

4

LES NOUVELLES
DU FRONT... DE
RECOLONISATION

4

DES
NOUVELLES... DU
PLAN LOUTRE

4

UN PEU... DE
PARASITOLOGIE

sans se faire de bile...

4

EN BREF...

Loutre et routes :

I- bilan de la mortalité routière en Bretagne

La mortalité routière est la **principale source de mortalité directe** due à l'Homme chez la Loutre d'Europe¹. Du fait des caractéristiques démographiques de l'espèce (faible fécondité, fort taux de mortalité, faible espérance de vie), ses conséquences peuvent être sérieuses. Quelques collisions peuvent ainsi affecter rapidement le recrutement² d'une population locale et la recolonisation.

Un **recensement des collisions** routières est mené sur la Région Bretagne (région administrative) depuis 30 ans grâce au « Réseau Loutre » du GMB.

200 cas recensés en 30 ans

Entre 1983 et 2012, **200 loutres tuées par un véhicule** ont été répertoriées en Bretagne, soit 6,7 en moyenne par an. Sur les dix dernières années, le nombre s'élève à 110.

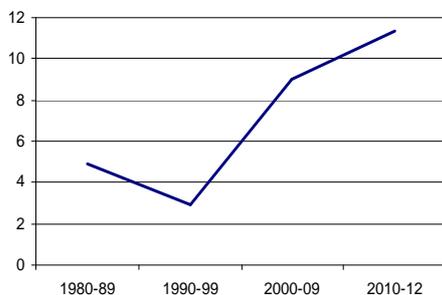
Il est évident que tous les cas ne peuvent être recensés, certains cadavres n'étant pas signalés, d'autres étant emportés par des charognards et certaines loutres devant soit être projetées sur le bas-côté, soit ne pas mourir sur le champ et quitter la route. Ainsi, **le nombre réel est nécessairement plus important**.

Plus mobiles que les femelles, **les mâles sont deux fois plus touchés** puisqu'ils représentent près des 2/3 des cas (64 %) sur 103 individus dont le sexe a été identifié et relevé³.

Parmi les 93 individus pour lesquels nous disposons d'une évaluation de l'âge, **18 % sont des juvéniles ou des immatures**. Nous ne possédons pas de données sur la structure d'âge de la population, mais ce résultat ne suggère pas de mortalité supérieure chez les jeunes individus.

Un nombre de collisions en augmentation

Le nombre de collisions recensées est en très nette augmentation à partir des années 2000. Alors que le nombre moyen annuel était de 4 dans les années 1980-90, il est passé à 9 entre 2000 et 2009, et à 12 en 2010-12.



Evolution du nombre moyen annuel de cas de collisions recensés

Plusieurs explications peuvent être apportées à cette augmentation :

1- L'amélioration de la récolte des données (élargissement du réseau, communication régulière des résultats, récolte du cadavre la plus systématique possible).

2- La **progression de l'espèce en nombre d'individus** : la mortalité routière est, chez de nombreuses espèces, un – triste – indicateur de population ! Plus il y a de loutres, plus il y a de collisions.

3- La **recolonisation** : de façon schématique, la Loutre a progressé **de l'intérieur de la Bretagne vers sa périphérie** (littoral, Ille-et-Vilaine), des sources vers les estuaires (voir *'Epreinte n°1'*). Ce faisant, elle a rejoint des zones plus peuplées (d'Humains !) où réseau et trafic routiers sont plus denses. Les collisions y sont plus fréquentes, d'autant que sur les fronts de recolonisation les individus sont plus mobiles.

4- Depuis 30 ans, les réseaux routiers se sont développés et le trafic a également augmenté.

Les loutres se font davantage écraser pendant **les mois d'automne et d'hiver (60 %)**. Ceci est probablement lié à la fréquence des crues qui poussent la Loutre à traverser les routes plus souvent. La répartition des collisions est d'ailleurs corrélée à celle des précipitations en Bretagne.

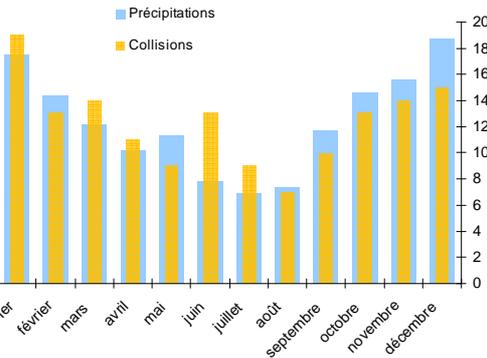
Distribution des collisions routières chez la Loutre d'Europe en Région Bretagne



Une loutre peut en cacher une autre

Les collisions ne concernent pas toujours un seul individu. Ainsi, nous recensons deux cas de collision avec deux individus et deux cas avec trois individus :

- 1 femelle et ses 2 jeunes en février 2008 sur la RN12 à Plounérin (22)
- 1 femelle et 2 mâles (deux courtisans ?) en janvier 2006 sur une route communale à Merlevenez (56)



Répartition des collisions au cours de l'année

Il semble aussi y avoir un peu plus de collisions au printemps, peut-être en lien avec davantage de déplacements liés à la reproduction⁴. Davantage d'observations seraient nécessaires pour confirmer ces éléments.

Toutes les collisions n'ont pas lieu au croisement d'un cours d'eau et d'une route. Si c'est le cas pour 81 % des loutres écrasées, **12% le sont entre deux bassins versants** (donc hors du réseau hydrographique) et 7% lorsqu'une route longe un cours d'eau ou traverse une zone humide (notamment zones de sources).



Par ailleurs, sur 121 sites de collisions décrits, **21 % sont situés sur des 2x2 voies** (0,1 % du linéaire routier), 45 % sur des 2 voies à trafic supérieur à 1000 véhicules/jour, 22% sur des 2 voies à trafic inférieur, et 13% sur des voies communales (75 % du réseau). Ces résultats illustrent l'influence du trafic routier sur le risque de collision.

Les sites de collisions sont plus régulièrement répartis entre les différents gabarits de cours d'eau : 22% en rivière, 44% en ruisseau et 34 % sur des rus, ce qui met en lumière d'une part le fait que la Loutre exploite **l'ensemble du réseau hydrographique** et d'autre part la nécessité d'aménager des passages sur tous les types de cours d'eau.

Enfin, 60% des ponts concernés présentent un très faible tirant d'air (par exemple 1 ou 2 buses de moins d'un mètre de diamètre) et contournés quasi-systématiquement, 20 % sont de grands ouvrages assez transparents mais situés sur des routes à fort trafic traversées par la Loutre lors des crues, et 20% sont des ouvrages intermédiaires.

Un frein à la recolonisation ?

A titre de comparaison, le nombre de collisions recensées en Vendée est d'environ 15 par an depuis 2000 (Source : PNA Loutre), soit du même ordre que la Bretagne mais pour un seul département (contre trois). Le nombre de collisions semble donc plus faible en Bretagne que dans les grands marais de la côte atlantique. Les routes traversant les zones de marais sont généralement plus dangereuses car le nombre de croisement de cours d'eau y est plus élevé et leur configuration pousse fréquemment la Loutre à franchir la route.

Bien que le nombre de collisions non recensées soit par définition inconnu, nous pouvons raisonnablement estimer que le nombre de loutres tuées sur les routes en Bretagne est situé entre 20 et 50 par an. Ceci peut représenter **près de 5% de la population**, ce qui est loin d'être négligeable⁵.

Cependant, nous n'avons pas, pour l'heure, observé d'impact manifeste sur la population régionale: au cours de la dernière décennie, où le nombre de collisions a augmenté, la recolonisation s'est poursuivie.

Par contre, la situation médiocre de la Loutre sur certaines zones, en particulier du **littoral morbihannais**, est peut-être en lien avec la mortalité routière. Par exemple, l'espèce semble bel et bien absente de la presqu'île de Rhuys qu'elle fréquentait encore dans les années 1980. Elle est également absente d'une grande partie de la Ria d'Etel alors que le processus de recolonisation aurait dû permettre la recolonisation de certains secteurs favorables depuis longtemps. Ces zones présentent un réseau et un trafic routier denses et un nombre élevé de collisions. Il est donc possible que **le recrutement annuel** sur les secteurs proches **ne permette pas de compenser les pertes** sur les routes.

La poursuite de la recolonisation vers l'Est de la région et au-delà vers le Nord et l'Est de la France pourrait amener l'espèce dans des secteurs similaires où le mouvement pourrait alors être freiné, voire stoppé.

Ainsi, la poursuite des efforts pour réduire le risque de collision est nécessaire, et ce d'autant plus que si d'autres facteurs négatifs (raréfaction de ressources alimentaires, nouvelles pollutions) venaient à prendre de l'ampleur dans l'avenir, toute réduction de la surmortalité déjà acquise sera un avantage pour la conservation de l'espèce. ■

Tous nos remerciements aux observateurs, informateurs, relayeurs d'infos et scrutateurs de bas-côtés trop nombreux à citer ici.

1 Sur le comportement de la Loutre face à un pont, voir le [supplément du Mammif'breizh n°13](#) du printemps 2007 consacré à la mortalité routière
 2 En biologie des populations, le recrutement correspond à la production de jeunes par une population
 3 Cette proportion est la même (65%) si l'on ne considère que les adultes.
 4 Certains auteurs estiment qu'en France, le printemps constitue une période de reproduction préférentielle.
 5 Nous ne disposons pas d'évaluation précise de la population régionale, mais un ordre de grandeur de 1000 individus semble cohérent.

LES NOUVELLES DU FRONT...

DE RECOLONISATION

Une flèche à l'Ouest

De nouvelles localisations de l'espèce continuent d'arriver sur le front Ouest, principalement dans le Bas-Léon, témoignant de la bonne dynamique à la pointe bretonne. Outre de nouveaux indices sur le **Quillimadec** et l'**Aber Benoît** confirmant l'amorce de recolonisation (voir [l'Épreinte n°3](#)), l'installation de l'espèce est confirmée sur l'**Aber Ildut** avec la découverte d'épreintes et d'empreintes par Xavier Rozec (ONCFS) et d'autres observateurs au cours du printemps 2012. Surtout, le premier indice de passage sur le bassin de la **Flèche** (épreintes) a été découvert fin mai par Laurent Malthieux (ONEMA) !

Ça bouge à l'Est !

Après une longue période de relative stagnation sur le front Est, les derniers mois ont amené quelques informations encourageantes. L'espèce a ainsi été repérée sur le bassin versant du **Meu**, dans les environs de Mordelles (35), initialement par Jonathan Pillier en juin 2011, puis par Philippe Defernez en mars 2012.

Par ailleurs, la fréquentation des environs de Bourg-les-Comptes (35) sur la **Vilaine** semble s'intensifier avec plusieurs observations d'épreintes ce printemps sur un petit affluent par Benjamin Knaebel, et sur la Vilaine par Emmanuel Fortuneau. Enfin, autre indice de passage attendu et surveillé depuis des années par le GMB, CŒUR et la Maison de la Rance : des empreintes moulées sur l'amont de la **Rance** en août par Yves Marais ! Les prospections collectives de l'automne sont venues confirmer les fréquentations du Meu et de la Rance ■

Dernière minute ! Le 26 janvier 2013, un cadavre a été trouvé par l'ONCFS sur la commune de Chavagné (35), au croisement de la **Vilaine** et de la D34, sur le site d'une autre collision, en 2002 (alors éloignée des secteurs de présence connus). Cette donnée vient confirmer la fréquentation croissante de ce secteur entre Vilaine et Meu, ainsi que le risque élevé de se faire écraser pour les loutres approchant l'agglomération rennaise...

NOUVELLES...

Du Plan Loutre

Le Plan National d'Action pour la Loutre est entré dans sa phase active, malgré les faibles moyens alloués par l'Etat...

Au niveau national, une synthèse sur la problématique Loutre et aquaculture a été rédigée ainsi qu'une proposition de protocole de collecte et de valorisation des cadavres.

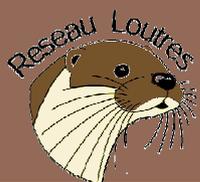
Au niveau régional, l'aménagement de plusieurs passages à Loutre sous les routes nationales a été programmé avec la Direction des Routes de l'Ouest. Par ailleurs, une pisciculture fait l'objet de tests de mesures de protection (voir les [Bilan 2011](#) et [2012](#) du PNA en Bretagne). ■

UN PEU... de Sans se faire de bile PARASITOLOGIE

Lors des autopsies de loutres, nous stockons des échantillons d'organes en cas de besoins pour la recherche (voir [l'Épreinte n°2](#)). En 2011, le GMB a ainsi mis 22 vésicules biliaires à disposition d'une doctorante de l'Université de Cardiff, Eleanor Scherrard-Schmidt, réalisant une étude des parasites des voies biliaires de la Loutre d'Europe (Plathelminthes). Quatre d'entre elles (dont 3 au Sud-Est d'une ligne Vannes-Redon) étaient parasitées par *Metorchis albidus*, parasite des carnivores apparenté à la Douve et ayant pour hôtes intermédiaires un escargot aquatique (type Limnée) et un poisson (Carpe, Brème, Tanche). ■

EN BREF...

- Une liste de discussion nationale a été créée. Pour y participer, écrivez à discussionloutre-subscribe@sfepm.org
- Actes du XXIIème Colloque régional d'Eau et Rivières de Bretagne "[La Biodiversité des Milieux Aquatiques en Bretagne](#)" avec [la Loutre d'Europe et les mammifères semi-aquatiques en Bretagne: biologie, statut régional et état de conservation](#)
- L'actualisation de l'inventaire Loutre dans le cadre du PNA et de l'Atlas progresse: 82 carrés sur 400 terminés. Mais nous avons besoin d'un coup de main pour couvrir la totalité des carrés d'ici deux ans !



Le réseau Loutre regroupe les observateurs participant à la récolte de données sur la présence de la Loutre d'Europe en Bretagne. Prospecteurs réguliers ou informateurs ponctuels, il s'agit aussi bien d'amateurs bénévoles que de professionnels de terrain.

Contact :
GRUPE MAMMALOGIQUE BRETON
02 98 24 14 00
franck.simonnet@gmb.asso.fr

