

# Schéma de Cohérence Écologique de Haute- Normandie

Étude des discontinuités écologiques dues aux  
infrastructures de transport autour de Rouen pour la  
DREAL Normandie

# Étude des discontinuités écologiques dues aux infrastructures de transport autour de Rouen

---

1. Le SRCE de Haute-Normandie
2. Le suivi des discontinuités sélectionnées
3. Résultats, analyse et conclusions

# 1. Le SRCE de Haute-Normandie

---

- Qu'est-ce que c'est ?
- Comment a t-il été construit ?
- Comment fait on la transition du SRCE aux points de discontinuité ?
- Présentation des points de suivi sélectionnés

# 1. Le SRCE de Haute-Normandie

## Qu'est-ce que c'est ?

- Un document d'aménagement pour préserver la biodiversité et le bon état écologique de l'eau
- Le SRCE est le document cadre et réglementaire qui intègre la Trame Verte et Bleue régionale.
- Diagnostic du territoire
- Remise en bon état des continuités écologiques régionales
- Un plan d'action stratégique



PREFET DE LA REGION HAUTE-NORMANDIE

Schéma Régional de  
Cohérence Écologique  
de Haute Normandie

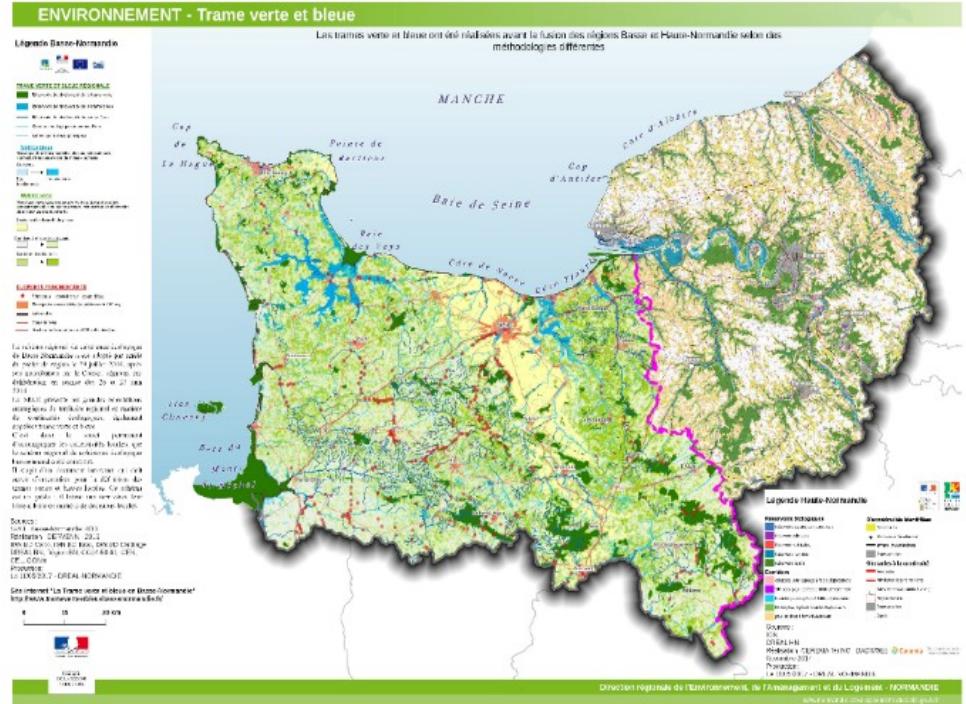
Versión approuvée par arrêté du 18 novembre 2014

1

# 1. Le SRCE de Haute-Normandie

## Comment a-t-il été construit ?

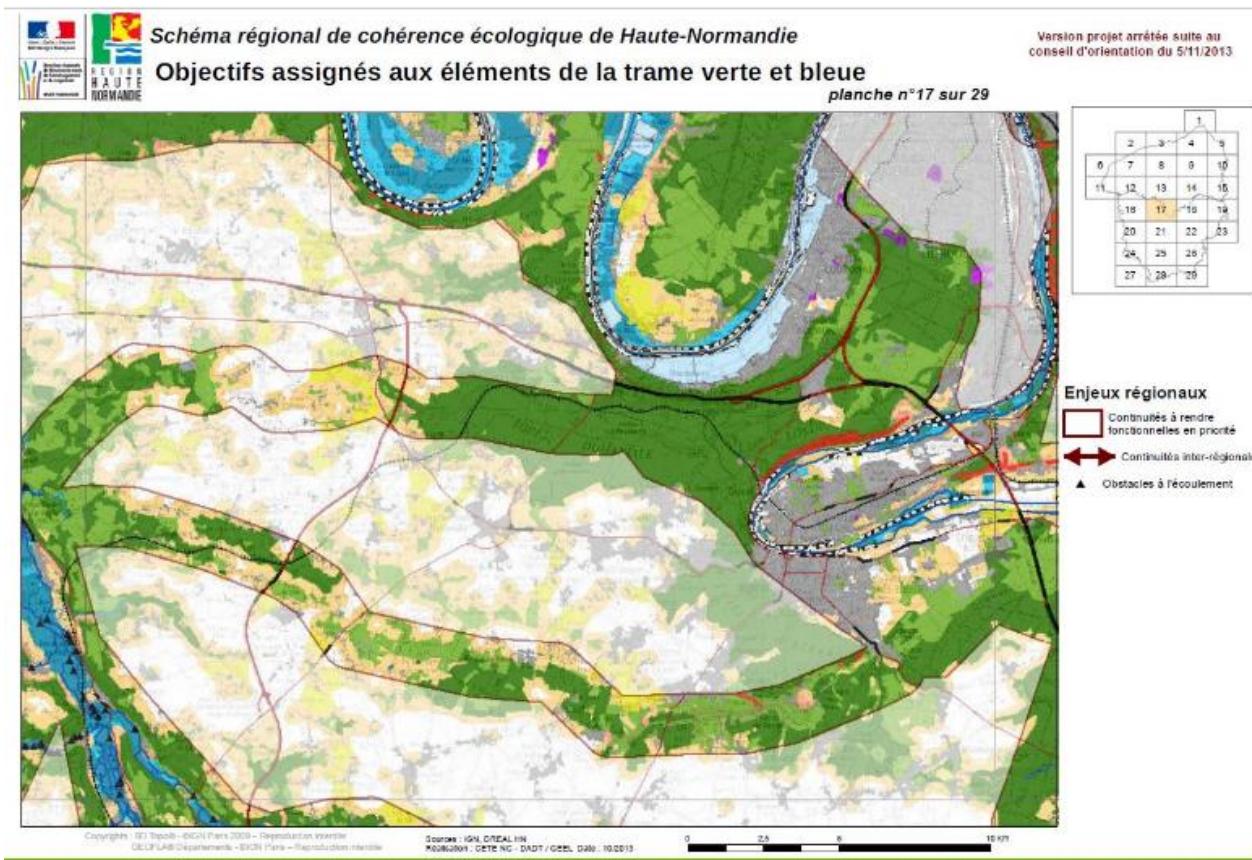
- modélisation théorique des axes de déplacement de la faune
- représentation cartographique dont une cartographie de la trame verte et bleue au 1/100 000ème.



# 1. Le SRCE de Haute-Normandie

## Comment fait on la transition du SRCE aux points de discontinuité ?

Les éléments fragmentant entrants dans la modélisation ont permis de déterminer les points de discontinuité écologique.



# 1. Le SRCE de Haute-Normandie

## Présentation des points de suivi sélectionnés

Liste DREAL Normandie des discontinuités prioritaires

Suivi opérationnel Cerema pour :

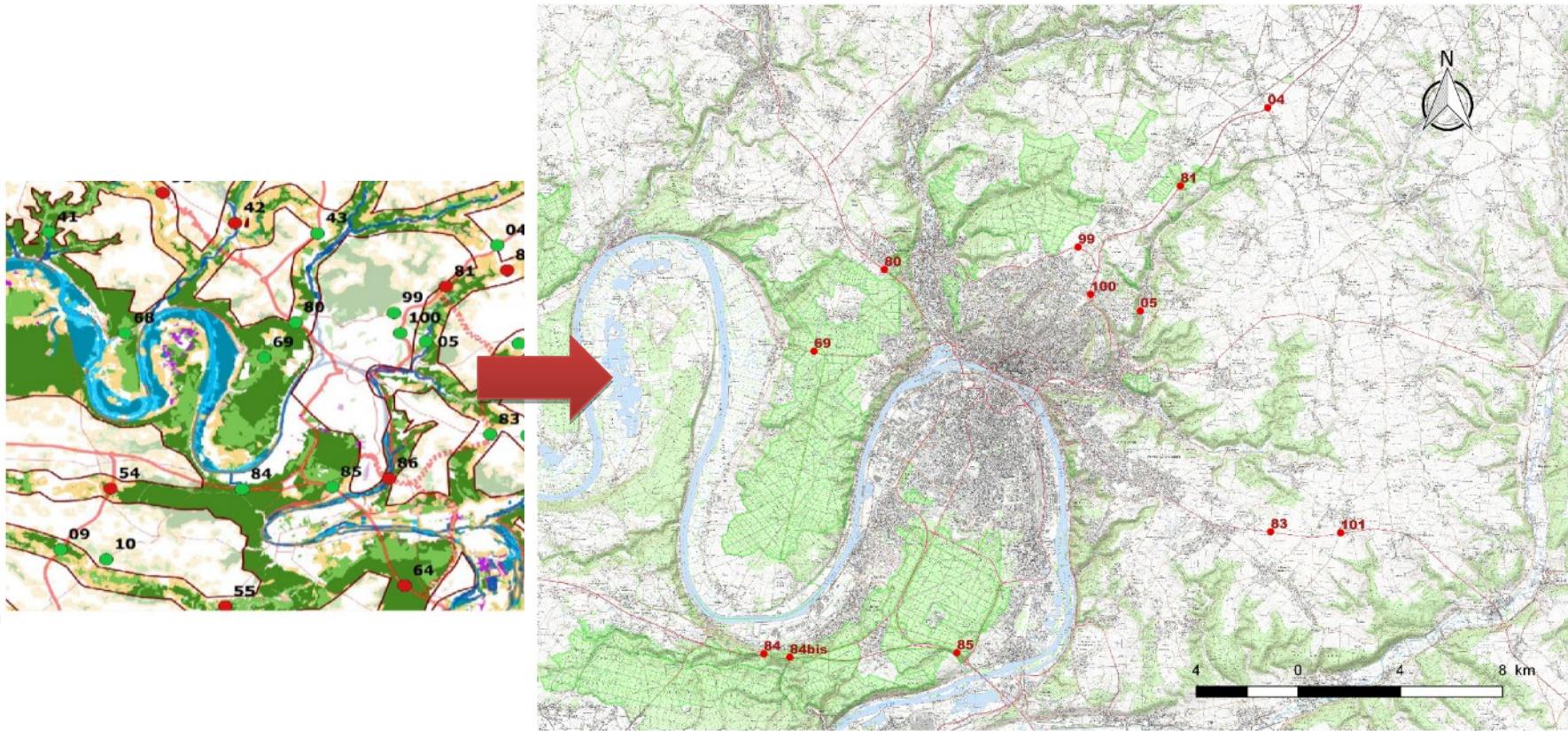
- évaluer la présence ou l'absence de déplacement effectif de la faune et le cas échéant quel type de faune ;
- évaluer la possibilité d'aménagement à moindre coût des ouvrages existants pour améliorer le déplacement de la faune.



# 1. Le SRCE de Haute-Normandie

## Présentation des points de suivi sélectionnés

Le Cerema-NC en accord avec la DREAL a choisi les points pour lesquels le suivi pouvait matériellement être mis en place.



## 2. Le suivi des discontinuités sélectionnées

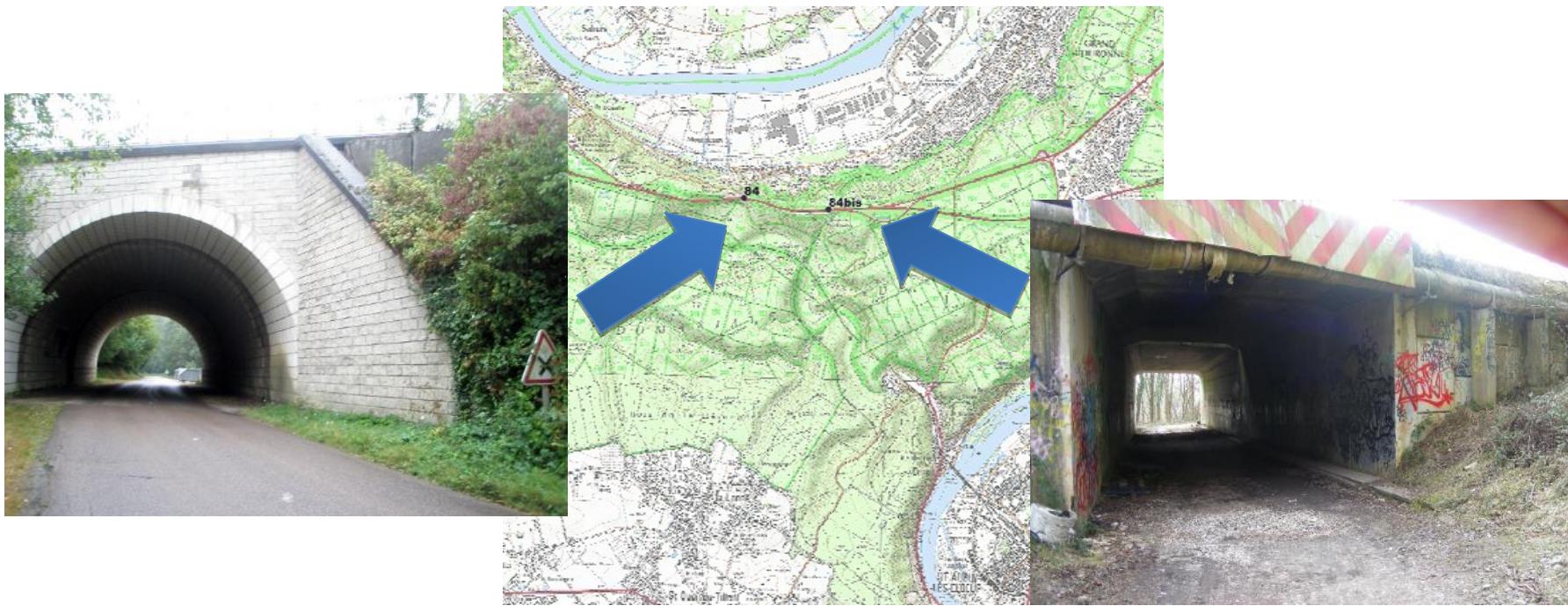
---

- Identification des ouvrages potentiellement utilisables
- Objectifs par point
- Choix du mode de suivi

## 2. Le suivi des discontinuités sélectionnées

### Identification des ouvrages potentiellement utilisables

- Visites de terrain préalables pour :
  - identifier les ouvrages existants non aménagés pour cela
  - évaluer l'utilisation par des espèces ou groupe d'espèces pour cibler le suivi



## 2. Le suivi des discontinuités sélectionnées

### Objectifs par point

---

Objectif général :

Caractériser le **passage ou l'absence de passage** des animaux

Chaque point = une problématique spécifique (fréquentation humaine, intégration dans le milieu naturel, etc)

## 2. Le suivi des discontinuités sélectionnées

### Choix du mode de suivi

---

Les moyens à utiliser en conséquence sont ensuite choisis (matériel, période, durée)

Certains points ont été abandonnés car impossible à équiper.

## 2. Le suivi des discontinuités sélectionnées

### Choix du mode de suivi

---



### 3. Résultats, analyse et conclusions

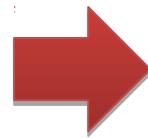
---

Trois exemples issus de l'étude Cerema-DREAL Normandie :

- Une infrastructure comportant des ouvrages améliorables pour la faune
- Des situations qui nécessitent une intervention globale d'ampleur
- Une discontinuité théorique qui n'en n'est pas une en réalité

### 3. Résultats, analyse et conclusions

Une infrastructure comportant des ouvrages améliorables pour la faune



### 3. Résultats, analyse et conclusions

#### Des infrastructures comportant des ouvrages améliorables pour la faune

Un passage inférieur de l'A13, rétablissant un chemin forestier n'est pas utilisé par la faune mais serait aménageable à peu de frais :



### 3. Résultats, analyse et conclusions

#### Des situations qui nécessitent une intervention globale d'ampleur

---

- Un axe, ex route nationale, est considéré comme fragmentant
- Un ouvrage existant de transparence hydraulique pourrait être nettoyé et devenir un passage pour la petite, voire moyenne faune
- Absence de continuité végétale existante

### 3. Résultats, analyse et conclusions

Des situations qui nécessitent une intervention globale d'ampleur



### 3. Résultats, analyse et conclusions

#### Des situations qui nécessitent une intervention globale d'ampleur

La réalisation du contournement EST permettra peut être de résoudre le problème...



### 3. Résultats, analyse et conclusions

Une discontinuité théorique qui n'en n'est pas une en réalité

---

- Une voie ferrée d'au moins deux voies a été considérée comme fragmentante.



### 3. Résultats, analyse et conclusions

Une discontinuité théorique qui n'en n'est pas une en réalité

---

- Le passage des trains n'a pas le même impact qu'un passage continu de véhicules.
- Ces infrastructures ne sont pas clôturées et les animaux passent entre les trains dans des plages de plusieurs dizaines de minutes

### 3. Résultats, analyse et conclusions

Une discontinuité théorique qui n'en n'est pas une en réalité

**Nombre de données :**  
plusieurs milliers de photos  
**Nombre d'espèces**  
**différentes :** 11



MOUL-CEREMANC3 25 OCT 2017 11:30 am

Cette infrastructure ne nécessite donc aucune intervention.

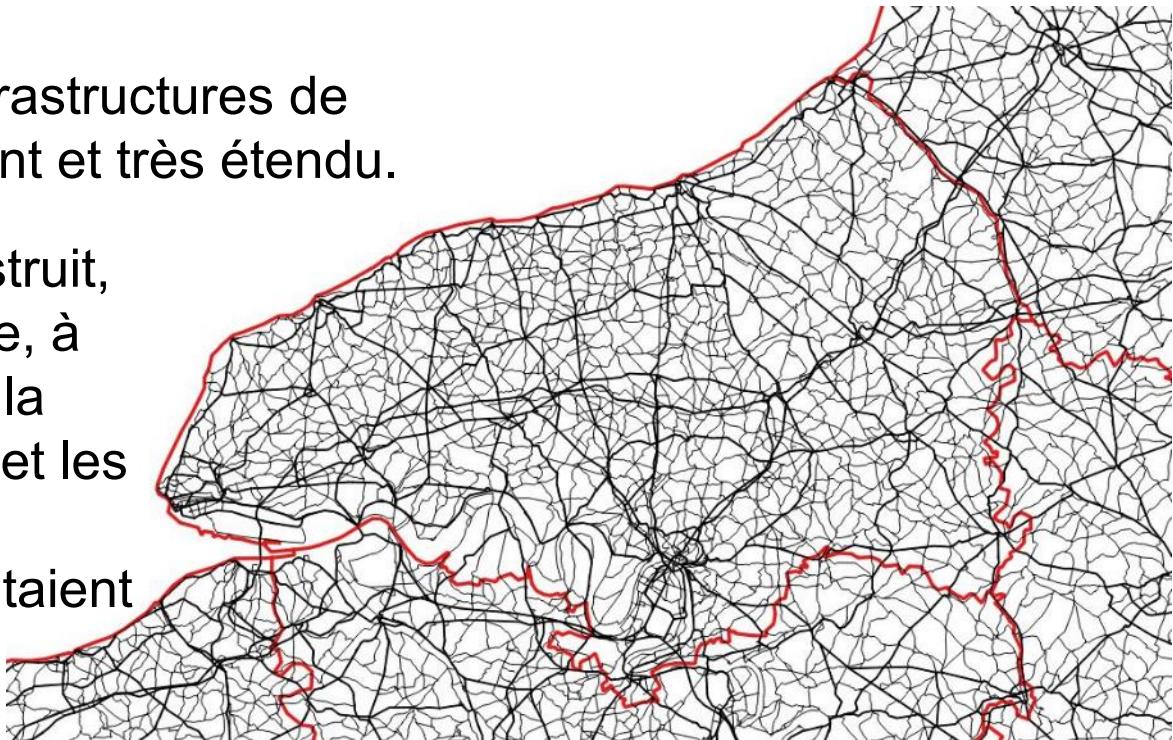
# 3. Résultats, analyse et conclusions

## Conclusion

---

Situation actuelle :

- Un réseau d'infrastructures de transport existant et très étendu.
- Un réseau construit, en grande partie, à une époque où la réglementation et les exigences écologiques n'étaient pas celles d'aujourd'hui.



# 3. Résultats, analyse et conclusions

## Conclusion

---

Evolution possible :

- Les travaux de requalification de ces infrastructures sont l'occasion d'améliorer la situation
- Sans faire d'ouvrages spécifiques, possibilité de modifier les ouvrages existants pour les rendre écologiquement plus transparents.

C'est aux maîtres d'ouvrage et aux concepteurs, lors de travaux de ne pas oublier cet aspect.



# 3. Résultats, analyse et conclusions

## Conclusion

Le Cerema continue sa mission d'expertise sur ce sujet dans le prolongement des guides techniques et notes d'information Cerema - SETRA.

**SETRA** Service d'Etat  
des Transports  
les routes sont  
nos responsabilités

**Note**  
d'information

Adresso : SETRA  
Cité de l'Etat

janvier 2009

Économie  
Environnement  
Concurrence

86

**Clôtures routières et faune**  
Critères de choix et recommandations d'implantation

L'objectif de ce guide est de faire des recommandations à des agents de routes en matière des normes de type de clôture avec ou sans faune ou de protection de la biodiversité pour certaines espèces, notamment de la petite faune. Les collisions sur l'ensemble du réseau routier entre les véhicules et la faune sont assez courantes pour être difficiles à estimate. Toutefois, elles ont été évaluées à près de 500 000 par an en France. Les principales espèces concernées sont les amphibiens et les faunes BAC (Biodiversité d'Actions et d'Actions Cerema) basées sur les forces de l'ordre en cas d'accident enregistré entre 2000-2007 contre une année de 17% du total des accidents impliquant des véhicules et environ 300 accidents graves, et sont responsables d'environ 50% de morts par an.

Pour les voies de type autoroute, autoroute, route nationale, ou route ouverte à la circulation générale, il existe une réglementation spécifique, la norme NF EN 12873. Pour les autres voies (RN, RD, RC) norme obligatoire n'est pas, mais une analyse du contexte national et régional et des tendances des observations de collisions sur leur utilité. Ces recommandations sont basées sur les observations et les études réalisées en partenariat avec les autorités envoies [3] (préfectures, régions, aéroports, ...), mais les collisions concernent le réseau de routes pour les autres. Elles comprennent la fonction de protection des usagers, mais aussi la protection de l'environnement, de la faune, des objets, planches, route, bordure et quilles, entre autres, notamment en érosion.

La présente note d'information a pour objectif, après un rappel des types de normes, de biodiversité et des spécificités faunistiques, de présenter les différentes caractéristiques et types des clôtures, les conditions de leur pose et de leur entretien.

**Sommaire**

1. Evolution des normes de clôture sur les infrastructures routières ..... 2  
2. Clôture claire pour grande faune ..... 4  
3. Recommandations techniques ..... 14  
Conclusion ..... 28  
Bibliographie ..... 29

**Collection | Connaissances**

**Cerema**

Amphibiens et dispositifs de franchissement  
des infrastructures de transport terrestre

**Collection | Connaissances**

**Cerema**

Instruction technique pour la surveillance  
et l'entretien des ouvrages d'art

Fascicule 32 | Ponts en béton précontraint

**Collection | Références**

---

# Merci de votre attention