

AVIS EXPERT DÉLÉGUÉ FAUNE
du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Référence de la demande (N° ONAGRE) : 2024-07-17-01040

Dénomination du projet : Perturbation intentionnelle, transport et destruction d'espèces animales protégées (oiseaux)

Lieu des opérations : Département de l'Ain

Bénéficiaires : Usine Renault trucks et Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND) Organom

MOTIVATION OU CONDITIONS

Contexte général et territorial.

Suite à l'avis défavorable rendu par le CSRPN (avis N°AURA-2024-Exp-048 référence ONAGRE : 2024-0101040-010-001) l'entreprise Renault Trucks suivant les recommandations du précédent avis s'est associé à l'entreprise Organom qui gère l'ISND sur Viriat à moins de quatre kilomètres au nord- nord-est, du site de l'usine Renault trucks ou la colonie de 35 nids actifs (données 2025) de Goéland leucophée *Larus michahellis* se reproduit.

Avant d'aller plus dans le détail, le CSRPN tient à souligner, que les pétitionnaires, ont pris en compte *stricto-sensu* les demandes formulées dans l'avis précédent, et qui avaient conduits à émettre des réserves aboutissant à une situation défavorable en 2024. La commission souligne cet effort, et félicite les pétitionnaires pour cela. Cependant elle se doit, dans cette nouvelle demande, de poser à nouveau et complètement les attendus de la démarche ERCAS. Elle rappelle ici que ces attendus, en particulier, celui qui touche à l'état de conservation d'une population d'espèce protégée, comme c'est le cas ici du goéland leucophée *Larus michahellis*, doivent être respecté, pour bénéficier d'un avis favorable conditionné ou non.

Les entreprises, travaillant de manière conjointe, pour cette nouvelle demande, ont confié au même opérateur, en 2025, Phénix Effarouchement, l'élaboration de ce nouveau dossier de demande de dérogation pour perturbation intentionnelle, transport et destruction d'espèces animales protégées. Il apparaît que ces nouveaux éléments quantitatifs, changent le statut de cette espèce protégée dans le département de l'Ain. Le CSRPN tient a rappeler, contrairement à ce qui écrit dans le rapport (page 29 sur 67 du document de demande de dérogation rédigé par Phénix effarouchement), ce qui était déjà mentionnée dans l'avis suscité, que le Goéland leucophée est une espèce vulnérable sur la liste rouge Auvergne Rhône la plus récente https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/070_avis-csrpn_lrr-oiseaux-et-mammiferes-hors_chiropteres-vf.pdf. Au vu des données quantitatives fournis, et au-delà de ce que cela génère localement, en termes de statut reproducteur pour le département de l'Ain, ainsi que, pour la région Auvergne Rhône-Alpes, l'entreprise Renault trucks possède la quasi-totalité (> 90 % de la population reproductrice du département de l'Ain ; et 40 % des effectifs régionaux) de la population reproductrice d'Auvergne Rhône – Alpes. Cela confère à l'entreprise la responsabilité presque intégrale de conservation de cette espèce protégée au niveau national, sur son site, pour le département et pour la région.

Absence de solution alternatives satisfaisantes

L'entreprise Phenix environnement, mandaté par Renault trucks et Organom, envisage deux moyens associant plusieurs techniques pour éradiquer la population de goéland leucophée sur le site en associant, comme cela était demandé en 2024 le site de reproduction de Renault trucks et le site d'alimentation et de stationnement d'Organom. Le territoire ne semble pas présenter effectivement de possibilités alternatives pour les oiseaux qui ont choisi cette configuration pour s'installer, se reproduire, s'alimenter et séjourner. Phénix environnement envisage d'associer deux techniques l'effarouchement et le retrait des nids vides, voire « non ovés ; avec stérilisation subsidiaire, p 29 du rapport ». Le document présente cette combinaison de moyens, qui valorise davantage l'utilisation de la fauconnerie pour « rompre le lien trophique et social à la base de la persistance de la colonie, p.34 du rapport). Phénix environnement présente cela comme de « l'ingénierie comportementale, p.29 du rapport ». Dans l'ensemble des sources fournies, que le CSRPN a apprécié à sa juste valeur et dont il remercie les pétitionnaires, aucune d'entre elles, ne mentionnent les solutions alternatives mises au point, aussi bien sur la façade atlantique et de la manche, qu'en méditerranée, concernant différentes espèces de goélands, dont le goéland leucophée, pour prévenir, puis réduire si besoin, les effets néfastes de son installation, reproduction et séjours sur les toits, tout en proposant des solutions alternatives, quelque soit le territoire, les localisations différentes de reproductions et d'alimentation afin d'assurer le bon état de conservation des populations concernés. Le CSRPN regrette que ces éléments inhérents à une démarche ERCAS autoportante ne soit pas préconisée. Voir à ce sujet par exemple les dispositifs en tapis de fakir, adapté pour chaque toit et très efficaces pour empêcher les goélands de s'installer pour se reproduire sur les toits.

Zone d'études et inventaires

Le CSRPN constate que l'ensemble de la zone d'études est traité comme ils se doit, et que les inventaires sont correctement réalisés, à différentes saisons. Il note également que le pétitionnaire se pose, à juste titre la question d'un recensement hivernal pour compléter la saisonnalité en ce qui concerne les effectifs de goélands. Il apparaît au CSRPN que ceci serait judicieux à réaliser.

Impacts bruts

Les impacts sont sanitaires, sécuritaires, sur le toit de l'usine et dans le couloir aérien qui survole les deux entités de reproduction (usine Renault Trucks et INSD de la Tienne, comme cela est expliqué dans les pages 11 et 12 du rapport. Ces impacts sont effectivement à prendre en considération et à prévenir eu égard à la réglementation aérienne dont l'aspect est traité correctement dans la demande.

Impacts cumulés

L'année 2025 est la cinquième année consécutive de présence et de nidification sur le site. Il apparaît évident au CSRPN que les dégradations inhérentes à cette situation sont visibles et réelles avec des conséquences économiques pour Renault trucks. C'est pourquoi il est nécessaire que l'entreprise fasse le nécessaire en termes de mesures de réduction et de compensation dans le cadre de la mise en œuvre de la démarche ERCAS, avec des dispositifs fonctionnels appropriés (dont possiblement l'effarouchement, mais pas que ...) afin de réduire voir de faire disparaître ces impacts cumulés et surtout d'empêcher de déplacer le problème ailleurs...

Application de la séquence ERCAS

Mesures d'évitements

Aucune mesure d'évitement n'est envisagée. Ceci est dû à la méconnaissance, ou à l'absence de recherche des connaissances sur la gestion des populations de laridés nicheurs, bien qu'un cas concret, retour d'expérience de Phénix Effarouchement nous soit présenté dans le dossier (Esso Raffinage SAS, Normandie, pp 36 à 39 du rapport), ce que le CSRPN a appréciée, ici aussi à sa juste valeur.

Mesures de réduction

Il s'agit de la partie qui constitue le corps du document fourni, construite sur la compétence d'ingénierie comportementale de Phenix Effarouchement. Les mesures préconisées apparaissent partielles au CSRPN, ceci d'autant plus, que les moyens et techniques mise en œuvre pour, éventuellement, stériliser les œufs lorsque les oiseaux ont pondu, ne sont même pas évoqué, puisque cette technique reste « subsidiaire ». Cet ensemble

risque d'aboutir si elles sont mises en application telles qu'elles, sans protocoles multiples transparents, donc expliqués, et sous la responsabilité du pétitionnaire, à une dégradation rapide de l'état de conservation de la population, dont le pétitionnaire Renault Trucks est règlementairement responsable.

Mesures de compensation

Aucune mesure de compensation n'est préconisée, ce qui pour un site qui est à enjeu, avec un état de conservation majeur à conserver (>à 80 % localement et atteignant presque 50 % pour cette espèce en AuRA) n'est pas envisageable.

Le CSRPN apprécie les efforts du pétitionnaire dans cette nouvelle demande eu égard à l'avis rendu en 2024. Il ne peut cependant aller au-delà, au regard des attendus de la responsabilité de la conservation de Renault trucks pour l'espèce protégée Goléand leucophée dans l'Ain, tant que celle-ci ne lui montre pas comment elle garantit, fonctionnellement, cet état de conservation tout en modifiant la présence de la colonie de nidification sur ses toits, ce qui a des impacts, économiques, sanitaires et potentiellement sécuritaires, dont la commission est bien consciente.

Le CSRPN encourage le pétitionnaire à revenir vers lui, une nouvelle fois en tenant compte des éléments suivants :

- i -**Evitement** avec pose de dispositifs, anti installation de nids, suivi et enlèvement de la moindre tentative d'installation de nids
- ii - **Reduction** : suivi avec enlèvement des nids préalable des nids avant ponte, stérilisation s'il y lieu avec des protocoles adéquats et transparents et effarouchements ;
- iii – **Compensation** avec construction et pose de plateforme adéquate (surface et hauteur) accessible pour permettre le maintien de la colonie ;
- iv – **Accompagnement** grâce à **Suivi** des mesures (**ERC**, i ; ii et iii) par un écologue pendant toute la durée du projet (Art. L 163-1 du code de l'Environnement) et du baguage par un bagueur agréé CRBPO – MNHN afin de garantir l'état de conservation de cette population.

Ceci permettrait à Renault Trucks de passer d'une situation de désagrément causé par une cohabitation considérée comme problématique à une situation valorisante pour l'entreprise en termes de conservation de la biodiversité et d'image de marque que Renault trucks pourrait ainsi valoriser à son avantage en y associant Organom.

Dans cette optique et à toute fin utile le CSRPN recommande au pétitionnaire de créer un comité pilotage pour organiser et suivre la suite du dossier.

EXPERT DÉLÉGUÉ FAUNE ☒

DÉFAVORABLE ☒

FAIT LE 11 février 2026

SIGNATURE

Olivier IBORRA

