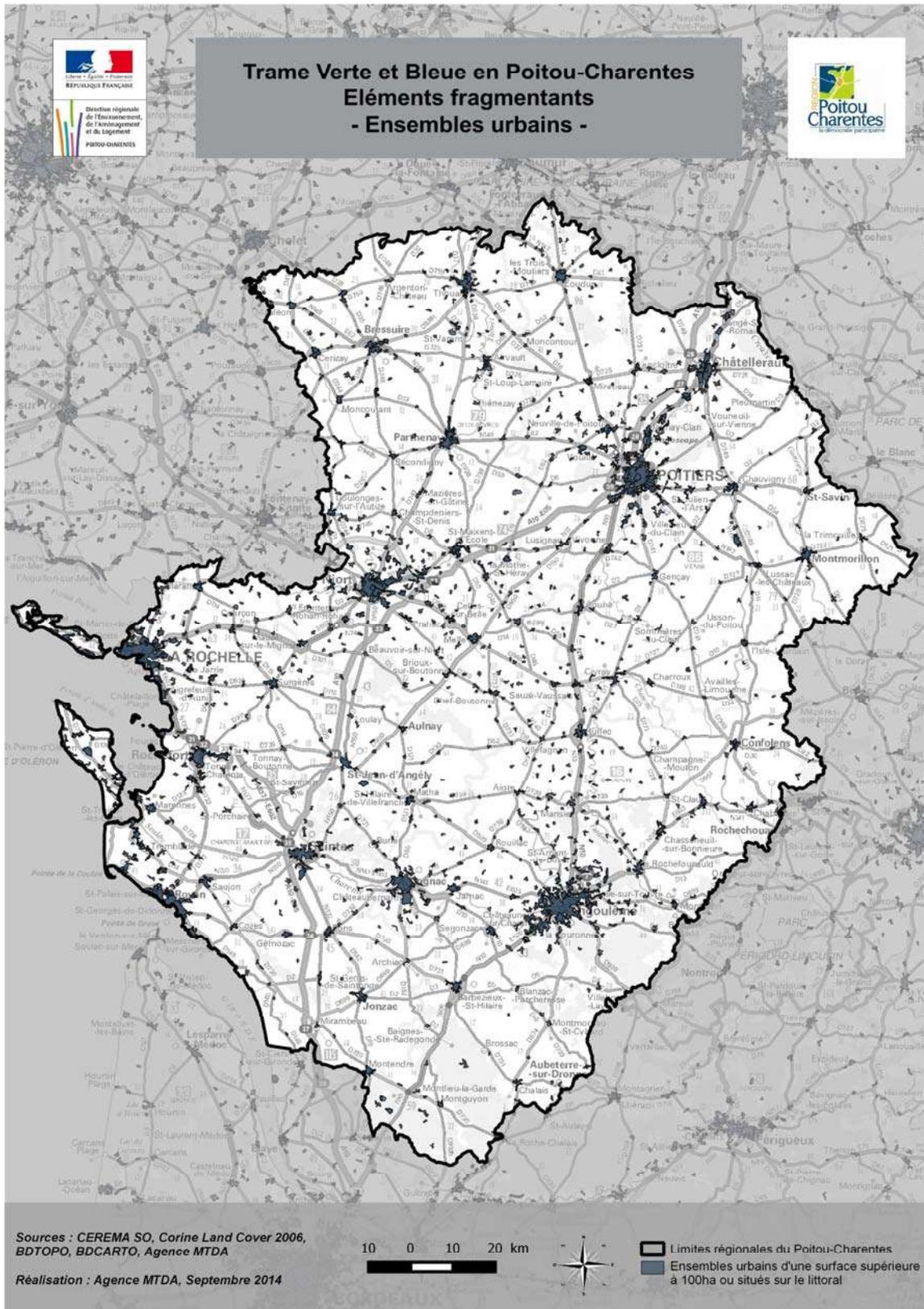


CARTE DES ELEMENTS FRAGMENTANTS (ENSEMBLES URBAINS)



2.5.3.2 LES INFRASTRUCTURES LINEAIRES DE TRANSPORTS PRINCIPALES

Les infrastructures linéaires de transport considérées comme fragmentantes à l'échelle régionale sont :

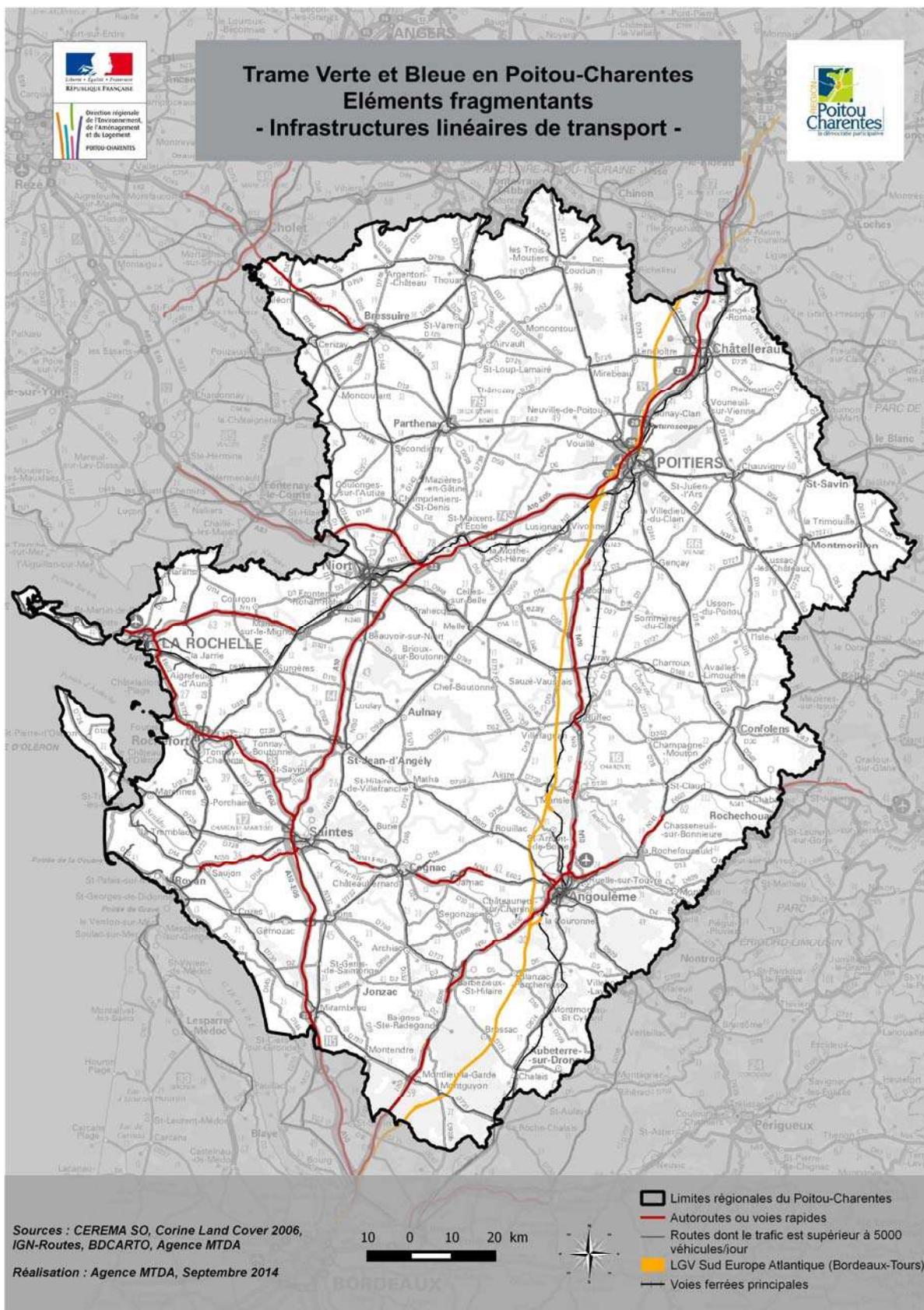
- les autoroutes et les liaisons régionales dont le trafic journalier moyen est supérieur à 5000 véhicules/jour (source : BD Carto, et comptages routiers) ;
- les lignes ferroviaires principales et la LGV Tours-Bordeaux (source : BD Carto et RFF).

Au sein du territoire régional, d'autres infrastructures de taille inférieure peuvent constituer des éléments de rupture importante des continuités écologiques :

- en fonction de leurs caractéristiques propres : par exemple une route en fort remblai ou déblai constitue pour de nombreuses espèces un obstacle plus important qu'une route dont le niveau est proche du terrain naturel ;
- en fonction des caractéristiques physiques et biologiques des milieux traversés : les espèces des réservoirs de biodiversité "systèmes bocagers" et "forêts et landes" sont plus sensibles aux collisions routières que la plupart des espèces d'oiseaux qui caractérisent les réservoirs de biodiversité "plaines ouvertes". De même, la présence de mammifères semi-aquatiques comme le Vison d'Europe ou la Loutre peut justifier une analyse particulière de la franchissabilité des infrastructures et des ouvrages d'Art.
- en fonction des caractéristiques du trafic : les horaires des déplacements domicile-travail peuvent correspondre à certaines saisons aux périodes de forte sensibilité de la faune sauvage.

L'ensemble de ces éléments n'étant pas disponibles à l'échelle régionale, les déclinaisons locales de la TVB pourront préciser au niveau de leur territoire les infrastructures considérées comme fragmentantes.

CARTE DES ELEMENTS FRAGMENTANTS (INFRASTRUCTURES LINEAIRES DE TRANSPORT)



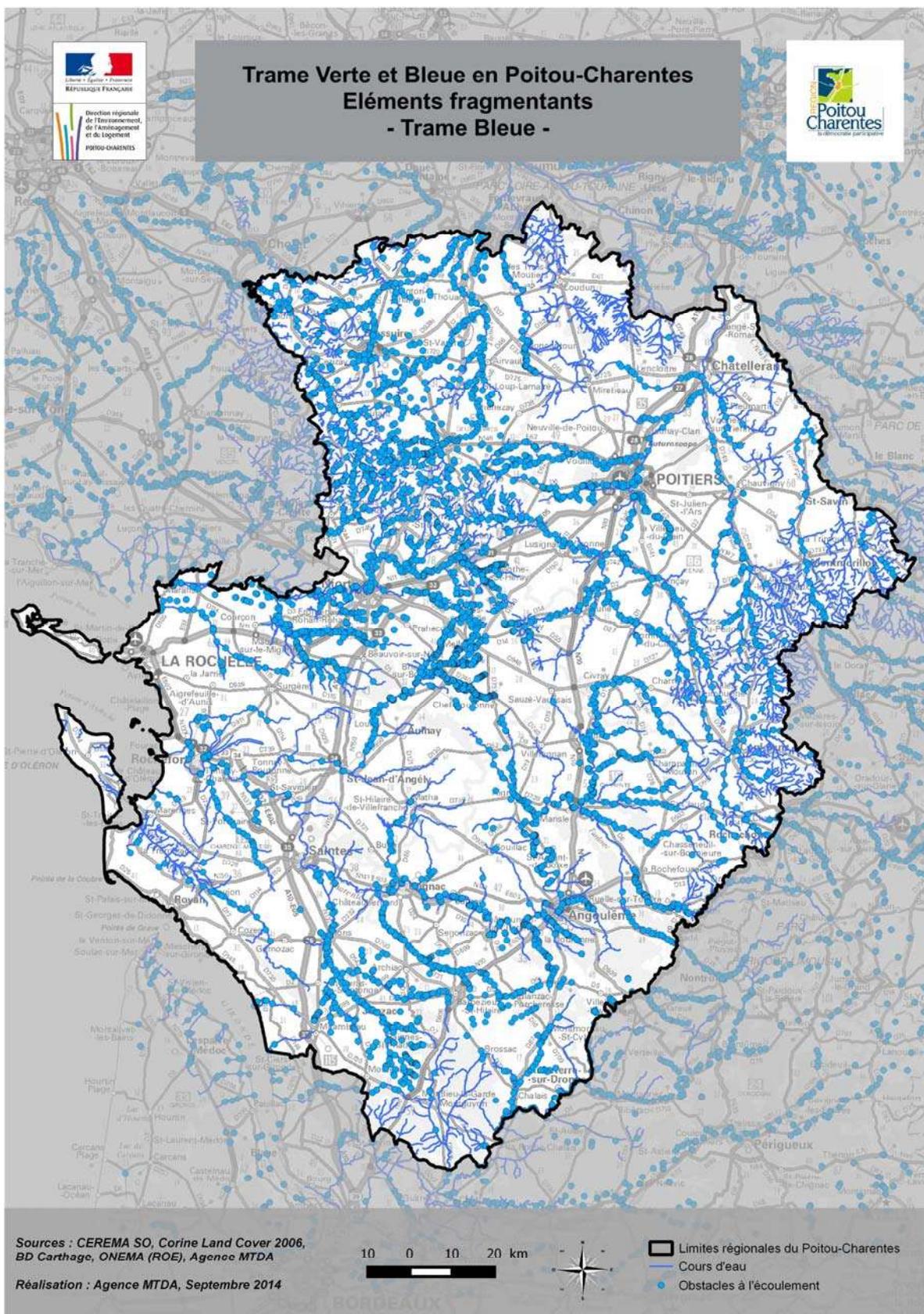
2.5.3.3 LES OBSTACLES A L'ECOULEMENT SUR LES COURS D'EAU

Les obstacles à la continuité longitudinale des cours d'eau ont été identifiés à partir du Référentiel des Obstacles à l'Écoulement (ROE) établi par l'ONEMA. Le ROE ne permet pas à lui seul de donner une information exhaustive sur le niveau de franchissabilité des obstacles.

Le choix a été fait de représenter l'ensemble des obstacles identifiés au titre du ROE sans distinction du niveau d'impact sur la continuité piscicole.

Ce référentiel complet sera mis à disposition des collectivités et porteurs de projets, en complément de la cartographie du SRCE approuvé, afin que ceux-ci puissent identifier et qualifier la nature de ces obstacles à une échelle locale.

CARTE DES ELEMENTS FRAGMENTANTS (OBSTACLES A L'ECOULEMENT)



2.5.3.4 LES SECTEURS A ENJEUX POUR ASSURER LES CONTINUITES ECOLOGIQUES DES VALLEES

Les principales vallées de Poitou-Charentes constituent des éléments majeurs de la continuité écologique régionale que ce soit pour les espèces strictement inféodées à la rivière mais aussi pour celles inféodées aux zones humides associées, aux ripisylves, voire aux coteaux calcaires ou aux autres milieux caractéristiques de la vallée.

Par ailleurs, ces espaces de vallées constituent historiquement des lieux privilégiés pour l'implantation humaine ; la quasi totalité des villes importantes de notre région englobent ainsi des espaces de vallées dont les fonctions écologiques apparaissent plus ou moins préservées.

Dans ces secteurs, il n'a pas été possible, à l'échelle du 100 000 ème et avec les données disponibles à l'échelle régionale, de préciser précisément des points de conflit potentiel.

Compte tenu de l'importance de ces vallées en matière de continuité écologique, l'atlas au 100 000 ème attire l'attention sur ces secteurs (modification de la couleur des corridors). Pour une bonne prise en compte de ces continuités, il s'agira de vérifier localement si l'urbanisation et les multiples infrastructures qui l'accompagnent préservent les principales continuités écologiques le long de la vallée.

2.5.3.5 LES POINTS/ZONES DE CONFLIT POTENTIEL

Les points ou zones de conflit potentiel représentés résultent d'un croisement « automatique » entre les zones urbanisées et les infrastructures linéaires de transport principales d'une part, et les composantes de la TVB (réservoirs de biodiversité et corridors linéaires). Il s'agit de zones de rupture potentielle des connectivités écologiques, identifiables à l'échelle régionale.

Cette modélisation a été ajustée par la connaissance des partenaires ayant participé aux divers groupes de travail.

En ce qui concerne les ouvrages d'Art sur les principales infrastructures, il n'existe pas de référentiel régional relatif à leur éventuelle transparence écologique.

Ces points, identifiés à l'échelle régionale, justifient d'une vérification locale afin de confirmer ou d'infirmier localement d'existence d'un point de conflit.

Il convient de souligner que cette identification est loin d'être exhaustive car fondée sur les seules infrastructures linéaires de transport principales ; en particulier, elle ne prend pas en compte les éventuelles ruptures de continuités à l'intérieur des réservoirs de biodiversité, secteurs où la sensibilité des espèces peut se révéler importante.

2.5.4 LA REPRESENTATION DES ELEMENTS POTENTIELLEMENT RECONNECTANT

LEGENDE DES ELEMENTS POTENTIELLEMENT RECONNECTANTS SUR LES CARTES AU 1/100 000^{EME}



Certaines infrastructures linéaires de transport de la région sont équipées d'aménagements permettant de restaurer les continuités écologiques. Les services régionaux des routes (DIR Atlantique), les concessionnaires et exploitants d'autoroutes et LGV (ASF-Vinci, Cofiroute, LISEA) ont été consultés afin de réunir des informations sur les passages à faune existants.

Un symbole différent permet de distinguer les éléments potentiellement reconnectant pour la grande faune de ceux qui ne seraient efficaces que pour tout ou partie de la petite faune. Des vérifications de terrain sont toutefois nécessaires afin d'analyser la fonctionnalité de chacun de ces ouvrages.

En dehors du cas particulier du chantier de la LGV-SEA pour lequel une information exhaustive existe, il convient de souligner que la connaissance de ces éléments de reconnections écologiques est actuellement très parcellaire au niveau régional (données non recueillies ou non centralisées par les gestionnaires d'infrastructures).

Au fur et à mesure des acquisitions de connaissance (par exemple lors de la réalisation d'études sur le réseau routier national), les données seront mises à disposition des acteurs locaux sur le site internet dédié au SRCE.

2.5.5 LA REPRESENTATION DES AUTRES ELEMENTS

LEGENDE DES AUTRES ELEMENTS SUR LES CARTES AU 1/100 000^{EME}

AUTRES ÉLÉMENTS	
	Limites de la région
	Limites des départements
	Limites des communes
	Zones urbanisées
	Zones agricoles
	Zones forestières
	Surfaces en eau

Les orientations nationales préconisent de ne pas laisser de zones blanches sur le fond cartographique. De fait, tous les espaces hors réservoirs et hors corridors peuvent contribuer aux continuités écologiques.

Pour favoriser l'interprétation, un fond constitué d'un nombre limité d'éléments de l'occupation du sol régionale est représenté (Corine Land Cover 2006).

Il s'agit des autres zones agricoles, forestières, ou bien en eau.

Enfin, le tracé des limites communales et les noms des communes figurent sur les cartes comme éléments de repérage.

3 CARTOGRAPHIE DES ELEMENTS DE LA TRAME VERTE ET BLEUE REGIONALE A L'ECHELLE 1/100 000