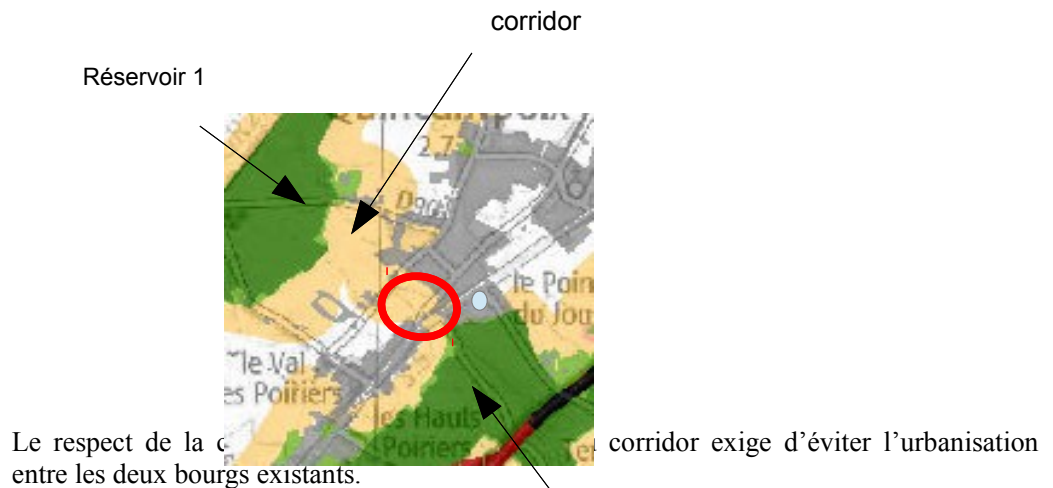


Interprétation les différents éléments cartographiés

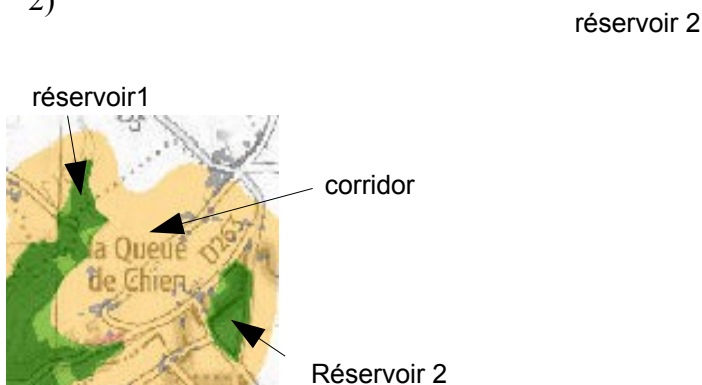
Les éléments de la trame verte et bleue

- **les réservoirs** : étant donné la méthodologie retenue, les réservoirs proposés correspondent à des milieux physiques présents sur le terrain (la seule limite étant la date des photos aériennes de référence, 2009, ; toute destruction intervenue après 2009 n'apparaît pas dans la cartographie des réservoirs). Ces milieux sont donc à préserver au maximum lors des plans d'urbanisme et des projets. Dans le cas d'une impossibilité de préservation, une compensation doit être envisagée conformément à la doctrine « ERC »
- **Les corridors** : les corridors identifiés sont issus d'une méthodologie (qu'ils soient liés au faible ou au fort déplacement) et ne correspondent pas toujours à des milieux physiques réellement fréquentés par les espèces ; ils correspondent à des espaces au sein desquels d'une part il n'existe pas d'éléments majeurs de fragmentation, d'autre part il existe suffisamment de milieux notés comme perméables aux déplacements (milieux naturels ou semi-naturels). La cartographie de ces derniers devra être réalisée à la parcelle à une échelle plus locale, notamment à l'occasion des documents d'urbanisme. Les corridors cartographiés au 1 / 100000^{ème}, qu'ils soient de faible ou de fort déplacement, doivent donc être interprétés comme des espaces de perméabilité au sein desquels la fonctionnalité « continuité biologique » doit être maintenue. Contrairement aux réservoirs, il ne s'agit pas d'espaces où les projets doivent être évités mais d'espaces au sein desquels les projets doivent respecter les continuités écologiques. Cette exigence de respect des continuités possède des conséquences différentes selon les cas de figure. Les trois exemples suivants illustrent ces variabilités :

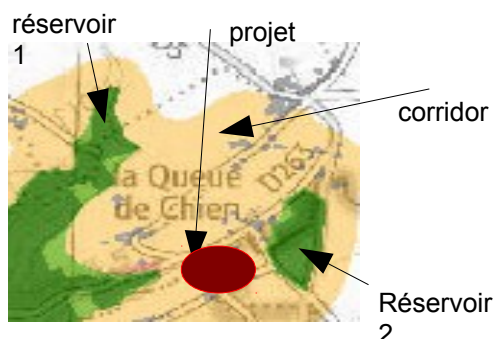
1)



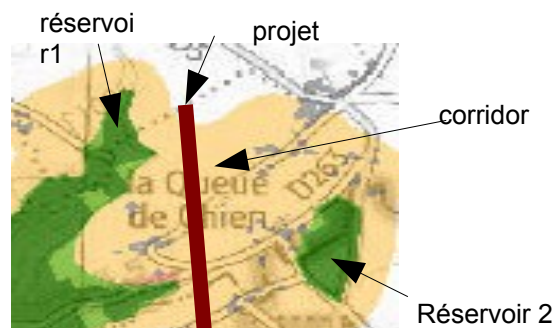
2)



Le respect de la continuité biologique au sein du corridor n'interdit pas une certaine urbanisation ou un projet dans la mesure où tout le corridor n'est pas concerné et où il reste des passages possibles entre les réservoirs. Par contre un projet traversant l'ensemble du corridor ne respecterait pas la continuité écologique.

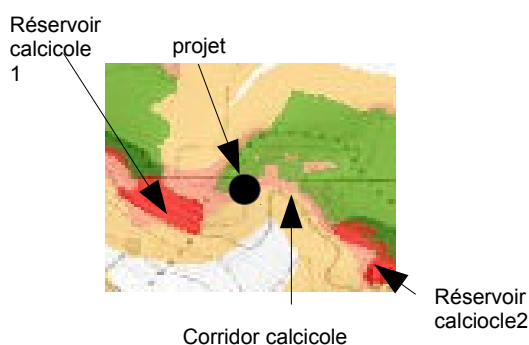


Projet compatible

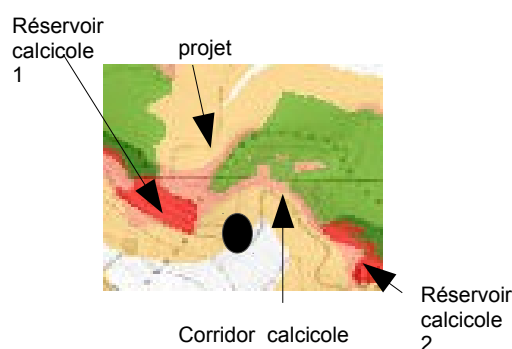


Projet nécessitant le rétablissement des continuités

3)



Projet incompatible, car rompant le corridor calcicole



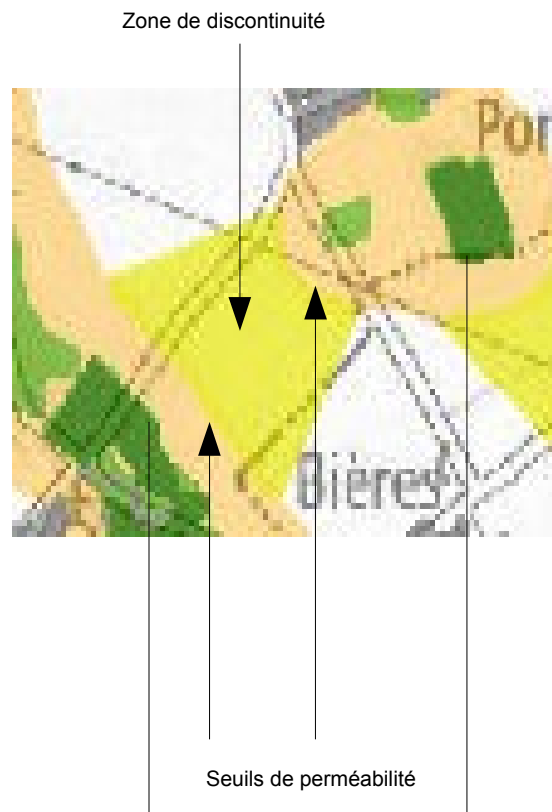
Projet pouvant être compatible, bien que touchant le corridor à fort déplacement, mais corridor calcicole respecté et corridor à fort déplacement non rompu.

- Les ruptures de continuités : elles illustrent les secteurs où des continuités écologiques sont rompues le long d'un corridor pour les espèces à fort déplacement mais où une restauration est possible et souhaitable. Elles figurent sur les cartes des éléments de la trame verte et bleue ; la carte des objectifs donne l'enjeu de cette restauration : au sein d'une entité biologique ou dans une liaison régionale, elle apparaît comme nécessaire, ailleurs elle est souhaitable.

Les objectifs du SRCE

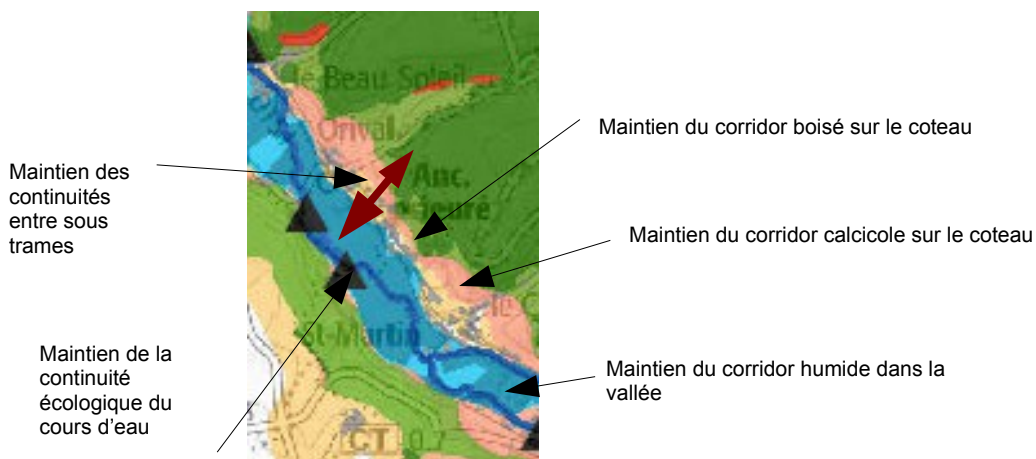
- Le maintien ou la préservation d'un corridor se fait donc en préservant les continuités écologiques au sein de la globalité du corridor, en évitant d'augmenter la fragmentation par un projet et en respectant les milieux perméables aux déplacements, voire en en créant pour en améliorer la fonctionnalité.

- La restauration d'un corridor se fera alors en effaçant des éléments de résistance aux déplacements, c'est à dire en remplaçant des milieux résistants par des milieux perméables par exemple une culture par une prairie, mais aussi une clôture par une haie (voir la grille de coefficients de rugosité pour chaque type de milieu et chaque sous-trame). Cette restauration doit se faire sur l'ensemble du corridor et non pas uniquement sur la zone de discontinuité



Linéaire total où doit être envisagé la restauration par une amélioration de la perméabilité

- l'objectif affiché de maintien des continuités au sein des entités biologiques identifiées dans la carte des objectifs doit être compris comme le maintien des continuités au niveau de chaque sous-trame et le maintien des continuités entre les différentes sous-trames. Le schéma suivant illustre cet objectif :



Entité « vallée de la Varenne »

Les éléments majeurs de fragmentation

Sur les cartes au 1:100000 apparaissent les éléments majeurs de fragmentation, à savoir :

- les autoroutes
- les principales liaisons routières (Autoroute et voie à grande circulation)
- les principaux grands projets routiers
- les grandes voies ferrées (de liaison régionale et nationale)
- les endiguements

Sur la carte des éléments de la TVB, ils apparaissent comme un constat, sur la carte des objectifs, l'impact de leur présence dans une entité biologique ou dans une liaison régionale doit à minima être étudié (cf plan d'action stratégique)

Les secteurs particuliers

Ils correspondent aux territoires des grands ports maritimes. Le SDPN du Grand Port Maritime du Havre et le GEPN du Grand Port Maritime de Rouen.