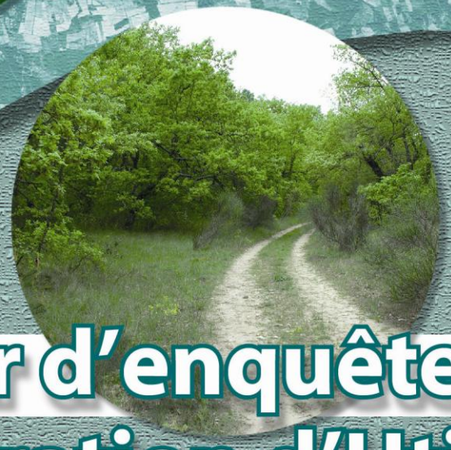
Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron

PROJET VELOROUTE-VOIE VERTE DE LA VALLEE DU JABRON

Section Montélimar / La Bâtie-Rolland






Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Communes de Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron et La Bâtie-Rolland

Février 2015

SOMMAIRE GENERAL

A - OBJET DE L'ENQUETE - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES — page A

B - PLAN DE SITUATION — page B

C - NOTICE — page C

D - PLAN GENERAL DES TRAVAUX — page D

E - ETUDE D'IMPACT — page E

- E I — RESUME NON TECHNIQUE — page E I
- E II — APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME ET DES EFFETS CUMULÉS AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS — page E II
- E III — AUTEURS DES ETUDES — page E III
- E IV — ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT — page E IV
- E V — DEFINITION DE LA SOLUTION PROPOSEE : LES RAISONS DU CHOIX DU PARTI ET PRESENTATION DU PROJET — page E V
- E VI — ANALYSE DES EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES D'INSERTION ENVISAGEES — page E VI
- E VII — ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE PUBLIQUE — page E VII
- E VIII — SYNTHESE DES MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET ESTIMATION DE LEUR COUT — page E VIII
- E IX — COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS PAR LE PROJET ET DES AVANTAGES INDUITS — page E IX
- E X — ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES — page E X

F - MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- F I — MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA BATIE-ROLLAND
- F II — MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTBOUCHER-SUR-JABRON
- F III — MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTELIMAR
- F IV — MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PUYGIRON

G - INCIDENCE NATURA 2000

H - AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE ET ÉLÉMENTS DE PRÉCISION SUITE A L'AVIS

Le présent projet a fait l'objet d'une délibération du Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron, maître d'ouvrage de l'opération, pour valider la transmission des éléments permettant la mise à l'enquête publique du projet de Véloroute voie-verte de la vallée du Jabron.

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN DU ROUBION ET DU JABRON

Chemin de Bec de Jus – 26450 Cléon d'Andran

COMITE SYNDICAL

Séance du 17 décembre 2013
Convoquée le 9 décembre 2013

L'an deux mille treize, le dix sept du mois de décembre, le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron s'est réuni à la maison de la Communauté et des Syndicats intercommunaux, à Cléon d'Andran, sous la présidence de Monsieur Robert PALLUEL, Président.

Membres en exercice : 28 Présents ou représentés : 16 Votants : 18 Excusés : 7 Absents : 5

ETAIENT PRESENTS :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Robert PALLUEL, Eric LOISEAU, Gérard SYLVESTRE, Michel GLEIZE.
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Bernard KESSLER, Hervé ICARD, André ANGELLOZ-NICOUD.
C.A. MONTELIMAR - SESAME : Robert LEOPOLD, Jean-Jacques GARDE, Yves COURBIS, René VECCHIATTO, Catherine AUTAJON.
C.C. DU VAL DE DROME : Jean -Michel GAUDET, Gérard CROZIER, Daniel GILLES, Pierre BELLE.

ETAIENT EXCUSES :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Maïa CAVET (Pouvoir à Robert PALLUEL).
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Marc PROVOST, Jean PEILLARD (présence de sa suppléante Pierrette GARY), Christian RICHARD.
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Louis MERLE, Jean-Bernard CHARPENEL (Pouvoir à Jean-Jacques GARDE) Joël LOCHE,

ETAIENT ABSENTS :
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Bernard MOUTON, Raymond D'AILLECOURT, Michel SAUVINET.
COMMUNE DE MALATAVERNE : Jean-Louis EYRAUD.
C.C. DU VAL DE DROME : Didier VERNET

OBJET : Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron / Mise à l'enquête publique

Dans le cadre d'un marché en date du 19 avril 2013, le groupement de bureaux d'études constitué de B.E.A.C (mandataire), SOBERCO Environnement et ACOGEC s'est vu confier la mise à jour des études préalables à la réalisation de la VVV de la Vallée du Jabron et la constitution des différents dossiers réglementaires.

Aujourd'hui, et compte tenu du délai de validité des subventions régionales inscrites au CDRA et des délais d'instruction du dossier par les services de l'Etat, il est demandé au Comité Syndical de valider l'avant – projet et d'autoriser le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme les pièces suivantes en vue de leur mise à l'enquête :

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
Dossier d'enquête parcellaire
Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Dossier loi sur l'eau
Demande d'autorisation de défrichement
Demande dérogation au titre des espèces protégées

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical à la majorité de ses membres présents (4 abstentions / 2 votes contre) autorise le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme l'ensemble des pièces susvisées pour mise à l'enquête publique du projet de la Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Ont signé les membres présents
Suivent les signatures

POUR EXPEDITION CONFORME
Délibération affichée le 18 décembre 2013
Fait à Cléon d'Andran le 18 décembre 2013

LE PRESIDENT

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN
du Roubion et du Jabron
CHEMIN DE BEC DE JUS
26450 CLEON D'ANDRAN
Tél. : 04 75 90 13 96

A

OBJET DE L'ENQUETE
Informations juridiques et administratives

1 - OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

1.1 - OBJET DE L'ENQUETE

Le présent dossier est dressé en vue de :

- apprécier l'utilité publique des travaux de réalisation de la Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – La Bâtie-Rolland.
- mettre en compatibilité les Plan Locaux d'Urbanisme des communes suivantes : Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron et La Bâtie-Rolland.

S'agissant des dispositions régissant la procédure, il s'agit d'une enquête publique unique au titre de la réalisation d'équipements susceptibles d'affecter l'environnement (L. 123-6 et R. 123-7 du code de l'environnement), au titre de la procédure d'expropriation (L. 11-1 du Code de l'expropriation).

Ce projet est décrit dans la notice explicative (Pièce C du présent dossier). En application de l'article L. 123-6 du Code de l'environnement, cette notice est accompagnée d'un résumé non technique de présentation du projet.

1.2 - CONDITIONS DE L'ENQUETE

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par :

- les articles L. 123-2 et suivants du Code de l'environnement et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement,
- les articles L. 11-2 et suivants du code de l'expropriation et R. 11-1 et suivants du Code de l'expropriation
- les articles L.123-14, L.123-14-2, R.123-23-1 et suivants du code de l'urbanisme relatifs à la procédure de mise en compatibilité du PLU.

L'enquête permet de porter le projet envisagé à la connaissance des services instructeurs et du public afin qu'ils fassent part de leurs observations, notamment sur les registres prévus à cet effet qui seront disposés sur les lieux de l'enquête.

Les conditions d'insertion du projet dans son environnement, les mesures prévues pour éviter les atteintes à celui-ci et les avantages attendus de la réalisation du projet, malgré les inconvénients possibles, sont traitées dans la partie E (Étude d'impact) qui fait partie du dossier d'enquête.

Ce projet implique également une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Les dispositions proposées pour assurer cette mise en compatibilité doivent faire l'objet d'un examen conjoint des personnes publiques et privées citées aux articles L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme, avant l'ouverture de l'enquête publique.

Conjointement à la présente enquête, sera conduite l'enquête parcellaire portant sur les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet, conformément aux articles L. 11-1 et R. 11-9 du Code de l'expropriation.

2 - INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

2.1 - LE PROJET AVANT L'ENQUETE

Le projet de Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron se connecte avec le tracé de la véloroute du Léman à la mer (ViaRhôna) et constitue un maillon au sein de ce projet national grâce à un circuit qui emprunte la vallée du Jabron, de Montélimar à La Bâtie-Rolland.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) a adopté le 15 décembre 1998 un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national, dans lequel figure la ViaRhôna. Ce réseau national répond aux critères du projet européen de création d'un réseau cyclable présentant une cohérence d'itinéraires et une homogénéité en termes de qualité (qualités roulantes, sécurité, balisage).

Par la suite, la Région Rhône Alpes et le Département de la Drôme ont réfléchi à des itinéraires complémentaires, partant de l'axe nord-sud le long du Rhône. Les itinéraires retenus utiliseront les vallées transversales du Rhône à savoir celles de la Valloire, de la Galaure, de l'Herbasse, de la Drôme et enfin du Jabron, objet de la présente étude.

Ces itinéraires complémentaires ont été inscrits dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes.

Au cours de l'année 2004, suite à une délibération du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron, en date du 1er Avril 2004, une étude de faisabilité a été réalisée, faisant état d'un tracé longeant le Jabron d'environ 47 kilomètres, pour un coût estimé, à l'époque, à 2,66 millions d'euros HT.

Suite à cette étude, le Syndicat Mixte du bassin du Roubion et du Jabron a choisi, par délibération du 8 Juillet 2005, de prendre la maîtrise d'ouvrage des études préalables à la réalisation de ce projet. Cette délibération a également permis d'engager les consultations des bureaux d'étude pour la réalisation d'un parti d'aménagement paysager, de l'Avant Projet et des dossiers d'enquêtes, concernant le Jabron sur une section Montélimar – Dieulefit.

En Juin 2006, le groupement Compagnie Nationale du Rhône, BEAC, Soberco Environnement et Soberco Architecture et Paysage a été mandaté pour la réalisation de ces études préalables à l'aménagement de la Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – Dieulefit. Un dossier d'enquête publique a été finalisé en 2009 et en partie instruite. Un avis de l'Autorité Environnementale a été rendu mais la procédure n'a pas été poursuivie (courrier de la DREAL Rhône-Alpes, janvier 2010, disponible en annexe).

En 2013, le projet a été relancé. Sur la base de nouvelles réflexions et des évolutions réglementaires récentes, le projet de Véloroute Voie Verte a évolué. Il a été décidé que le projet porterait sur une séquence plus réduite, entre Montélimar et la Bâtie-Roland (20,5 km). Le groupement BEAC, Soberco Environnement et ACOGEC a repris les études préliminaires et défini un projet au niveau Avant-projet. Un dossier d'étude d'impact a été pré-instruit avec un avis de l'autorité environnementale émis le 23 juin 2014. Le dossier d'étude d'impact a été adapté pour éviter les ouvrages les plus importants dans Montélimar.

2.2 - CONSULTATION DES COLLECTIVITES, DES SERVICES DE L'ETAT ET DES ACTEURS LOCAUX

Dans le cadre de ce projet, une démarche de consultation a été initiée avec plusieurs acteurs.

Les communes concernées par le projet ont été intégrées dans des réunions régulières depuis 2004 pour la définition du tracé.

Une rencontre spécifique avec la Chambre d'agriculture de la Drôme a été organisée le 15 juillet 2013, afin de définir les modalités de passage du projet dans les secteurs agricoles. Une réunion avec la DDT de la Drôme, service forêt, le même jour, a permis de réaliser une présentation du projet et de s'accorder sur les modalités réglementaires (défrichement, étude d'impact).

2.3 - AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'étude d'impact est soumise à l'avis de l'autorité environnementale représentée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Rhône-Alpes. Cet avis est donné en application de la directive (85/337/CEE) concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et l'article R. 122-4 et R. 122-6 et suivants du Code de l'environnement dans sa version issue du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.

Un avis de l'autorité environnementale sera formulé, par la DREAL, Rhône-Alpes sur le dossier d'étude d'impact avant le lancement de l'enquête publique afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement par rapport à ce projet. Il sera joint au dossier pour éclairer le public sur la lecture du document et l'informer des enjeux.

2.4 - ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est conduite dans les conditions prévues par l'article R. 123-7 du Code de l'environnement dans sa version issue du décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011.

L'enquête parcellaire est conduite dans les conditions prévues par l'article R11-19 du code de l'expropriation.

L'enquête au titre de la police de l'eau est conduite dans les conditions prévues par les articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement et des articles R.214-1 et suivants du Code de l'Environnement relatifs aux opérations soumises à autorisation ou à déclaration.

Décision d'ouverture

La décision d'ouverture des enquêtes publiques conjointes est prise suite à un arrêté du Préfet du Département de la Drôme. L'enquête est menée par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête désigné(e) par le Président du Tribunal Administratif ou son représentant. L'ouverture de la procédure d'enquête publique sera sollicitée par le maître d'ouvrage.

Information au public

Un avis relatif aux modalités d'organisation de l'enquête publique est, par les soins du préfet, publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés.

L'autorité compétente, pour ouvrir et organiser l'enquête, désigne les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé. Sont au minimum désignées toutes les mairies des communes sur le territoire où se situe le projet. Un avis est publié en Mairie de ces communes.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Ces affiches doivent être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Déroulement des enquêtes

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête conduit les enquêtes de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

La définition précise du projet permettra d'en déterminer son emprise exacte. Elle sera accompagnée par une enquête parcellaire organisée par le Préfet du département. Ces enquêtes, au cours desquelles les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits, permettront de définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

Il reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise aux enquêtes publiques conjointes. Il peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après information préalable des propriétaires et des occupants par les soins de l'autorité compétente, entendre toute personne dont il juge l'audition utile et convoquer le maître d'ouvrages et ses représentants ainsi que les autorités administratives intéressées. Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête se tient à la disposition du public ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus.

Pendant la durée des enquêtes, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier.

Les observations, propositions et contre-propositions peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête et, le cas échéant, selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Elles sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais.

En outre, les observations écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés dans les conditions prévues aux articles R. 123-9 à R. 123-11 du Code de l'environnement.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée des enquêtes.

La durée des enquêtes ne peut être inférieure à un mois. Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut demander la prolongation des enquêtes pour une durée maximale de quinze jours.

Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échanges avec le public en présence du maître d'ouvrage. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête se tient à la disposition du public ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus.

Ce projet implique également une mise en compatibilité de documents d'urbanisme. Les dispositions proposées pour assurer cette mise en compatibilité doivent faire l'objet d'un examen conjoint des personnes publiques et privées citées à l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme, dans les conditions prévues à l'article R. 123-23 du code de l'urbanisme, avant l'ouverture de l'enquête publique.

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à un mois. Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut demander la prolongation de l'enquête pour une durée maximale de quinze jours.

2.5 - A L'ISSUE DES ENQUÊTES PUBLIQUES

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public.

L'autorité chargée d'ouvrir et d'organiser l'enquête adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête à chacune des autorités compétentes pour prendre les décisions en vue desquelles l'enquête unique a été organisée, au président du tribunal administratif et aux maîtres d'ouvrage du projet, plan ou programme.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le procès verbal de la réunion d'examen conjoint, le rapport de la commission d'enquête, les plans locaux d'urbanisme (PLU) avant et après modifications seront soumis par le Préfet pour délibération dans un délai de 2 mois aux conseils municipaux des communes concernés pour la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme.

Le rapport et les conclusions seront tenus à la disposition du public, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, dans les lieux où se sera déroulé l'enquête ainsi qu'à la Préfecture de la Drôme.

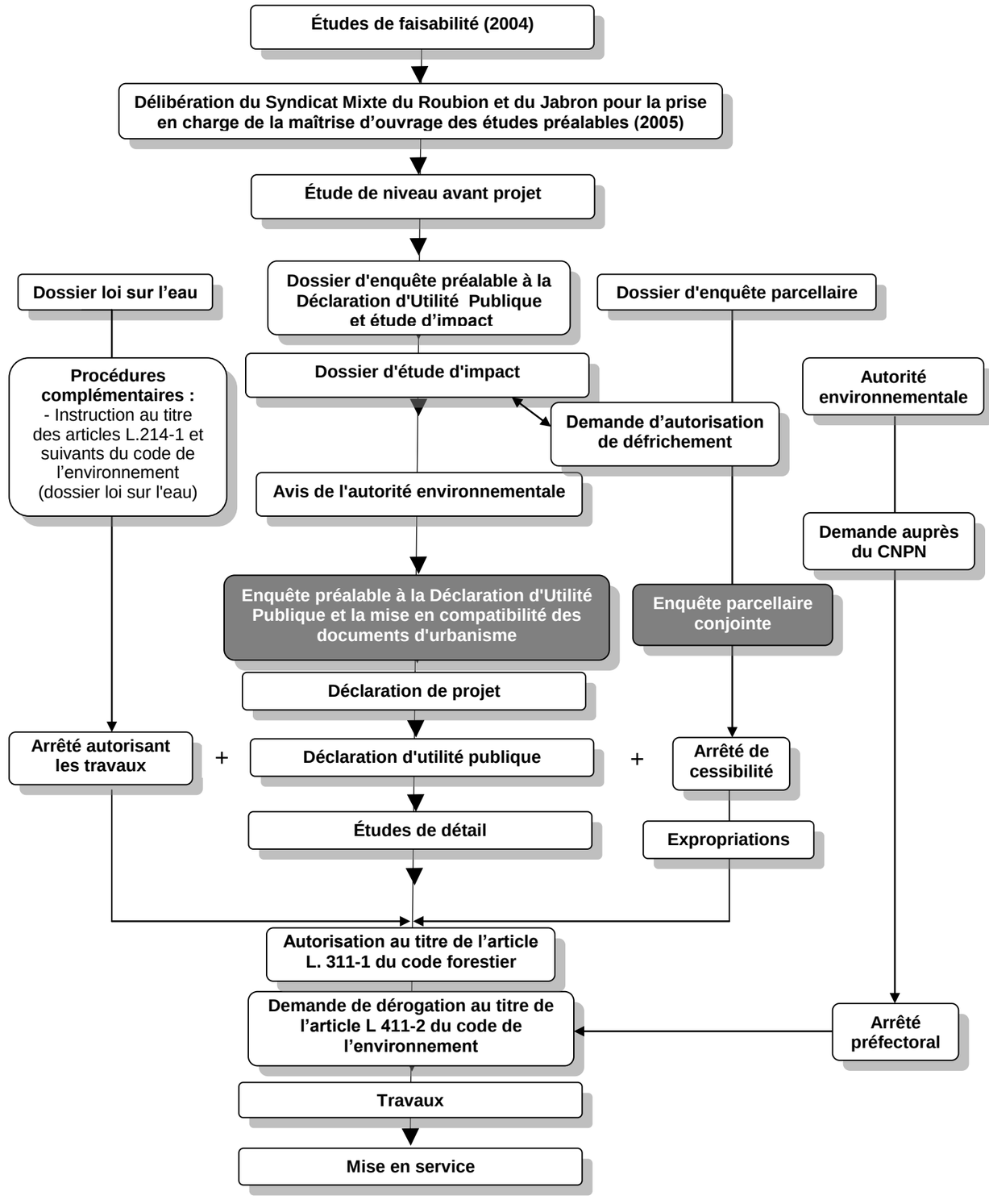
Par ailleurs les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur en s'adressant à la préfecture de la Drôme.

2.6 - LA DÉCLARATION DE PROJET

La déclaration de projet a pour objet de confirmer l'intérêt général de l'opération et d'y apporter éventuellement des modifications pour prendre en compte l'avis de la commission, du public et des différentes autorités consultées.

L'article L. 126-1 du code de l'Environnement (ainsi que l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique) indique que "lorsqu'un projet public […] fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité de l'État ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée."

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.



2.7 - LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

La déclaration d'utilité publique, permettant de procéder à des expropriations nécessaires à la réalisation de l'opération, sera prononcée par arrêté préfectoral et sera publiée au recueil des actes administratifs. Le maître d'ouvrage devra accompagner la DUP d'une note justifiant l'utilité publique de l'opération. En cas de contestation, l'arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique peut faire l'objet d'un recours contentieux dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement de l'ensemble des formalités de publicité.

Elle emportera la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées.

L'acte déclaratif d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, en application de l'article L.23-2 du code de l'expropriation.

3 - APRES LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

3.1 - LES AMENAGEMENTS FONCIERS

La Déclaration d'Utilité Publique prévoira la possibilité d'engager une procédure d'aménagement foncier pour anticiper la conséquence des emprises générées par la réalisation du projet.

L'article R 123-30 du code rural dispose que "le caractère linéaire d'un ouvrage ou partie d'ouvrage est constaté par la décision portant déclaration d'utilité publique". Cette décision mentionne expressément, s'il y a lieu, l'application des dispositions des articles L. 123-14 et L. 352-1 du code rural.

3.2 - LES PROCEDURES COMPLEMENTAIRES

Dans le cadre des études de détail du projet à réaliser par le maître d'ouvrage, d'autres procédures peuvent également être rendues nécessaires.

Ainsi, les aménagements nécessaires au rétablissement du réseau hydraulique et à la protection des ressources aquatiques seront soumis à une procédure de déclaration conformément aux décrets n°93-742 et n°93-743 du 23 mars 1993 pris en application de l'article 10 de la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau (article L.214 à L214-6 du code de l'environnement).

Une demande d'autorisation de défrichement est également nécessaire, en respect du Code forestier. Elle doit être adressée au Préfet du Département et intervenir à l'issue de la DUP (garant de la propriété foncière).

De même, une demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées sera sollicitée suivant les conditions de l'arrêté du 19 février 2007.

3.3 - LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3.4 - L'ARRÊTÉ DE CESSIBILITÉ

Postérieurement à la clôture de l'enquête parcellaire, le Préfet prononce l'arrêté de cessibilité, c'est-à-dire déclare «cessibles» les propriétés ou parties de propriétés dont l'acquisition est poursuivie par l'administration.

A défaut d'accord amiable avec les propriétaires concernés, le transfert de propriété est prononcé par une ordonnance d'expropriation et le montant des indemnités est fixé par le juge de l'expropriation.

3.5 - LA CONSTRUCTION ET LA MISE EN SERVICE

La construction sera assurée sous la direction du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron, assisté d'un maître d'œuvre.

Le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron veillera au maintien en bon état de la piste affectée à l'usage du public et de l'ensemble des aménagements et équipements réalisés dans le cadre du présent projet. Il assurera, à ses frais, et sous sa responsabilité, l'entretien courant de l'emprise de la piste et de ses annexes, des plantations et éventuels mobiliers.

3.6 – LES CLASSEMENTS ET DÉCLASSEMENTS DE VOIRIE

Le nouvel itinéraire, pour les sections dédiées modes doux, sera classé en voie verte.

La Voie Verte correspondant à un statut juridique, il faut qu'une décision administrative affirme préalablement sa qualité de Voie Verte (classement). Il n'y a pas de procédure définie pour cela, laissant s'appliquer le régime classique des décisions administratives. Par délibération et arrêté, la collectivité peut ainsi donner le statut de Voie Verte répondant à la définition donnée par l'article R-110-2 du code de la route, à la voie aménagée sur des terrains ou voies dont elle est propriétaire (domaine public ou domaine privé). Elle précise dans son arrêté que les règles du code de la route prévues pour ces voies de communication y sont applicables.

L'usage de la Voie Verte étant réglementé par le code de la route, le pouvoir de police s'appliquant est le pouvoir de police de la circulation. La police de la circulation est une police administrative spéciale, confiée à différentes autorités selon la domanialité de la voie considérée. L'autorité de police compétente dépend donc du type d'assiette foncière considérée. Le maire est automatiquement compétent dès lors que la Voie Verte est située en agglomération. Il est également compétent pour toutes les voies communales et chemins ruraux, qu'ils soient situés ou non en agglomération. Enfin le maire est également compétent dans le cas de voies vertes réalisées sur une propriété privée, après conclusion de conventions avec les propriétaires.

Concernant le cas des voies vertes réalisées sur un domaine appartenant à un groupement de collectivités (ou à l'État), ou encore sur une propriété privée gérée par convention par le maître d'ouvrage de la Voie Verte, aucune règle spéciale de la circulation n'existe. L'autorité de police compétente est alors le préfet, celui-ci étant autorité de police générale dans le département pour l'application du code de la route. De plus, lorsqu'une mesure de police de la circulation doit être prise sur un champ qui dépasse le territoire d'une commune, le préfet est toujours compétent.

4 - TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

4.1 - LE TEXTE PRINCIPAL

Les articles principaux sont issus du code de l'environnement qui prévoit l'organisation d'une enquête publique unique au titre de la réalisation d'équipements susceptibles d'affecter l'environnement (L. 123-6 et R. 123-7 du code de l'environnement), au titre de la procédure d'expropriation (L. 11-1 du Code de l'expropriation).

Cette procédure s'impose notamment en raison du fait que les travaux envisagés entrent dans la catégorie d'aménagement prévue par les articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement et R. 123-1 et suivants du même code.

D'après le L. 123-6 du code de l'environnement, « *I. — Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par le présent chapitre, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.*

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme.

Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.»

Dans ce cadre juridique, il a été décidé de mener une enquête publique unique au titre de la réalisation d'équipements susceptibles d'affecter l'environnement (L. 123-6 et R. 123-7 du code de l'environnement), au titre de la procédure d'expropriation (L. 11-1 du Code de l'expropriation) et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (L. 123-14 et R. 123-23 et suivants du code de l'urbanisme).

Les dispositions applicables à cette enquête sont donc les articles :

- L. 123-2 et suivants du code de l'environnement et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement,

- L. 11-2 et suivants du code de l'expropriation et R. 11-1 et suivants du Code de l'expropriation,

- L.123-14, L.123-14-2, R.123-23-1 et suivants du code de l'urbanisme relatifs à la procédure de mise en compatibilité du PLU.

Conjointement à cette enquête publique seront menées :

- l'enquête parcellaire,

- la demande d'autorisation de défrichement

4.2 - LES CODES

La liste des principaux textes régissant la présente enquête publique est donnée ci-après :

- **Code de l'environnement**, notamment les articles :
  - L 110-1,
  - L 122-1 et suivants relatifs à l'étude d'impact,
  - L 123-1 et suivants relatifs à l'enquête publique d'une opération susceptible d'affecter l'environnement,
  - L. 126-1 et R. 126-1 et suivants relatifs à la déclaration de projet,
  - L 341-1 et suivants relatifs à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque,
  - L 350-1, L 350-2 et R 350-1 et suivants relatif aux paysages,
  - L.411-1 et suivants relatif à la préservation du patrimoine biologique,
  - L.414-4 relatif à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvage,
  - L 571-1, L 571-9, et L 571-10 relatifs à la lutte contre le bruit,
  - R 122-1 et suivants relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement,
  - R 123-1 portant sur les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
- **Code de l'urbanisme**, notamment les articles :
  - L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 (mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme),
  - L. 521-1 et suivants sur l'archéologie préventive.
- **Code du patrimoine,** notamment les articles **:**
  - L.523-1 codifiant la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive,
  - L.621-1 et suivants, codifiant la loi du 31 décembre 1913 relative à la protection des monuments historiques.
- **Code de l'expropriation**, notamment les articles :
  - L. 11-1-1 sur la déclaration de projet,
  - R. 11-1 et suivants sur la procédure d'enquête publique.
- **Code forestier**, notamment les articles :
  - L. 311-1 sur les bois des particuliers,
  - L. 312-1 sur les bois des collectivités,
  - R. 311-1 sur la demande d'autorisation de défrichement.
- **Code de la voirie routière**
- **Code de la route**

4.3 - LES LOIS

- Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, d'orientation de transports intérieurs et son décret d'application n°84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de cette loi, relatif aux grands projets d'infrastructures et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.
- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (codifiée au code de l'urbanisme et au code général des collectivités territoriales) et son décret d'application n°2001-260 du 27 mars 2001 modifiant le code de l'urbanisme et le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et relatif aux documents d'urbanisme.
- Loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux.
- Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant sur l'Engagement National pour l'Environnement (dite loi Grenelle II) et qui modifie le contenu des études d'impact et qui comprend en plus de l'étude des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, les effets cumulés avec d'autres projets connus autour.

4.4 - LES AUTRES TEXTES

A titre indicatif (non exhaustif), textes spécifiques régissant plus particulièrement l'étude d'impact et l'enquête publique :

- La circulaire n°93-73 du 27 septembre 1993 prise pour application du décret n°93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impact et champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n°77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe du décret n°85-453 du 23 avril 1983.
- La circulaire du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement.
- Décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'évaluation des grands projets sur l'environnement par l'autorité environnementale qui émet des avis, des rendus publics, sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement. Le dossier d'étude d'impact n'est pas modifié après émission de l'avis.
- Décret n° 86-455 du 14 mars 1986 portant suppression des Commissions des Opérations Immobilières et de l'Architecture et fixant les modalités de consultation des services des domaines.
- Décret d'application n° 2001-260 du 27 mars 2001 modifiant le code de l'urbanisme et le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et relatif aux documents d'urbanisme.
- Décret n° 2006-394 du 30 mars 2006 relatif aux procédures d'aménagement foncier rural.
- Instruction-cadre du 25 mars 2004 mise à jour relative aux méthodes d'évaluation économique de grands projets d'infrastructures de transport.
- Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptible d'affecter l'environnement
- Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements

Textes relatifs à la loi sur la protection de la nature :

- La loi n°76-629 du 10 juillet 1976 modifiée relative à la protection de la nature, (codifiée dans le code de l'environnement) notamment son article 2, le décret n°77 1141 du 12 octobre 1977 et ses décrets modificatifs (n°93-245 du 25 février 1993 et n°2003-767 du 1er août 2003 notamment) pris pour son application.
- La circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n° 93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impact et champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe au décret n° 85-453 du 23 avril 1983.

Textes relatifs au bruit

Les trois textes suivants imposent au maître d'ouvrage d'une infrastructure de transport terrestre (route et voie ferrée notamment) de protéger les habitations et les espaces extérieurs, contre le bruit généré par le projet en plus de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Les protections doivent permettre, pendant toute la durée de vie de l'infrastructure, de respecter des limites de niveaux sonores fixées par les textes. Ces textes prévoient enfin une procédure de recensement des voies bruyantes et leur classement afin de les reporter dans les documents d'urbanisme et d'imposer aux constructeurs des prescriptions en matière d'isolement de façade :

- Décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres en matière de lutte contre le bruit.
- Décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.
- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

S'applique également l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Textes relatifs à la qualité de l'air

- Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (codifiée partiellement par les articles L122-1 et suivants du code de l'environnement).
- La circulaire du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement.
- La circulaire Équipement / Santé / Environnement du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

Textes relatifs à la police de l'eau, aux procédures en matière d'archéologie

- Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 relative à l'eau et les milieux aquatiques modifiant la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (codifiée partiellement par les articles L214-1 à L214-7 du code de l'environnement).
- Le décret n° 2006-881 du 17 juillet 2006 relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration prévu par l'article 10 de la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.
- Loi n°2004-338 du 21 avril 2004 portant transposition de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

Textes relatifs aux procédures en matière d'archéologie

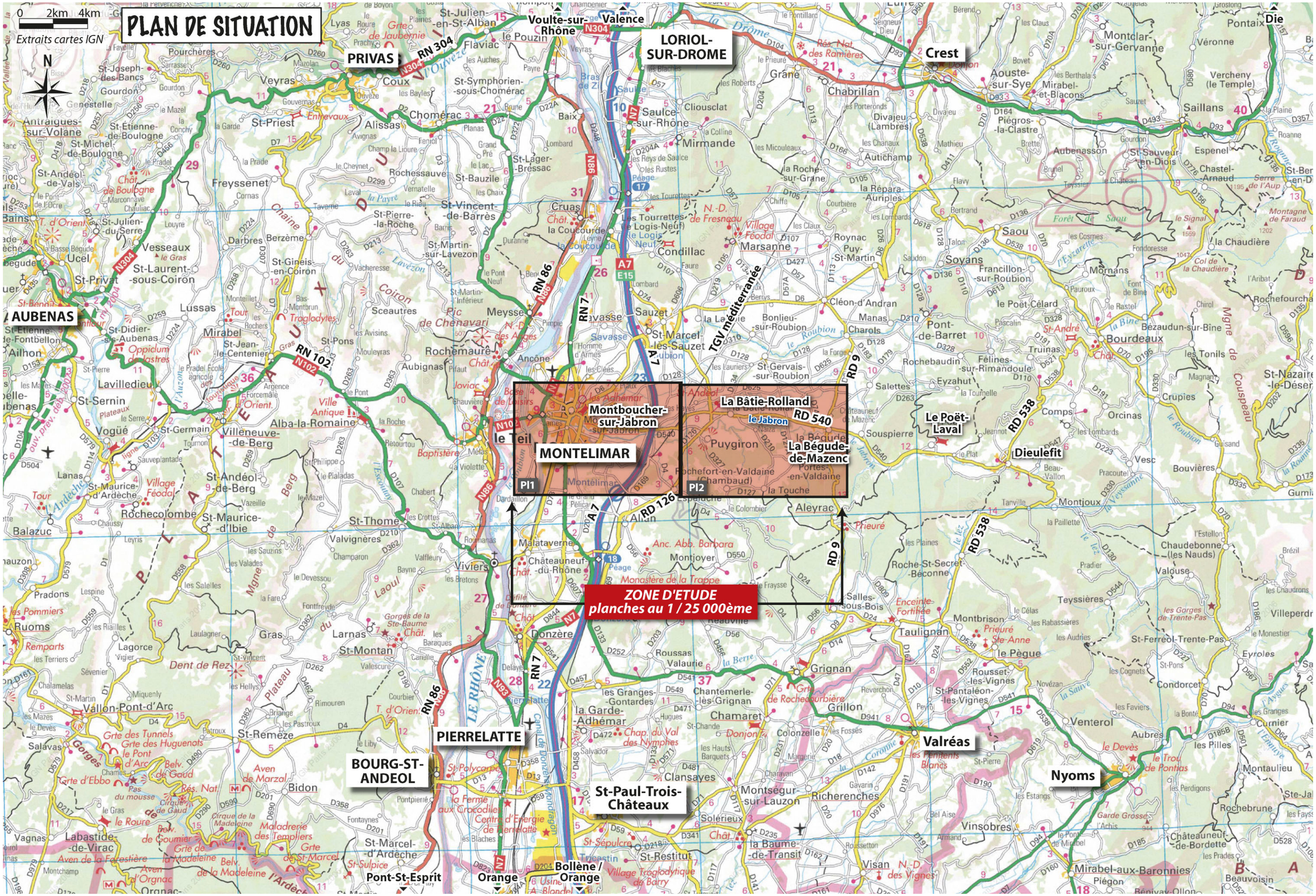
- Décret n° 2011-574 du 24 mai 2011 relatif à la partie réglementaire du code du patrimoine (livres Ier à VI).

Textes relatifs à la sécurité des systèmes de transports et à l'accessibilité

- Le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- L'arrêté du 18 janvier 2008 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite fixe les obligations techniques en matière d'accessibilité.
- Le décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés.
- Les articles L. 1612-1 et suivants du code des transports.

B

PLAN DE SITUATION


PLAN DE SITUATION
0 2km 4km
Extraits cartes IGN
N
AUBENAS
PRIVAS
Voulte-sur-Rhône
Valence
LORIOL-SUR-DROME
Crest
Die
MONTELIMAR
Montboucher-sur-Jabron
le Teil
La Bâtie-Rolland
le Jabron
RD 540
Le Poët-Laval
Dieulefit
RD 538
PI1
PI2
ZONE D'ETUDE
planches au 1 / 25 000ème
PIERRELATTE
BOURG-ST-ANDEOL
St-Paul-Trois-Châteaux
Valréas
Nyoms
Pont-St-Esprit
Orange
Bollène / Orange
RD 9
RD 126
TGV méditerranée
LE RHONE
PLATEAU DU COIRON
Mgne de Couspeau

C

NOTICE

SOMMAIRE DE LA NOTICE

TITRE I - NOTICE EXPLICATIVE **page C 3**

1 - OBJET DE L'OPERATION page C 3

2 - ETUDES PREALABLES AU CHOIX DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE page C 6

3 - PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE page C 15

4 - SECURITE ET PRINCIPE DE RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS, ET ACCES page C 22

5 - STATUTS ET CONDITIONS D'EXPLOITATION page C 23

TITRE II - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS **page C 24**

1 - TRACE EN PLAN page C 24

2 - PROFILS EN LONG page C 24

3 - PROFILS EN TRAVERS page C 24

4 - OUVRAGE D'ART page C 32

TITRE III - APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES **page C 33**

TITRE I - NOTICE EXPLICATIVE

1 - OBJET DE L'OPERATION

1.1 - CULTURE VELO ET DEVELOPPEMENT DURABLE

Phénomène de notre temps, l'utilisation du vélo se développe, tant pour une pratique de loisirs et de tourisme que comme mode de déplacement urbain ou interurbain sur de courtes distances.

La forte demande sociale et les expériences conduites par des régions, des départements et des villes ont fait prendre conscience de la nécessité de créer des itinéraires cyclables sécurisés et partagés avec d'autres catégories d'usagers non motorisés.

L'objectif prioritaire est de constituer au niveau français un réseau de grands itinéraires cyclables de longue distance pouvant être empruntés par tronçons, permettant éventuellement d'autres déplacements non motorisés, ne laissant aucune région à l'écart et reliés au réseau européen qui se développe actuellement.

De nombreuses expériences étrangères et françaises montrent le succès de ce type d'itinéraires de longue distance :

- ils représentent un instrument d'aménagement du territoire et de diversification de l'offre locale touristique et de loisirs, permettant le développement d'un tourisme durable,

- ils assurent une liaison sécurisée entre les villes et dans les traversées des agglomérations,

- ils permettent la découverte de patrimoines urbains et ruraux, naturels et culturels, la découverte de terroirs et de pays, grâce à des modes de déplacement respectueux de l'environnement,

- ils génèrent de nouvelles retombées de développement social et économique, et favorisent la création d'emplois et l'émergence de nouveaux métiers.

1.2 – LE SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES

Le premier schéma national des véloroutes et voies vertes a été proposé à l'origine par des associations cyclistes (AF3V et FFCT). Il a été validé en Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) le 15 décembre 1998.
Depuis, le schéma de 1998 a été précisé et complété. La dernière version validée date du 11 mai 2010. Cette révision du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) a permis de faire le bilan des réalisations, d'actualiser les tracés et de compléter le schéma qui passe ainsi de 13 000 km à 20 000 km.

La zone d'étude est concernée par un itinéraire national baptisé ViaRhôna (anciennement le Léman à la mer). Dans la Drôme, et sur le secteur d'étude, cet itinéraire est encore largement en projet (stade étude, avec certaines sections programmées).

SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET DES VOIES VERTES

2010

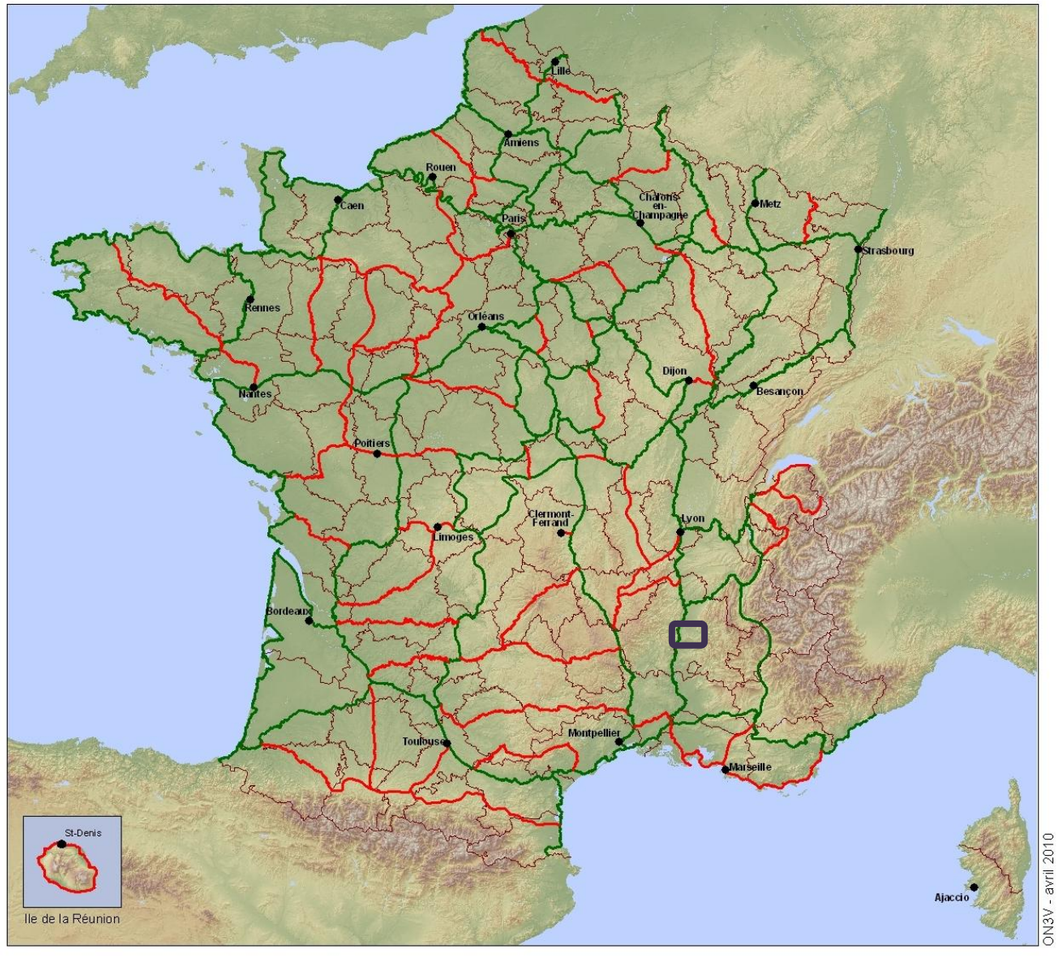


Schéma national 2010 des VVV

Itinéraire national inscrit au schéma national de 1998 (13 400 km environ)

Itinéraire national ajouté au schéma national en 2010 (7 300 km environ)

1.4 - LES PROJETS DE VELOROUTE DANS LE DEPARTEMENT DE LA DROME

A partir de l'épine dorsale que constituent le Rhône et son projet de véloroute (ViaRhôna, ou le Léman à la Mer), le département de la Drôme a décidé d'organiser son territoire en s'appuyant principalement sur son réseau de rivières et vallées affluentes du cours du Rhône en y développant un réseau de véloroutes et de voies vertes.

8 projets de véloroutes / voies vertes sont ainsi prévus dans le département, avec du Nord au sud :

- la véloroute / voie verte de la Valloire,
- la véloroute / voie verte de la vallée de la Galaure,
- la véloroute / voie verte Nord Sud dite du Piémont,
- la véloroute / voie verte de la vallée de l'Herbasse,
- la véloroute / voie verte de la vallée de la Drôme,
- la véloroute / voie verte de la vallée du Jabron,
- la véloroute / voie verte de la vallée de l'Eygues
- la véloroute / voie verte de la vallée de l'Ouvèze.

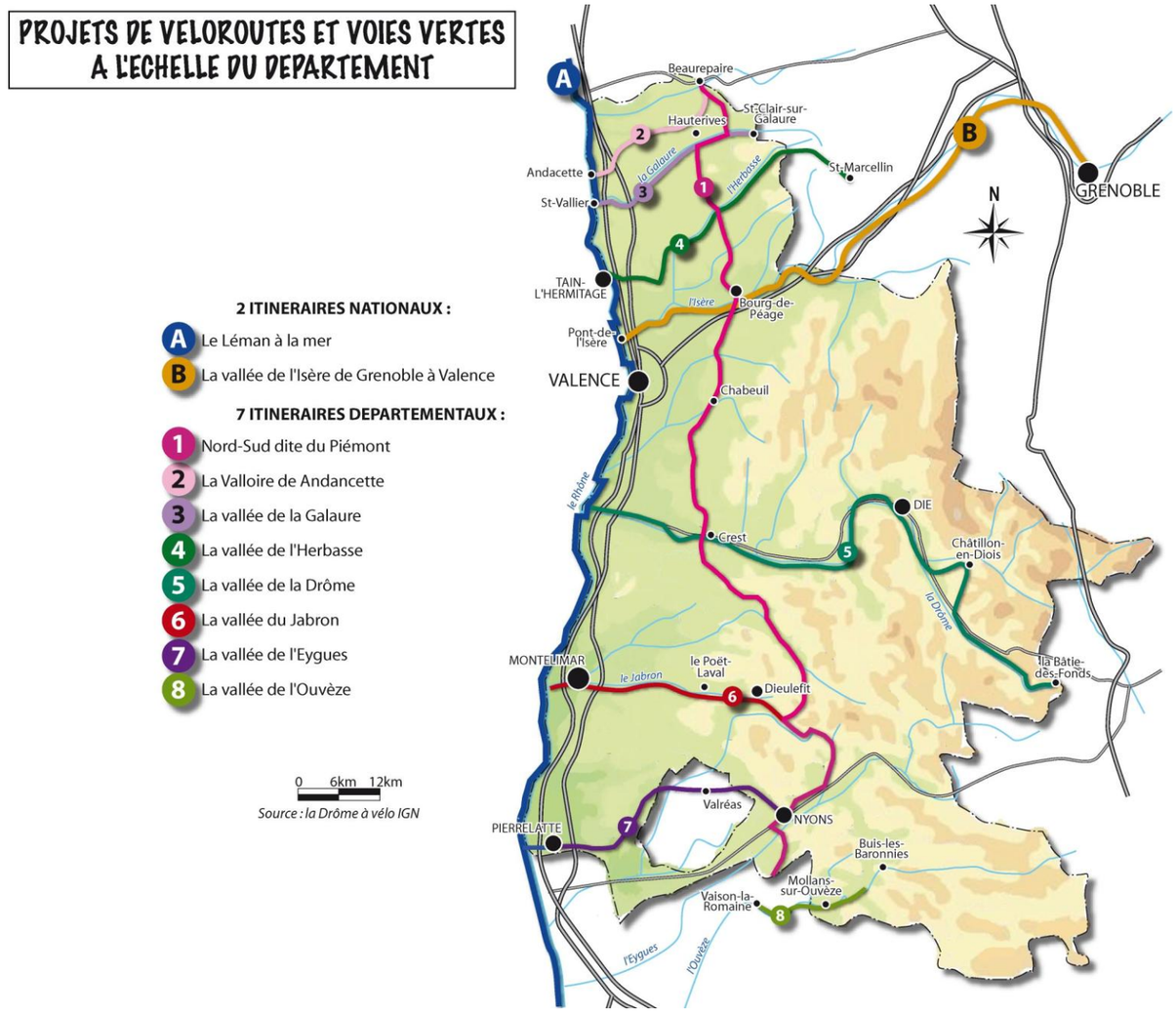


Le bord du Rhône a niveau de la zone d'étude (Sud de Montélimar), passage de la ViaRhôna

Le département de la Drôme a approuvé le 19 janvier 2015, un Schéma Directeur Cyclable. Il a pour objectif de promouvoir les pratiques cyclables, grâce à des politiques sectorielles articulées et croisées. Ce schéma est développé suivant 4 axes :

- Poursuivre les efforts d'aménagement et de sécurisation de la pratique ;
- Accompagner les changements de comportement ;
- Mettre en œuvre des services pour faciliter la pratique ;
- Faire de la Drôme une destination majeure du tourisme à vélo.

Un total de 16 actions sera mis en place, pour la réalisation de ce projet. Plusieurs vallées drômoises se prêtent à l'aménagement de Véloroute Voie Verte, permettant de compléter l'offre de loisirs pour les touristes notamment (vallées de la Galaure, de l'Herbasse, de la Drôme, du Jabron, de la Berre, de l'Eygues …).



1.5 - LA VELOROUTE / VOIE VERTE DE LA VALLEE DU JABRON

La Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron dans sa première phase est un projet porté par le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron. Elle vient se raccorder à la ViaRhôna au droit de Montélimar.

1.5.1 - Les objectifs du projet

Les objectifs du projet de Véloroute Voie Verte du Jabron, sur la section Montélimar – La Bâtie-Rolland, sont les suivants :

- réaliser un itinéraire linéaire et continu, aménagé à destination quasi exclusive des déplacements non-motorisés, principalement des cyclistes. Cet aménagement doit être sécurisé et accessible pour tous les publics (cyclistes, piétons, handicapés, rollers, cavaliers…). L'infrastructure créée doit permettre de développer les « modes doux » de déplacements, afin notamment d'entraîner des effets positifs sur la santé des citoyens[1],
- aménager un tracé fonctionnel, en connexion avec le tracé de véloroute - voie verte du Léman à la Mer. Le projet de véloroute - voie verte du Jabron doit constituer un maillon au sein du projet national ViaRhôna (du Léman à la Mer),
- redécouvrir le Jabron et le Roubion par le biais d'un tracé situé au plus près de ces deux rivières,
- permettre de découvrir une vallée perpendiculaire à la vallée du Rhône et l'arrière pays,
- réaliser une infrastructure touristique de découverte et de mise en valeur des territoires et des activités des territoires traversés, adaptée au tourisme vert et rural.



Exemples de Voie Verte (Source : Conseil Général de la Drôme et Soberco Environnement)

<u>Extrait de l'étude de « fréquentation des futures Véloroutes - Voies Vertes du Léman à la Mer »</u>

Une étude sur la fréquentation future et les retombées économiques attendues dans le cadre de la réalisation des différents tronçons du projet de véloroute - voie verte de la vallée du Jabron a été réalisée en 2006 - 2007 par Altermodal (Cf. pièce EVI de l'étude d'impact, impacts positifs du projet).

Les conclusions de cette étude prévisionnelle sont résumées dans le tableau suivant, pour la séquence Ouest correspondant au présent projet :

	Résidents		Touristes		Excursionnistes		Itinérants		TOTAL	
	FA	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**
Section Montélimar - le Poët Laval	**76 900**	**128 000**	**38 300**	**403 000**	**5 800**	**18 000**	**8100**	**472 000**	**129 100**	**1 021 000**

FA : Fréquentation Annuelle RT : Retombées économiques en €

Les retombées économiques attendues pour le présent projet de Véloroute Voie Verte seraient donc au total de l'ordre de 1,02 M€ / an pour une fréquentation annuelle de l'ordre de 129 000 visiteurs.

1.5.2 - Les enjeux du projet

Les principaux enjeux du projet concernent :

- la préservation des milieux écologiques sensibles de certaines sections,
- la prise en compte des conflits d'usages, des accès et nuisances diverses aux abords des secteurs habités et des zones agricoles,
- la prise en compte des contraintes hydrauliques (préservation du champ d'expansion des crues et préservation de la qualité de la ressource),
- l'adaptation de la voie verte aux contraintes topographiques,
- l'intégration paysagère de la véloroute - voie verte et des aménagements connexes.

La réussite du projet pourra se mesurer, à terme, en fonction de la fréquentation de l'itinéraire et des activités économiques et touristiques développées localement en liaison avec l'itinéraire.

[1] *Une étude réalisée en 2004 par l'Association des Départements cyclables rappelle que :*
- *« 1 déplacement sur 3 en France fait moins de 3 km et est parcouru dans 8 cas sur 10 par son seul conducteur,*
- *la France, avec 22 millions de vélos (autant que de voitures) est le 4e consommateur de vélos par habitant dans le monde,*
- *14,4 millions de Français sont en surcharge pondérale,*
- *une activité physique régulière diviserait par deux les décès dus aux maladies cardio-vasculaires ».*

2 - ETUDES PREALABLES AU CHOIX DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

2.1 - RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES

Le projet de Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron s'inscrit dans la continuité du tracé de la ViaRhôna (véloroute du Léman à la mer) et constitue une antenne qui emprunte la vallée du Jabron de Montélimar à Dieulefit.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) a adopté le 15 décembre 1998 un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national, dans lequel figure la ViaRhôna. Ce réseau national répond aux critères du projet européen de création d'un réseau cyclable présentant une cohérence d'itinéraires et une homogénéité en termes de qualité (qualités roulantes, sécurité, balisage).

Par la suite, la Région et le Département réfléchirent à des itinéraires complémentaires, partant de l'axe nord-sud le long du Rhône, ces itinéraires vont utiliser les vallées transversales de la Valloire, de la Galaure, de l'Herbasse, de la Drôme et enfin du Jabron, objet de la présente étude.

Ces itinéraires complémentaires ont été inscrits dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes.

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2004 pour le projet de véloroute voie verte de la vallée du Jabron. Le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron a choisi de prendre la maîtrise d'ouvrage des études préalables à la réalisation de ce tracé.

En 2009, le Syndicat Mixte porte un projet portant sur l'itinéraire global Montélimar-Dieulefit. Le tracé mesure 47 km, comporte plusieurs ouvrages d'art et passe dans les secteurs naturels sensibles de la vallée amont du Jabron. La procédure n'aboutie pas et s'arrête à la pré-instruction.

En 2013, le projet est relancé à travers une nouvelle consultation. Rapidement, au vue des difficultés techniques et des enjeux environnementaux, il est décidé de raccourcir l'itinéraire et de proposer un tracé de Montélimar à la Bégude-de-Mazenc. De nouvelles études, dont des inventaires naturalistes, sont lancées. Le projet est redéfini, en conservant certains éléments de l'ancien tracé. Sa conception a intégré les remarques émises par l'autorité environnementale en 2010.

2.2 - CONSULTATION DES COLLECTIVITES ET DES ACTEURS LOCAUX

Dans le cadre de ce projet, les collectivités locales concernées (particulièrement les communes) ainsi que différents acteurs locaux ont été consultés.

Cette consultation s'est notamment matérialisée par une première réunion publique à Puygiron le 22 septembre 2006. Elle a permis de présenter le groupement des bureaux d'étude retenu pour la réalisation du projet et de répondre aux différentes questions du public. Une soixantaine de personnes était présente.

Puis, lors de son passage dans les mairies, le Président du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron a récolté l'avis des maires des communes concernées par le projet au sujet du tracé.

Enfin, le 9 juillet 2007 une réunion de présentation du projet et de concertation a eu lieu en présence des élus des communes concernées par le tracé, des associations de riverains, de naturalistes et de loisirs et des représentants des chasseurs et des pêcheurs : elle a permis de récolter les avis de chacun et si nécessaire de modifier certaines sections du projet.

Depuis 2012, les réunions se sont accélérées avec l'émergence du projet. On peut notamment citer les rencontres suivantes :

- 18 décembre 2012 à la préfecture de Valence : avec M. le sous-préfet de Nyons, B. Garcia (DDT), P. Gras (préf. BEP), Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 14 mars 2013 à la DDT de la Drôme : JL Masmiquel (SPE), F. Decamp (SPE), C. Chantepy (service forêt), C2I, Soberco, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 26 juin 2013 au SMBRJ : réunion de travail avec des représentants des communes, BEAC, Soberco environnement, C2i, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 9 juillet 2013 au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 15 juillet 2013, à la Chambre d'Agriculture de la Drôme : D. Mazabrard, le vice-président de la Chambre d'Agriculture, BEAC, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 15 juillet 2013, à la DDT de la Drôme : C. Chantepy (service forêt), Soberro Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 30 sept 2013, au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 4 novembre 2013, au SMBRJ : réunions avec les acteurs du territoire = élus, techniciens, association de sauvegarde du patrimoine, structure de tourisme, Soberco Environnement, SMBRJ au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 5 novembre 2013 en mairie de La Bâtie-Rolland : réunion d'information auprès des exploitants agricoles, Chambre d'Agriculture de la Drôme, Soberco Environnement, SMBRJ au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 16 décembre 2013, au SMBRJ : contact avec les services du Département de la Drôme, SMBRJ au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- janvier 2014 : contact téléphonique avec la DRAC et l'ABF au sujet de l'ouvrage projeté à Montélimar,

- 13 janvier 2014, en mairie de La Bâtie-Rolland : contact avec les services du Département de la Drôme, M. le Maire de La Bâtie-Rolland, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 12 février 2014, à Montélimar : réunion avec les élus et les services de la ville de Montélimar, JL Masmiquel (DDT, SPE), Montélimar agglomération, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 19 février 2014 : réunion de présentation du projet aux communes SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 6 mars 2014 : contact avec la DDT SPE (Decamp & Masmiquel), C2i, SMBRJ (maître d'ouvrage).

- 27 mars 2014 : réunion de présentation du projet aux associations locales de protection de la nature et de l'environnement.

- 02 septembre 2014 : réunion de présentation des exploitants concernés par le projet sur le secteur de Puygiron/La Bâtie Rolland, à Cléon d'Andran.

- 09 septembre 2014 : réunion en Préfecture à Valence : Commission des Personnes Associées.

- 15 septembre2014 : réunion technique à Valence avec, SOBERCO, BEAC, C2i, et la DDT SPE (Masmiquel et Descamp).

- 22 septembre 2014 : réunion avec le Conseil Général de la Drôme Direction des Déplacements et la commune de la Bâtie Rolland - Sécurisation de la VVV au niveau du carrefour de Jargenette et le long de la RD126 (M. GILLES Conseiller général Canton de Marsanne, M. TERRASSE Adjoint mairie de La Bâtie-Rolland, M. CHOMEL - Directeur Adjoint, M. BLACHE – DD Mission sécurité, M. BARJAVEL– CTD MONTELIMAR, M. ALEOBERT, M. CARLAC – DD Mission Vélo - Véloroutes Voies Vertes).

- 30 septembre 2014: réunion technique avec les Services et l'élue référente (Mme AUTAJON – Adjointe à la sécurité et à l'environnement) de la Ville de Montélimar - Rampe d'accès à la passerelle du Roubion/itinéraire alternatif, à Montélimar.

- 03 novembre 2014 : rencontre à Montélimar avec les services de la DIR Centre Est (pour l'aménagement de l'aire de stationnement ouest sur le secteur de Gournier à Montélimar)

- 06 janvier 2015 : réunion à Valence, avec le Conseil Général de la Drôme Direction des déplacements (MM GILLES, CHOMEL, CARLAC, BARJAVEL) et la Chambre d'Agriculture (M. CHAREYRON, Responsable équipe Agro-Environnement) – Sécurisation de la VVV au niveau du carrefour de Jargenette sur la RD126 et traversée de la Zone Agricole Protégée par l'itinéraire sur la commune de la Bâtie-Rolland.

- 19 février 2015 : réunion à Valence, avec la Chambre d'Agriculture (Mme VIAL, Présidente et M. CHAREYRON) Sécurisation du carrefour de Jargenette et de la RD126 et traversée de la Zone Agricole Protégée par l'itinéraire.

En dehors des réunions, des contacts récurrents se sont déroulés avec les communes et un certain nombre de riverains concernés par le projet.

2.3 - PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE ENVISAGEES

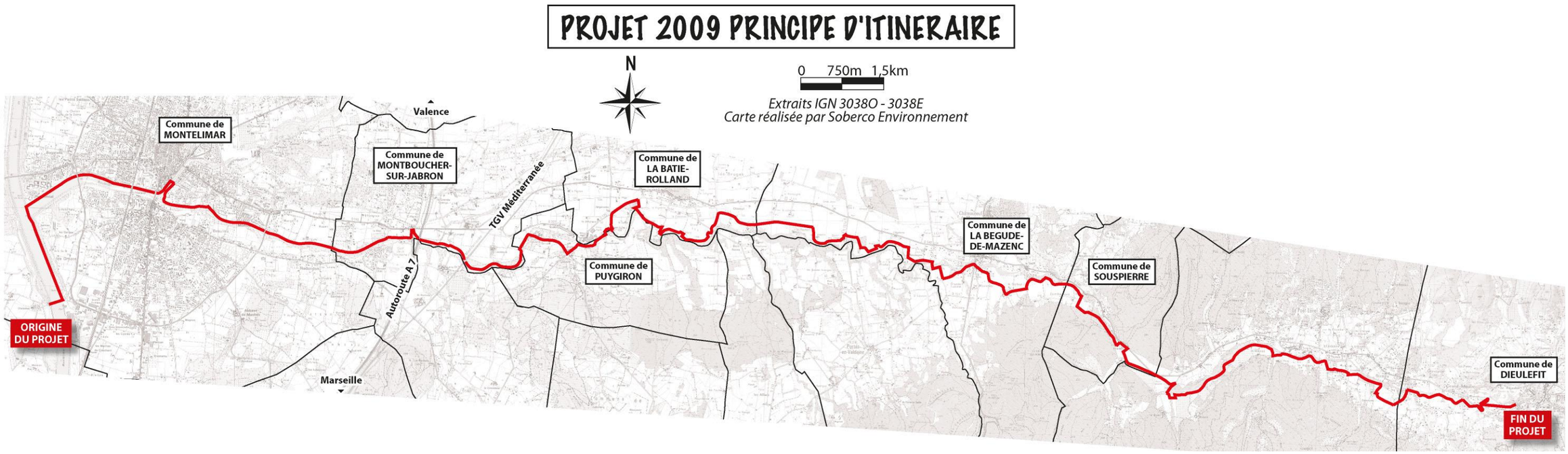
2.3.1 - Préambule

Sur la base du principe d'itinéraire proposé en 2004 par le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron, le tracé a été précisé depuis afin de s'adapter aux différentes contraintes (contraintes environnementales, techniques, de confort des usagers,…).

2.3.2 - Analyse comparative multicritère des variantes envisagées en 2009

Un premier travail de définition de variantes a été réalisé pour conduire au projet de tracé Montélimar – Dieulefit retenu en 2009. Cette analyse a conduit à orienter les choix entre des options aux différences marquées : passage en rive droite ou en rive gauche des cours d'eau ; au Nord ou au Sud de la butte de la Bâtie-Rolland.

Le choix s'est porté sur la variante la plus pertinente techniquement et la plus intéressante d'un point de vue de l'environnement (emprises et déboisements moindres). Les tracés et le tableau d'analyse des variantes, pour la section Montélimar – La Bâtie-Rolland sont présentés dans les pages suivantes.

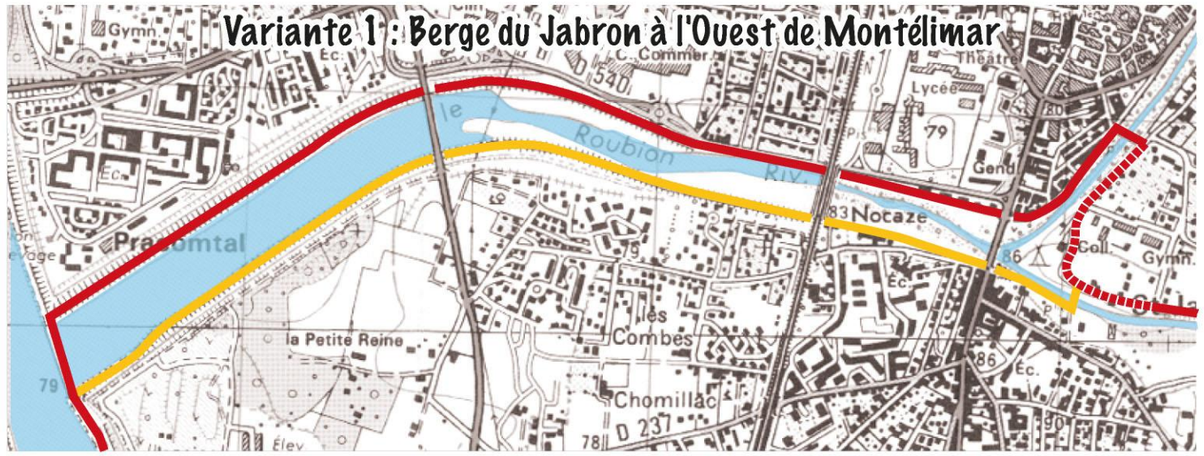


PRESENTATION DES VARIANTES DU PROJET 2009

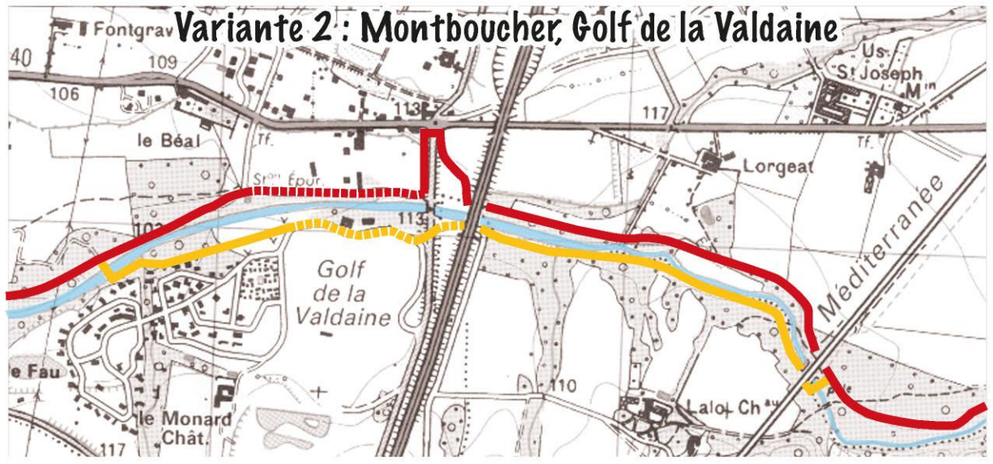
N

0 150m 300m *Extraits IGN 3038O Montélimar 2005 éd. 4*
3038E la Bégude-de-Mazenc 2004 éd. 4

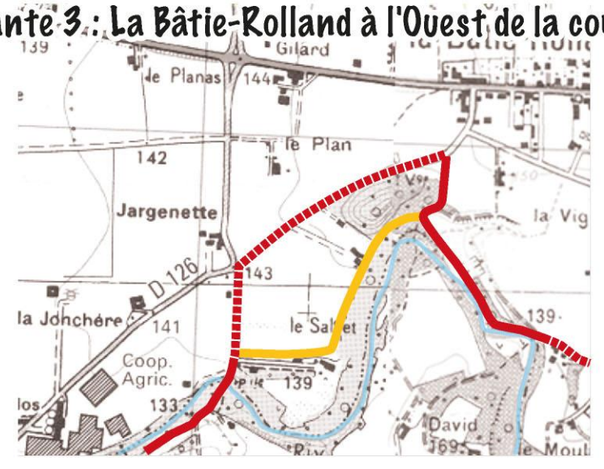
Variante 1 : Berge du Jabron à l'Ouest de Montélimar



Variante 2 : Montboucher, Golf de la Valdaine



Variante 3 : La Bâtie-Rolland à l'Ouest de la commune



Variante — Tracé définitif
Voie Verte
Véloroute

TABLEAU D'ANALYSE COMPAREE DES DIFFERENTES VARIANTES ET JUSTIFICATION DU CHOIX DES VARIANTES DU PROJET 2009 SELON DES CRITERES ENVIRONNEMENTAUX

En couleur : variantes retenues

Tronçon concerné	Variantes	Avantages	Inconvénients	Aspects environnementaux	Coûts de réalisation
1- Berges du Jabron à l'ouest de Montélimar, entre PK 2 et PK 6	Rive droite	Possibilité d'accéder au centre ville facilement. Connexion avec le centre commercial. Présence d'un parc de loisirs en bordure du Roubion. Pont existant au dessus du Roubion. Largeur suffisante. Permet de se raccorder à l'Est, en direction de Montboucher, en rive droite, sur un sentier existant le long du Jabron.	Création d'une rampe d'accès le long du Roubion pour accéder à la passerelle. Emprise sur l'emplacement réservé 23, destiné à l'aménagement d'un carrefour.	Section située en milieu urbain sur des emprises déjà artificialisées : problématique environnementale peu importante.	
	Rive gauche	Evite un emplacement réservé. Passage a proximité d'un boisement. Piste déjà empruntée par les cyclistes.	Ne permet pas la découverte du Roubion. Traversée difficile et dangereuse du pont de la RD 540 (gabarit insuffisant pour la traversée en site propre, trafic routier important), plus simple si passage en dessous grâce à une rampe d'accès. Largeur insuffisante (nécessite la réalisation d'enrochements), voie à créer et problème d'inondabilité du tronçon situé en amont du pont de la RD 540 a.	Section située en milieu urbain sur des emprises déjà artificialisées : problématique environnementale peu importante.	Variante plus onéreuse liée aux enrochements.
2- Montboucher, golf de la Valdalaine, entre PK 9 et PK11	Rive droite	Une partie en voie carrossable, largeur suffisante. Utilisation de l'équipement de sécurisation du giratoire de la RD 169 aux abords duquel la vitesse des véhicules est réduite et sur lequel une piste cyclable est aménagée. Connexion aux commerces de Montboucher. Utilisation du passage en rive droite sous le pont du TGV en travées libres.	Traversée de la RD 169.	Moins de déboisement prévu en rive droite donc impacts sur l'environnement réduits par rapport à l'autre variante.	
	Rive gauche, côté golf	Présence d'un hôtel restaurant à proximité du golf. Utilisation de la passerelle existante pour traverser le Jabron en aval du golf.	Dangerosité de la traversée du golf. Traversée dangereuse de la RD 169. Chemin vert en amont du golf à aménager. Passage déjà existant à aménager en rive gauche sous le pont TGV. Pont à créer en amont de la ligne TGV pour rejoindre la rive droite.	Important déboisement entre le pont de l'A7 et le pont du TGV, sur environ 800 m. Impacts écologiques et hydrauliques forts de la passerelle projetée sur le Jabron.	Variante plus chère car création d'un ouvrage au dessus du Jabron et d'une voie sous le pont TGV.
3- La Bâtie Rolland, à l'ouest de la commune, entre PK 14 et 16	Passage au nord de la bute, sur une voie communale	Voie carrossable : variante qui ne nécessite pas de travaux. Réalisation tout de même d'un revêtement sur la fin de la variante à l'Est, en voie verte.	Variante éloignée du Jabron. Contraintes de pente.	Effets d'emprise moindres sur des milieux naturels.	Coût peu élevé car quelques aménagements pour la section en voie verte et plus faible qu'autre variante donc choix économique.
	Passage au sud de la bute en voie verte	Variante plus proche du Jabron.	Passage en EBC et en zone inondable à l'Est de la variante. Voie à créer.	Déboisement nécessaire sur environ 100 m. Travaux de berge à prévoir pour limiter l'ensablement : impacts hydrauliques importants.	

2.3.3 - Évolution du projet en 2013-15

A la reprise du projet en 2013, l'itinéraire a été précisé pour s'adapter aux nouvelles contraintes. La principale évolution concerne évidement la réduction du parcours, qui s'arrête désormais à La Bâtie-Rolland. Mais localement de petites adaptations ont été apportées.

Les principes d'aménagements sont les même. Le profil en travers type reste le même, l'évolution est visible sur le tracé en plan. Un travail d'analyse des nouvelles contraintes, notamment liées au milieu naturel et aux espèces protégées, a permis de proposer un tracé plus adapté aux enjeux du territoire.

Les évolutions entre le projet 2009 et le projet 2014, objet du présent dossier, sont illustrées à la page suivante et présentées dans le tableau à la suite.

Sur la partie aval, à Montélimar, les évolutions sont minimes. Des choix techniques ont motivés des petites adaptations (modalités de passage aux abords des ouvrages existant). L'itinéraire s'inscrit dans un contexte urbanisé contraint laissant peu de possibilité de variante.

A la sortie de Montélimar, sur la partie amont, les évolutions sont plus marquées. A Montboucher-sur-Jabron, la prise en compte sérieuse du milieu naturel de qualité de la vallée du Jabron a amené à revoir ponctuellement le tracé. Le nouveau tracé favorise la découverte du patrimoine naturel et limite les impacts sur le milieu naturel pour les secteurs les plus sensibles.

Ensuite, à l'interface avec la commune de La Bâtie-Rolland, le tracé 2014 se différencie encore plus du tracé 2009. Le tracé 2009 longe le Jabron. La différence de niveau nécessite également la réalisation d'une rampe pour rattraper le relief. Il traverse la rivière à un premier endroit (à gué) et à un deuxième endroit à l'aide d'une passerelle. Dans la version 2014, le tracé s'éloigne du Jabron rentre à l'intérieur des terres agricoles, offrant une perspective nouvelle sur le territoire. Il traverse la RD 327, emprunte des chemins agricoles et revient auprès du Jabron au niveau de la RD 126.

Fin 2014, des adaptations ont été entreprises sur le tracé retenu à savoir (*Cf planches C13-14*) :

- ➔ Suppression de la rampe d'accès à Montélimar, le tracé longe désormais le Roubion jusqu'au pont de la Libération et monte par la rampe existante puis revient par le trottoir du boulevard du Fust en direction de la passerelle piétonne sur le Roubion.
- ➔ Modification du tracé à Puygiron au niveau de la RD 327, des aménagements ont été réalisés pour que les usagers, les habitants et les agriculteurs circulent en toute sécurité.
- ➔ Au niveau du secteur agricole à la Bâtie-Rolland, le tracé évite les principales routes départementales RD 540, et RD 327 pour des raisons de sécurité, mais s'inscrit le long de la RD126. La circulation des usagers est assurée par un principe de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (*CVCB*). Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les parties revêtues de l'accotement appelées "rives". Le carrefour de la Jargenette sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des usagers et d'offrir une meilleure visibilité suite à la destruction d'un bâti vétuste (ruine).

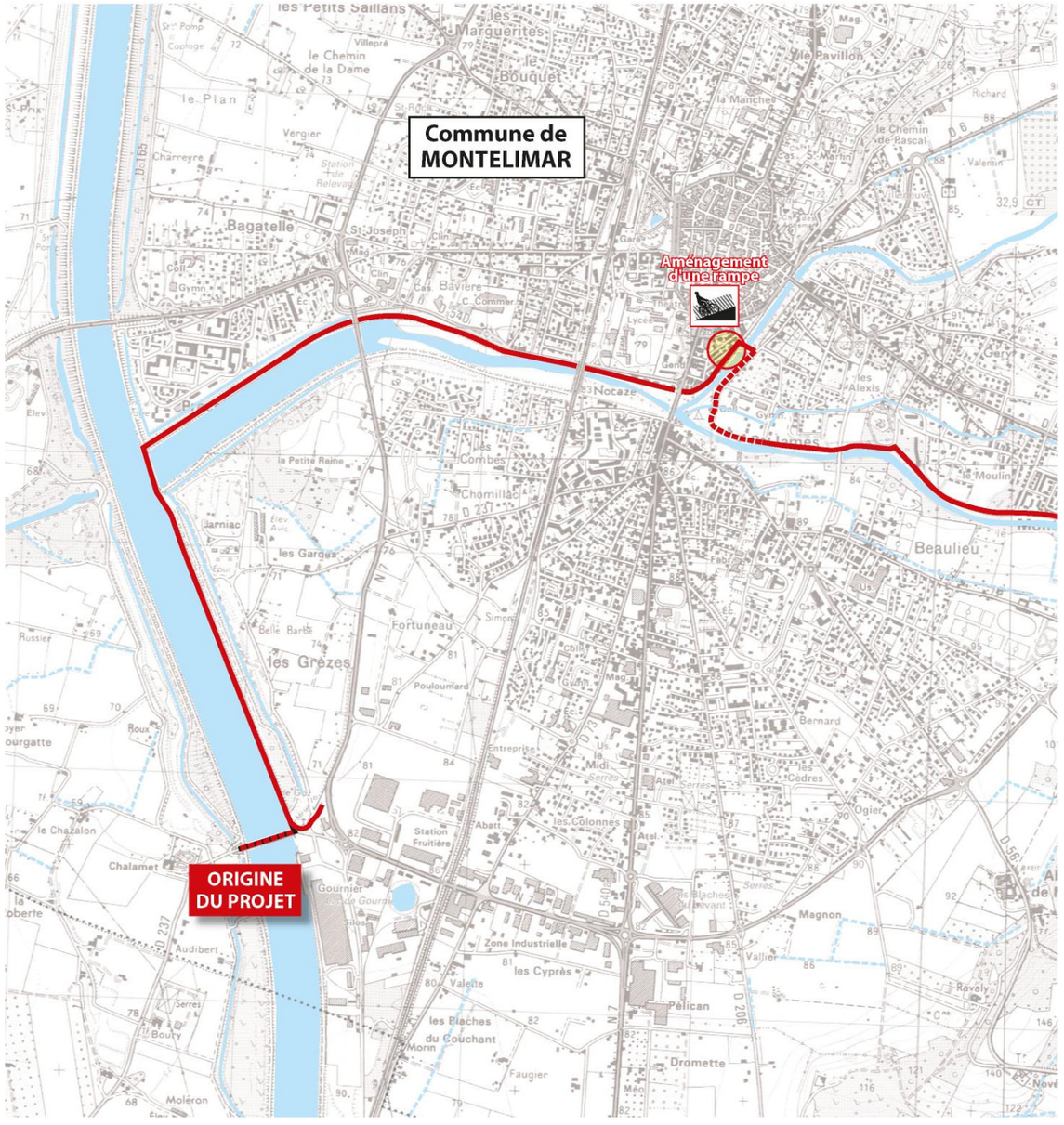
EVOLUTION DU PROJET 2014

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

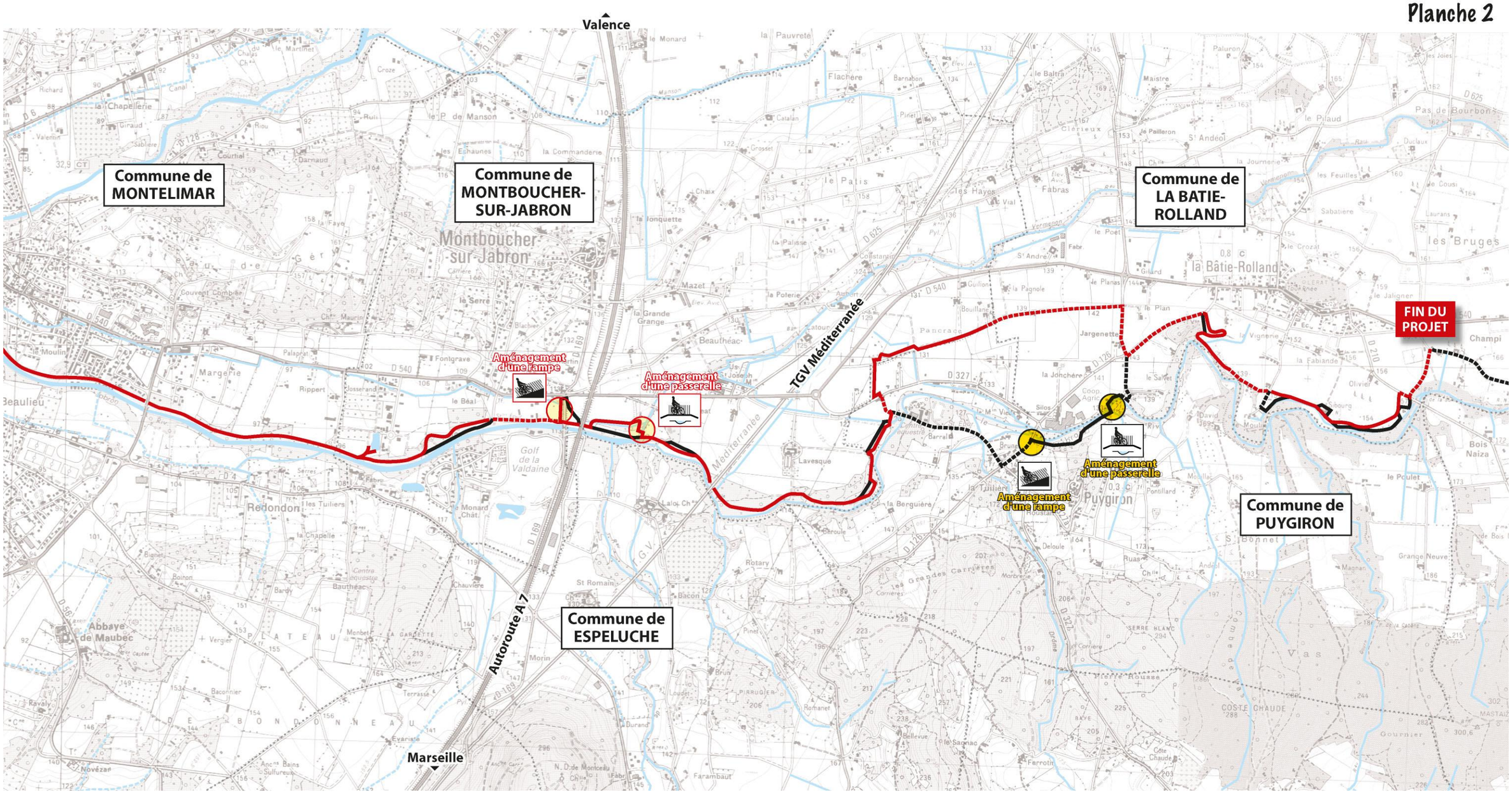
Planche 1



Projet 2014
Voie Verte
Véloroute

Projet 2009
Voie Verte
Véloroute

Planche 2



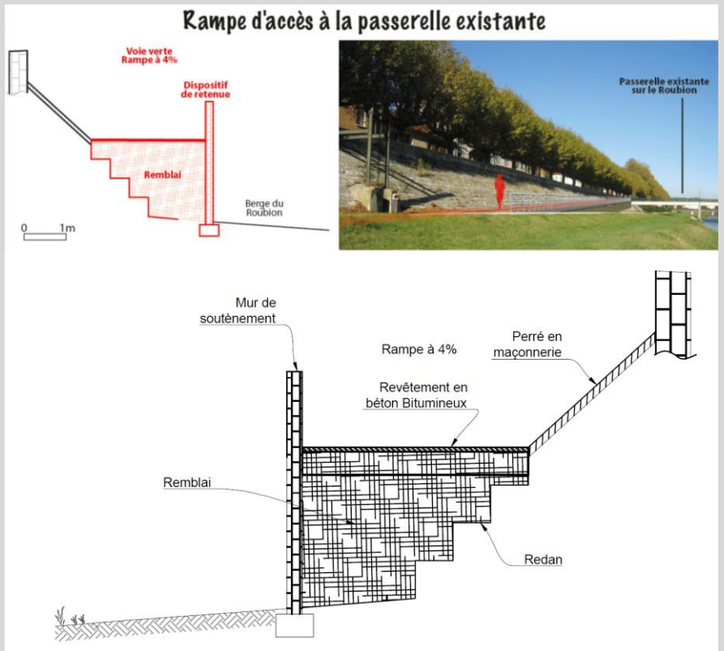
	Projet 2009	Projet 2013
Les deux versions de projet, sur la commune de Montélimar, sont très proches. La comparaison porte sur les variations des **séquences Puygiron – La Bâtie-Rolland et La Bâtie-Rolland – la Bégude-de-Mazenc.**		
Faisabilité	Entre Puygiron et La Bâtie-Rolland, le tracé 2009, proche du Jabron, nécessite la réalisation de trois rampes et de deux passerelles.	Le tracé 2013 nécessite la réalisation de deux rampes et une passerelle. ➢ **Faisabilité technique et financière accrue**
Principes de passage	Le projet alterne véloroute et voie verte, avec une part importante de voie verte impliquant un tracé neuf le long du Jabron.	Le tracé alterne véloroute et voie verte, avec une part un peu plus importante de véloroute s'appuyant sur des petites routes et des chemins agricoles. ➢ **Les aménagements sont légèrement moins importants**
Principaux impacts	Le projet se situe largement en secteur inondable. Il intercepte régulièrement des surfaces agricoles et concerne localement des riverains (rive gauche).	Le projet se situe largement en secteur inondable. Le projet intercepte régulièrement des surfaces agricoles, tout en maintenant les fonctionnalités agricoles. Il évite par ailleurs largement les impacts sur les riverains.
Milieu naturel	Plusieurs secteurs de ripisylves sont impactés le long du Jabron, avec une emprise limitée. La traversée du Jabron en deux endroits génère des coupures de continuité écologique régulière. Les espèces protégées potentiellement impactées sont nombreuses (reptiles, oiseaux, chauves-souris, Castor).	Les impacts en secteur naturel sont limités. Le projet évite les secteurs de ripisylve les plus sensibles (présence du castor). Les espèces protégées potentiellement impactées sont peu nombreuses (reptiles, oiseaux). ➢ **Préservation de la fonctionnalité écologique de la vallée du Jabron.**
Paysage	Le lien avec la vallée du Jabron est fort. L'ouverture visuelle est limitée par les boisements et l'encaissement.	Le tracé est en partie déconnecté du Jabron. Il s'ouvre sur la plaine agricole et les villages de caractère (La Bâtie-Rolland). ➢ **Ouverture sur la plaine agricole**
Bilan	L'ancien projet est délicat techniquement. De plus il se situe largement en zone inondable et génère des impacts potentiels dommageables sur le milieu naturel et les riverains du Jabron.	Le nouveau projet présente une meilleure faisabilité technico-financière tout en limitant les impacts sur le territoire. Il préserve le milieu naturel mais demande des principes d'aménagement spécifiques pour maintenir la fonctionnalité du secteur agricole de La Bâtie-Rolland.

2.3.4 – Variantes étudiées non retenues

- Rampe d'accès à Montélimar

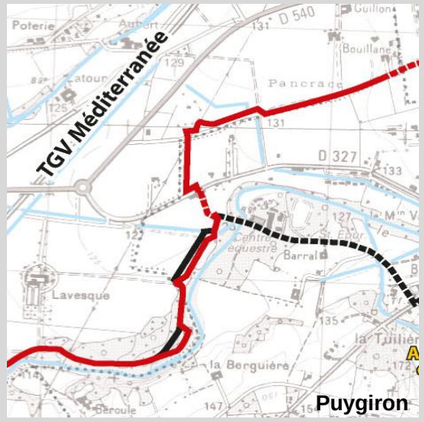
La voie verte aurait emprunté la rive droite du cours d'eau « le Roubion » en contrebas d'un perré revêtu d'une maçonnerie de pierre longeant la rue du « Quai du Roubion », pour rejoindre la passerelle permettant la traversée du Roubion.
Une rampe aurait été nécessaire pour franchir le dénivelé de 4,30 m. la solution proposée était de type rampe en terre armée avec talus raidi.
Celle-ci aurait été implantée à flanc du perré existant. La pente de celle-ci n'aurait pas dépassée 4% pour être en conformité avec l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite. La longueur de la rampe aurait été de l'ordre de 110,00 m et la largeur utile de 3,00 m.
Compte-tenu de la circulation cycliste, le dispositif de retenue aurait comporté une hauteur de 1,20 m, conformément aux préconisations du CERTU.
L'ouvrage aurait permis la circulation d'engins de service d'un PTC maximum de 3,5 tonnes.

L'ouvrage étant situé en zone inondable, dans le lit majeur du cours d'eau, les volumes engageant la section hydraulique auraient du être compensés par ailleurs.
Le coût de l'ouvrage était estimé à 490 000 € HT.

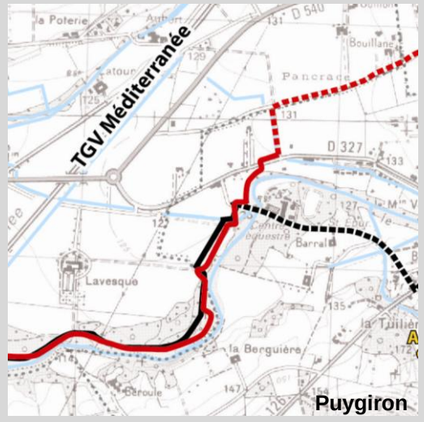


- Modification tracé sur le secteur de Puygiron

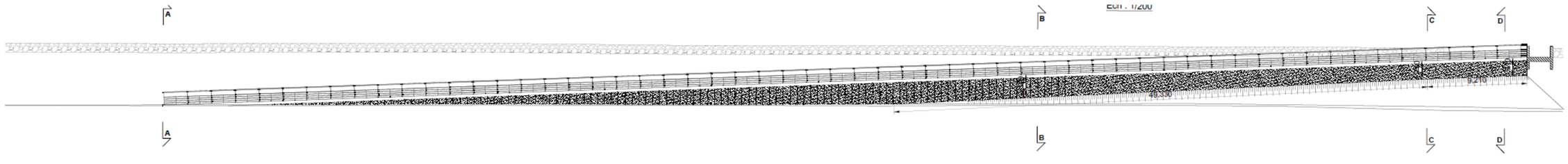
Le tracé est modifié au niveau de la RD 327. La véloroute traverse cette voie sur un secteur plus sécurisé et continue sur des chemins existants. L'usage désormais partagé permet de limiter la consommation de foncier agricole dans cette zone. Cette modification évite ainsi une rupture de l'espace agricole.



Variante non retenue



Variante retenue



Photomontage de la rampe insérée dans son environnement

Variante non retenue









3 – PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

3.1 - GENERALITES

La zone d'étude est reportée sur le schéma de localisation et le plan de situation de la pièce B. Le projet soumis à l'enquête est détaillé sur le plan général des travaux (pièce D).

3.2 - ENTITES ADMINISTRATIVES CONCERNEES

La Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron est un itinéraire de découverte linéaire et continu depuis la confluence avec le canal de dérivation du Rhône, à l'Ouest, jusqu'à la commune de La Bâtie-Rolland, à l'Est.

L'itinéraire de la Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron débute le long du Rhône, continue sur le Roubion et emprunte la rive droite du Jabron.

Le présent projet intéresse le territoire de 4 communes de la Drôme (d'Ouest en Est) :

- Montélimar,
- Montboucher-sur-Jabron,
- Puygiron,
- La Bâtie-Rolland,

3.3 - DESCRIPTION DU PROJET

3.3.1 - Véloroute et voie verte

Concept "Véloroute Voie Verte"

Le concept « Véloroute Voie Verte » est le résultat de l'association de deux concepts clairement définis :

- celui d'itinéraires "vélo" linéaires et continus (véloroutes),
- celui de structures aménagées à destination exclusive ou quasi-exclusive des déplacements non-motorisés (voie verte).

C'est une association par superposition des deux concepts :

- la véloroute n'est matérialisable que par son jalonnement et sa cartographie. Elle emprunte tous types de voies sécurisées, dont en priorité les voies vertes.
- la voie verte est matérialisable par sa qualité de structure particulière constituée le plus souvent par un chemin de halage le long d'une voie navigable, une digue, une voie ferrée désaffectée, un chemin forestier,… Elle est amenée à être utilisée par d'autres usagers que les cyclistes ; notamment des rollers, des personnes à mobilité réduite, des piétons, et dans certains cas des cavaliers.

Quelques définitions :

Véloroute

Le terme est issu d'une appellation de la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) qui initia l'idée d'itinéraires longue distance pour les vélorandonneurs. Depuis, le concept a été repris par l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) pour constituer un véritable réseau cyclable national de qualité.

Une véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance (pour des déplacements quotidiens ou de tourisme), linéaire (qui relie une ville A à une B de façon directe et touristique), continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné (uniforme sur son ensemble), sécurisé (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux endroits accidentés,…) et incitatif (mais pas obligatoire).

Une véloroute emprunte un itinéraire agréable, évite les dénivelés excessifs et circule autant que possible sur des aménagements en site propre et sur des routes tranquilles.

Une véloroute relie donc les régions entre elles et traverse les villes dans de bonnes conditions. Elle permet à tous les cyclistes de faire du vélotourisme ainsi que des déplacements utilitaires, de type domicile-travail.

Voie verte

Une voie verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et sous certaines conditions aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, et sécurisée en conséquence.

Depuis le décret du 16 septembre 2004, les voies vertes sont définies au code de la route.

Une intégration intelligente, harmonieuse et consensuelle des différents types d'usagers est proposée, en veillant à assurer la compatibilité entre les utilisateurs "roulants" et "marchants" et une continuité maximale pour chaque mode.

Elle est établie dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés.

3.3.2 - Principes d'aménagement

Le présent projet concerne la réalisation d'une Véloroute Voie Verte depuis Montélimar jusqu'à la Bâtie-Rolland sur un linéaire d'environ 20,5 km, en rive droite du Jabron et du Roubion.

Sur les parties partagées (véloroute), le projet consiste à affirmer l'itinéraire par des bandes au sol (bandes cyclables) ou à élargir les voiries existantes. Les véloroutes représentent 4,2 km au total sur l'itinéraire.

En site propre (voie verte), il est prévu la réalisation d'une chaussée de trois mètres de large, compromis entre la fonctionnalité, la fréquentation et le coût. Pour exemple, l'une des sections de la ViaRhôna, dont la largeur roulable est de trois mètres, est capable d'absorber cent milles passages annuels. Les parties en voie verte ne comprennent pas d'éclairage. Au total le projet propose de développer 16,3 km de voie verte.

En secteur urbain, les tronçons seront réalisés sur des emprises qui permettent aux piétons d'emprunter les accotements de la voie verte en cas de forte fréquentation.

En secteur rural, des accotements de cinquante centimètres minimums seront réalisés. Ils ont plusieurs fonctions :

- délimiter la voie par rapport à l'existant,
- limiter les risques de chute lorsque la voie est en remblai,
- filtrer les eaux pluviales avant rejet diffus dans l'environnement.

Compte tenu du nombre de centres équestres présents dans la vallée du Jabron, la voie verte sera autorisée aux cavaliers. La cohabitation entre les cyclistes, les rollers, les piétons et les chevaux étant difficile, un aménagement dédié aux chevaux sera réalisé en parallèle de la voie verte, soit sur l'accotement soit sur des sentiers existants à proximité de l'aménagement. A noter qu'en raison du caractère urbain, aucun aménagement spécifique pour les cavaliers n'est retenu sur la commune de Montélimar. De même, aucun aménagement n'est prévu dans le secteur agricole de la Bâtie Rolland ; les cavaliers disposant d'itinéraires le long du Jabron. Ainsi, environ 8 km d'itinéraire pour les cavaliers seront crées.

Le revêtement choisi doit être uniforme sur tout le trajet pour des raisons d'unité de traitement et de confort. Le choix se porte sur l'enrobé bitumineux, justifié par son caractère économique, ses capacités à recevoir les engins d'entretien, le confort qu'il procure aux rollers et personnes à mobilité réduite, l'adhérence, la facilité, l'entretien et de réparation. Le revêtement final aura une épaisseur de 5 cm. Afin de réaliser un revêtement plus écologique, le béton bitumineux sera réalisé à basse température avec des granulats recyclés. Sa granulométrie sera inférieure à 6,3 millimètres, pour avoir un aspect moins routier.

En raison du faible trafic motorisé, il est prévu une évacuation diffuse des eaux pluviales vers les terrains riverains. La cunette enherbée permet de rabattre la pollution chronique avant rejet dans le milieu. Lorsqu'un fossé se trouve sur le tracé de la voie verte, il est déplacé et recréé à l'identique afin de ne pas modifier les écoulements existants.

Des ouvrages hydrauliques assurent le rétablissement des écoulements de versants.



Voie verte en enrobé

La véloroute - voie verte comprendra des aires d'accueil regroupant différents équipements permettant une optimisation de son utilisation et répondant à sa vocation touristique.

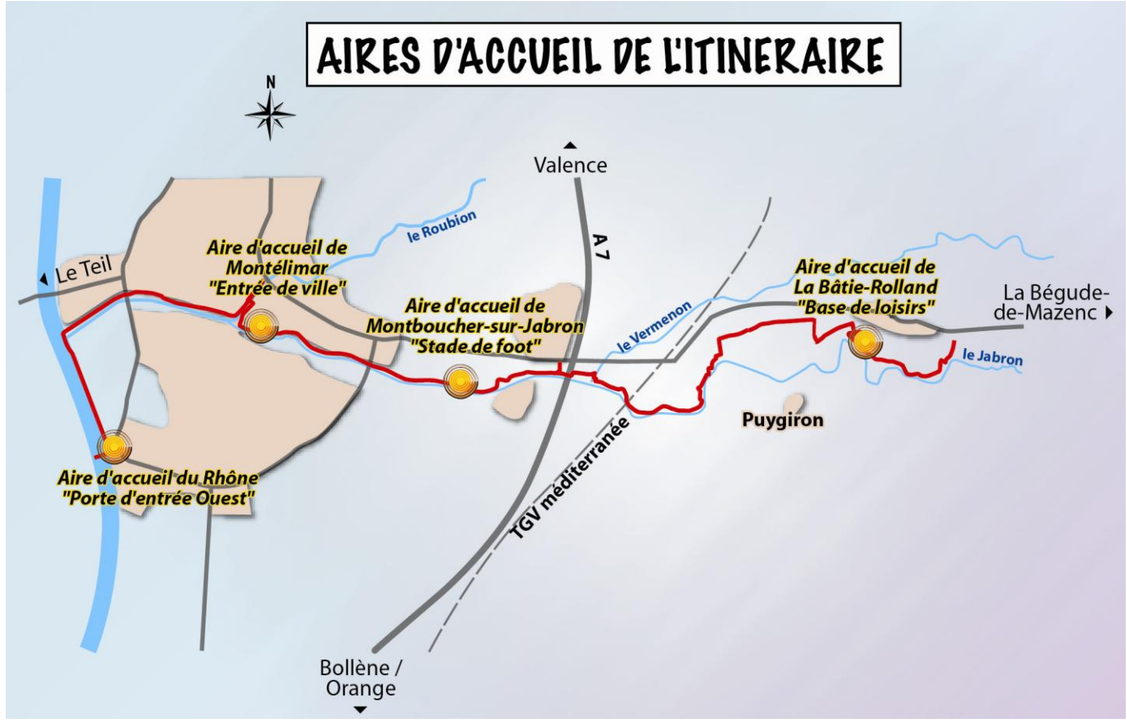
Pour réaliser l'interface entre le projet et le territoire traversée, plusieurs aires d'accueil seront aménagées en différents points d'accès. Leur localisation est déterminée par la fréquence attendue des usagers, le stationnement automobile représentant un élément clef. Elles s'appuient autant que possible sur les parcs de stationnement existant. Quatre aires d'accueil sont prévues dans le cadre du projet (Cf. carte ci-contre) :

- aire d'accueil du Rhône « Porte d'entrée Ouest », en rive gauche du Rhône. Elle comprend l'aménagement de place de parking en alternats à la sortie du pont de Gournier, la mise en place d'une aire de pique-nique et des panneaux marquant le point de départ de la véloroute-voie verte.

- aire d'accueil de Montélimar « entrée de ville », située au démarrage de la promenade arborée. Le parking existant sera complété d'une aire de pique-nique et d'un point d'information.

- aire d'accueil de Montboucher-sur-Jabron « terrain de foot ». Elle verra l'aménagement d'une aire de pique-nique et d'un point d'information dans la continuité du parking du stade. Cette aire permettra un accès depuis la RD 540 via le chemin des vergers.

- aire d'accueil de La Bâtie-Rolland « base de loisirs ». Elle s'appuie sur l'aire de loisirs existante, qu'elle complétera par la mise en place d'un point d'infirmation et d'une aire de pique-nique.



Les **points d'information** destinés à la fois aux cyclistes et aux automobilistes rassembleront un plan d'ensemble de la véloroute - voie verte avec la localisation des aires d'accueil ainsi que des données sur la signalétique.

Les **espaces de pique-nique** seront des espaces dédiés aux cyclistes permettant leur repos : ils devront être ombragées, comporter des assises, des tables et des poubelles et être propice à la détente.

Enfin, les **espaces de stationnement** viendront compléter celles qui existent déjà à proximité de la véloroute - voie verte (comme celle du golf de la Valdaine) : leur capacité se limitera à une vingtaine de véhicules maximum et elles seront accompagnées d'aménagements paysagers afin que les véhicules soient le moins visible possible. Des garages à vélos complèteront ces aménagements.



3.3.4 – Description de l'itinéraire

Cette partie présente le projet de véloroute – voie verte dans son ensemble, avec ses principes d'aménagement. Le projet est illustré dans les suivantes : Présentation générale du projet.

Dans une autre partie (D – Présentation générale des travaux), la nature des aménagements et l'emprise précise du projet est présentée sur 6 planches à l'échelle 1 / 7 500ème.

Secteur de la vallée du Rhône

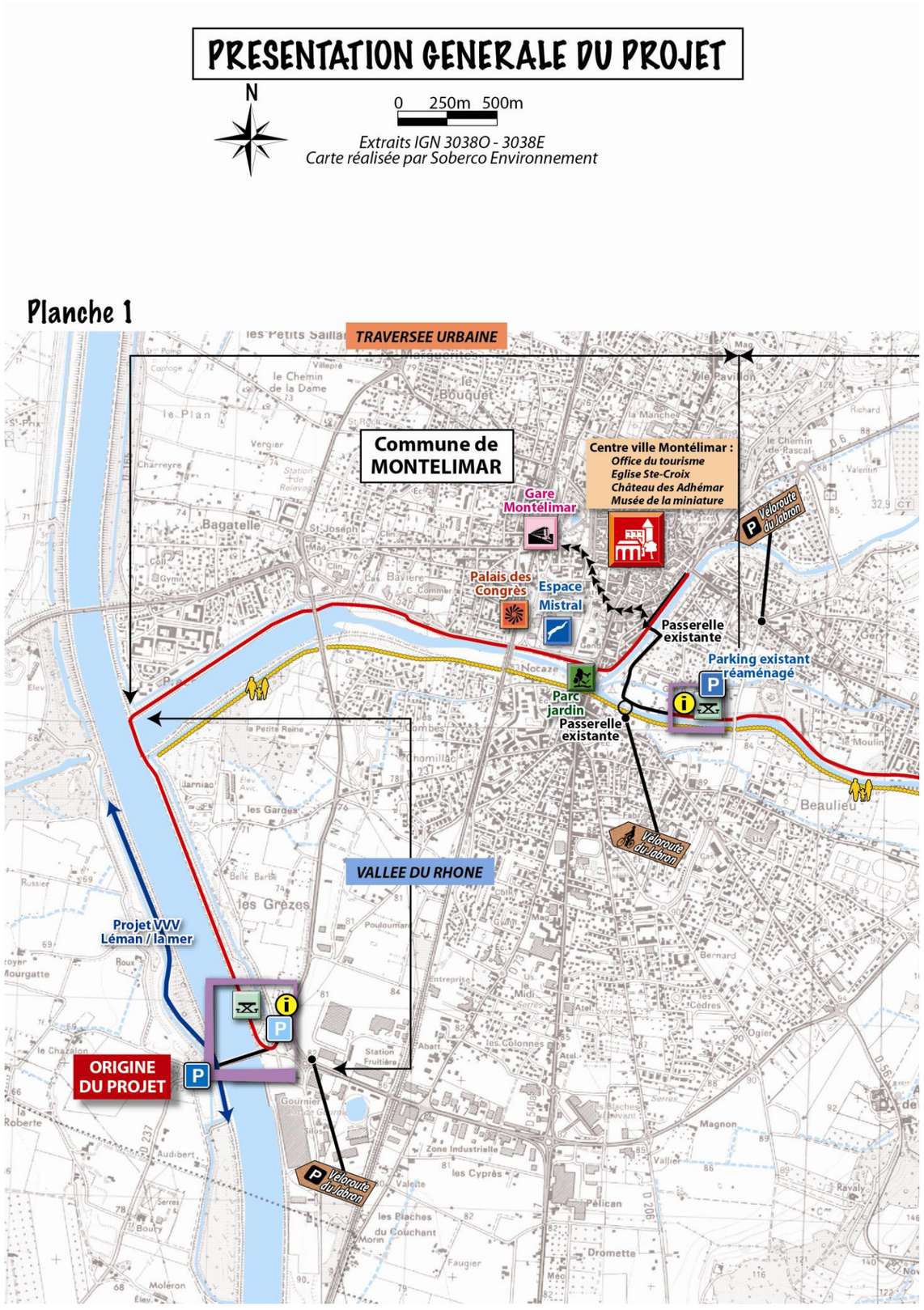
L'origine du projet se situe en rive droite du Rhône, au niveau du Pont de Gournier, en raccordement avec la ViaRhôna. L'aire d'accueil du Rhône « Porte d'entrée Ouest », en rive gauche, marque le début des aménagements. Cette aire comprend un parking qui sera aménagé sur un délaissé. Il comprend 16 places, un totem et point d'information, bien visibles depuis la RN7. L'accès est réalisé depuis l'avenue de Gournier (RD237). L'aire d'accueil est complétée par un espace de pique-nique aménagé en bordure du Rhône.

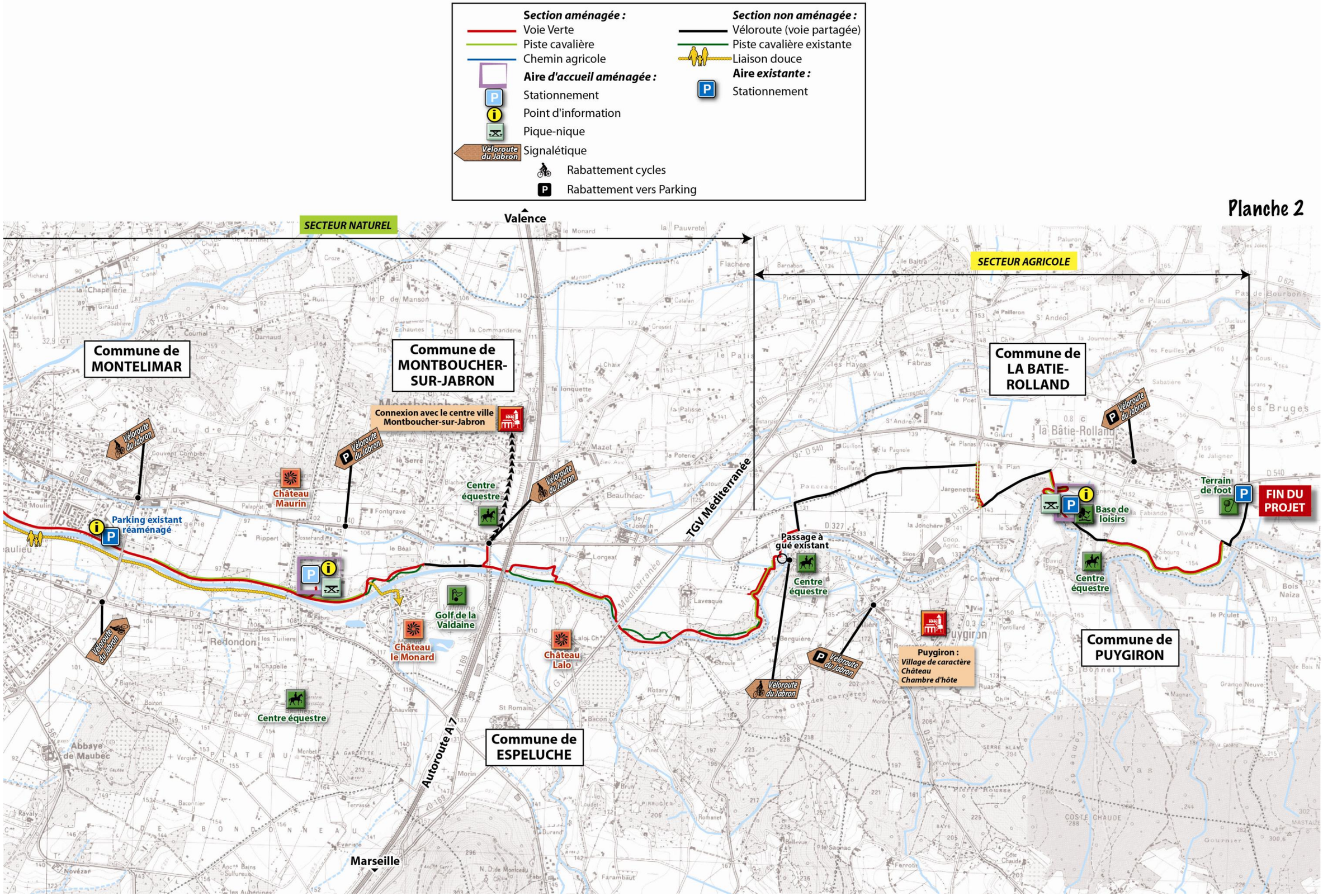
Le projet remonte ensuite le Rhône vers le Nord en empruntant la digue CNR du canal de dérivation sur environ 1 700 m. Il s'appuie sur le chemin de halage existant. Aucun aménagement pour les cavaliers n'est prévu sur ce secteur.

Le tracé traverse ensuite le Roubion au niveau de sa confluence avec le Rhône sur l'ouvrage CNR. Celui-ci bénéficie de trottoirs bétonnés et de parapets élevés faisant office de garde-corps, aussi il ne sera pas modifié. Les parapets côté Rhône seront prolongés avec des barrières bois sur une dizaine de mètres de chaque côté de l'ouvrage, pour limiter les risques de chute.



Passage sur le pont à la confluence du Roubion et du Rhône




Section aménagée :
Voie Verte
Piste cavalière
Chemin agricole
Aire d'accueil aménagée :
Stationnement
Point d'information
Pique-nique
Véloroute du Jabron
Signalétique
Rabattement cycles
Rabattement vers Parking
Section non aménagée :
Véloroute (voie partagée)
Piste cavalière existante
Liaison douce
Aire existante :
Stationnement
Planche 2
Valence
SECTEUR NATUREL
SECTEUR AGRICOLE
Commune de MONTELIMAR
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
Commune de LA BATIE-ROLLAND
Commune de PUYGIRON
Commune de ESPELUCHE
Connexion avec le centre ville Montboucher-sur-Jabron
Parking existant réaménagé
Château Maurin
Centre équestre
Golf de la Valdaine
Château le Monard
Château Lalo
Centre équestre
Abbaye de Maubec
Autoroute A 7
TGV Méditerranée
Passage à gué existant
Centre équestre
Base de loisirs
Terrain de foot
FIN DU PROJET
Centre équestre
Puygiron :
Village de caractère
Château
Chambre d'hôte
Marseille

Secteur en traversée urbaine

L'itinéraire arrive dans Montélimar et prend place dans une zone urbaine.

A la confluence du Roubion, la voie verte démarre sur un chemin existant en bordure du Roubion et passe sous le pont de la RN 7. L'itinéraire se situe en contrebas de la zone urbanisée et présente un caractère apaisé. La rive, avec sa végétation développée sous forme de roselière, représente une zone sensible à préserver. Dans ce sens, le tracé prend place préférentiellement en bord de digue, et s'éloigne de la berge et des roselières.

L'itinéraire passe ensuite sous le pont de la voie ferrée et sous le pont de la RD 540a (Président Roosevelt). Il bifurque vers le Nord pour suivre le Roubion et monte jusqu'au pont de la Libération par la rampe existante puis revient par la promenade en haut de digue jusqu'à la passerelle piétonne sur le Roubion. Sur la passerelle en elle-même, de nouvelles barrières sont posées et les accès sont modifiés pour intégrer la voie verte.

L'itinéraire longe alors le Roubion vers le Sud en empruntant le chemin des 2 saisons et le chemin du Jabron en usage partagé. Il repart en voie verte le long du Jabron vers l'Est sur une cinquantaine de mètres, jusqu'à la sortie de Montélimar.



Passage le long du Roubion à Montélimar

Secteur naturel

Le projet remonte du Jabron, longeant une partie de la vallée boisée du cours d'eau. L'ambiance urbaine laisse la place à un contexte plus naturel.

L'aire d'accueil « Entrée de ville » est prévue à l'Est de Montélimar. Le projet continue sous forme de voie verte, accompagnée d'une piste pour cavaliers démarrant à ce niveau là. Le projet s'installe sur la digue de protection des crues du Jabron. Il passe sous le pont du boulevard de l'Europe et sous le pont du Garigliano. Après ce dernier, l'étroitesse de la plateforme en haut de digue ne permet pas d'aménager de piste pour cavaliers. Celle-ci est provisoirement interrompue sur 500 m environ, les cavaliers empruntant la voie verte avec les autres usagers.

A l'approche des terrains de sport de Montboucher-sur-Jabron, la largeur augmente et permet de retrouver la piste pour cavaliers. L'aire d'accueil « terrain de foot » au Sud de Montboucher-sur-Jabron est prévue à ce niveau là en complément du parking existant.

Le tracé pénètre dans les boisements rivulaires et le paysage se referme. Au niveau du golf de la Valdaine, la voie verte s'éloigne de la clôture de séparation pour longer la zone d'activité. La piste pour cavaliers se désolidarise de la voie verte pour emprunter le sentier de terre existant, sans aménagement spécifique. Les grands arbres en place sont préservés.

Ce principe de séparation des voies est conservé sur 250 mètres, dans la traversée du boisement. La piste pour cavaliers emprunte le sentier actuel longeant en surplomb le Jabron, tandis que la voie verte s'enfonce vers l'intérieur à travers le taillis. Le projet débouche ensuite sur le chemin goudronnée de la station d'épuration du Jabron. Il reste en usage partagé jusqu'au pont supportant la RD 169. Une antenne de la voie verte est prévue à ce niveau là pour relier le giratoire d'entrée de Montboucher-sur-Jabron sur la RD 540, sous forme d'une voie sur rampe en parallèle de la RD169.



Entre la RD 169 et l'autoroute

La voie verte continue en passage inférieur sous le pont voûté de la RD 169. Elle continue auprès de la rivière pour passer devant sous le bassin technique de l'autoroute A7. Ensuite le tracé emprunte la plateforme existante sous le pont de l'autoroute A7.

Le projet remonte alors en direction de la RD 540 puis bifurque le long d'un canal agricole. Les cavaliers continuent indépendamment sur la bordure sauvage du Jabron. A l'arrivée au niveau du Vermenon, le projet nécessite la création d'une passerelle pour franchir le cours d'eau. L'itinéraire se rapproche ensuite du Jabron, qu'il surplombe en haut de berge, puis passe le pont de la LGV. Le projet s'engage dans une chênaie claire, reprenant le chemin existant. La sortie de la chênaie marque la fin du secteur naturel.

Secteur agricole

Le projet sort des boisements et s'éloigne du Jabron en direction de la RD327.

Le tracé n'offre plus de piste pour les cavaliers qui trouvent un itinéraire existant en rive gauche du Jabron par le passage à gué.

La RD 327 est franchie au niveau d'un l'arrêt de bus pour plus de sécurité et est longée par une voie verte mettant à distance les usagers de la voirie circulée.

Dans le secteur agricole, l'itinéraire s'effectue alors en voirie partagée sur les chemins issus du remembrement (maintenus ou restaurés) et offre de nouvelles perspectives sur la plaine agricole et les villages anciens perchés sur les buttes caractéristiques du territoire.

Il évite les principales routes départementales RD 540, RD 327 pour des raisons de sécurité, mais s'inscrit le long de la RD126 sur 300 m. La sécurité des usagers est assurée par un principe de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (*CVCB*). Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les parties revêtues de l'accotement appelées "rives". Le carrefour de la Jargenette sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des usagers (meilleure visibilité) et la traversée de ce dernier.

A La Bâtie-Rolland, l'itinéraire retrouve la proximité de la rivière au Sud du village. L'aire d'accueil « base de loisirs » est réaménagée, en complément des infrastructures sportives et du parking existant. Il emprunte en usage partage le chemin de la Vignerie puis passe en voie verte en fond de parcelles agricoles le long de la ripisylve. Il décroche ensuite du Jabron après la RD 210 et remonte jusqu'au stade de La Bâtie-Rolland, qui marque la fin du projet.



Secteur agricole, sur les chemins existants

4 - SECURITE, RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS, ACCES ET CHEMINEMENTS

4.1 - SECURITE

Le Syndicat Mixte du bassin du Roubion et du Jabron prendra toutes les dispositions relatives à la sécurité des biens et des personnes fréquentant la véloroute - voie verte.

Les dispositions à prendre concernant la sécurité seront arrêtées d'un commun accord entre les différents acteurs concernés et prises en charge par les communes.

Le pouvoir de police sera assuré par les Maires des communes traversées.

Ces dispositions comprendront notamment toutes les mesures juridiques propres à garantir la bonne gestion de la véloroute - voie verte et à interdire l'accès de la piste aux véhicules motorisés (2 et 4 roues), à l'exception des véhicules de service, des engins agricoles sur certaines sections, ….

Ces dispositions comprendront les dispositifs suivants (mis en place par le Syndicat Mixte) :

- la mise en place de la signalisation de police visant à interdire l'accès de la piste aux véhicules motorisés, sauf véhicules autorisés,

- la mise en place de la signalisation directionnelle et d'information nécessaire pour informer les usagers de l'interdiction de circuler en dehors de l'emprise du projet.

En cas de crues, le Syndicat Mixte informera les usagers des risques d'inondation des zones concernées et mettra en place une signalisation adaptée au niveau des ces zones inondables. Le Syndicat Mixte sera responsable de la fermeture des accès aux zones inondées, s'il le juge nécessaire.

4.2 - RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS, ACCES ET CHEMINEMENTS

Le projet de Véloroute - voie vert de la vallée du Jabron dans le département de la Drôme ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles, notamment au niveau des accès riverains. L'ensemble des accès aux parcelles agricoles sera également rétabli.

Pour les sections en voie verte, la circulation motorisée sera interdite, avec des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains et les agriculteurs.

Des systèmes de clôtures (type demi-barrières) seront mis en place sur les sections non autorisées à la circulation des riverains.

Les dispositions à prendre concernant l'ouverture et la fermeture des accès seront arrêtés d'un commun accord entre les acteurs concernés et prises en charge par le Syndicat Mixte.

Toutes les dispositions seront prises par le Syndicat Mixte pour garantir :

- l'accès des riverains,
- l'accès aux exploitants agricoles,
- l'accès des véhicules techniques et de secours,
- l'accès aux ouvrages et terrains exploités par la Compagnie Nationale du Rhône.

5 - STATUTS ET CONDITIONS D'EXPLOITATION

Les conditions de domanialité seront modifiées. C'est pourquoi, conjointement à cette enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, une procédure de classement - transfert de voiries est réalisée.

Il convient de distinguer plusieurs cas de figure.

5.1 - CONVENTION DE SUPERPOSITION DE GESTION SUR LE DOMAINE CNR

Dans le cadre du projet, pour la partie du tracé située sur le domaine CNR (la digue longeant le canal de dérivation du Rhône et le Roubion située sur la section du projet localisé à l'ouest de Montélimar), une convention de superposition de gestion sera passée entre la Compagnie Nationale du Rhône et la commune de Montélimar (collectivité propriétaire du foncier). Dans ce cas, le tracé du présent projet sera classé voie communale, le domaine public de l'Etat se superposant au domaine public de la commune, sans pour autant s'y substituer.

Pour information, ci-après des extraits d'une première version de convention de superposition de gestion passée entre le Conseil Général de la Drôme et la CNR pour le projet de Véloroute Voie Verte du Léman à la Mer (version non définitive, projet en cours) :

« ARTICLE 1 - Principe de la superposition de gestion et modalité d'exercice

1-1 Principe de la superposition de gestion

Les dépendances immobilières, dont les ouvrages de la concession des chutes de Bourg les Valence, Beauchastel, Logis Neuf et Montélimar, étant inaliénables, comme constituant le domaine public de l'Etat et étant en l'occurrence affectée aux besoins de la concession de la CNR, leur occupation par les ouvrages de la piste et/ou pour les travaux s'effectuera sans transfert de propriété. Il y aura par conséquent superposition d'affectation de deux domaines et/ou ouvrages publics. En l'absence de transfert du domaine public CNR au profit du domaine public du Département, cette occupation constitue une superposition de gestion.

Par la présente convention, l'Etat autorise la mise en superposition de gestion des terrains qui sont le support de la piste et situés dans les emprises de la concession octroyée à la CNR. Le Département assurera, concurremment avec la CNR, la gestion desdits terrains.

1-2 Modalité d'exercice de la superposition

Le domaine et les ouvrages de la concession CNR (chutes de Bourg les Valence, Beauchastel, Logis Neuf et Montélimar) n'étant pas conçus initialement pour recevoir les contraintes nouvelles apportées par la véloroute ou ses travaux, le Conseil Général de la Drôme fera en sorte que l'établissement, le fonctionnement et les travaux d'entretien n'engendrent aucune gêne et aucune charge supplémentaire et ne soient pas susceptibles d'occasionner des dommages au domaine et aux ouvrages de la CNR, dont les ouvrages hydroélectriques. »

5.2 - CLASSEMENT DES CHEMINS PRIVES ET DES VOIES NOUVELLES EN VOIES COMMUNALES

A l'exception des tronçons de véloroute sur route départementale, le linéaire du projet de Véloroute Voie Verte sera classé en voie communale (ou voie intercommunale, si la municipalité concernée dispose de cette compétence).

5.3 - CONDITIONS D'EXPLOITATION

L'entretien courant de l'emprise de la piste et de ses annexes, des plantations et éventuels mobiliers et l'exploitation du présent projet seront assurés par les services du Syndicat Mixte du Roubion et du Jabron.

TITRE II - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

1 - TRACE EN PLAN

Le tracé du présent projet de Véloroute Voie Verte débute en rive gauche du canal de dérivation du Rhône, au niveau de la ViaRhôna, à l'Ouest de la commune de Montélimar.

Le tracé se termine à l'Est au niveau du stade de La Bâtie-Rolland.

La longueur totale du tracé est de 20,5 kilomètres, réparti sur 4 communes de la Drôme.

80 % du linéaire, soit 16,3 kilomètres, est composé de voie verte (aménagement en site propre réservé aux déplacements non motorisés) et 20 %, soit 4,2 kilomètres, de véloroute (usage partagé avec les véhicules motorisés).

La réalisation du présent projet nécessite la réalisation d'un ouvrage d'art, décrit ci-après (*Cf. partie 4 - Ouvrage d'art*).

2 - PROFILS EN LONG

Conformément au cahier des charges du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national véloroutes et voies vertes (du 5 janvier 2001), « ces itinéraires doivent être adaptés à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. A cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3 % ».

Les pentes de la Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron respecteront se principe de limitation des pentes, à l'exception de secteurs particuliers nécessitant des l'aménagement de rampes pouvant présenter sur de brèves distances des pentes légèrement supérieures.

En règle générale, le profil en long du projet suivra le niveau du terrain naturel. Les cubatures (mouvements de terrain) seront ainsi limitées.

3 - PROFILS EN TRAVERS TYPE

3.1 - VOIE VERTE

Le **cahier des charges** du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national véloroutes et voies vertes (5 janvier 2001) stipule que :

« Les voies vertes doivent répondre à certaines caractéristiques :

- largeur souhaitable de 3 mètres à 5 mètres (exceptionnellement, minimum : 2,50 m) pour permettre le croisement et le dépassement, et le passage des engins d'entretien et de secours,
- existence d'accotements d'au moins 0,50 m de largeur,
- revêtement : il devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement. »

Pour le linéaire en voie verte, le **profil en travers type** du présent projet comprend plusieurs éléments :

- une chaussée bidirectionnelle de 3 mètres de large,
- des accotements de 0,5 à 1 mètre de large, si possible enherbé et de part et d'autre de la chaussée. Les accotements disponibles sur les sections les plus pratiquées, à Montélimar, seront plus larges et permettront les fortes fréquentations.
- une piste enherbée de 2 mètres de large à destination des cavaliers. Cette piste pourra être dissociée de la voie verte, et reprendre sur certains secteurs les chemins de terre existant.

Le revêtement de la chaussée est uniforme sur l'ensemble du trajet, pour des raisons d'unité de traitement et de confort. Il pourra par contre varier entre les sections voie verte et les sections en usage partagé (véloroute). Le type de revêtement retenu est l'enrobé bitumineux basse température.

Sur les sections nécessitant la réalisation d'une structure de chaussée complète, il est prévu de réaliser une couche de forme en grave non traitée de 30 à 40 cm.

3.2 - VELOROUTE

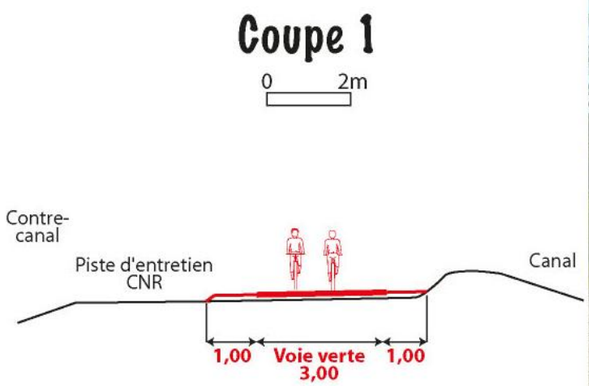
Pour les linéaires en véloroute, le tracé réutilisera les voiries existantes, principalement des Voies Communales et des Routes Départementales, dont les dimensions répondent aux exigences de largeur, avec une cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes sur les voies considérées.

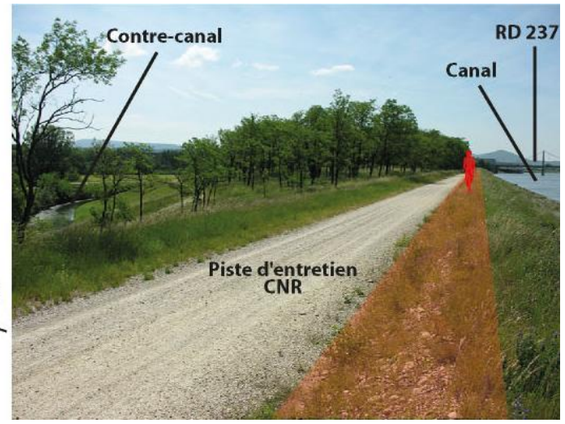
Dans ce cas, il sera prévu :

- une mise au gabarit si nécessaire,
- la réalisation d'un revêtement de qualité si nécessaire,
- la mise en place d'une signalisation et d'une signalétique adaptées,
- exceptionnellement la réalisation d'une séparation physique avec la voirie routière.

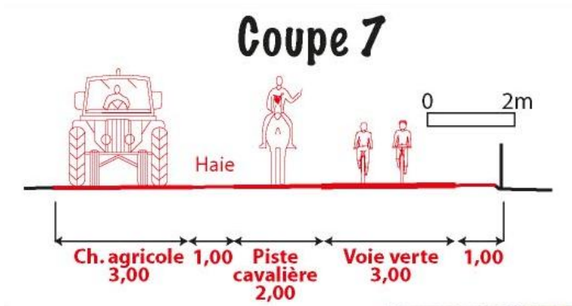
Profils en travers type de l'aménagement

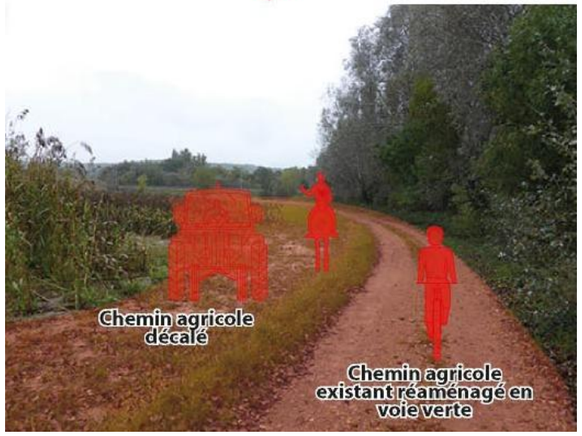
Voie verte sur la digue CNR – vallée du Rhône



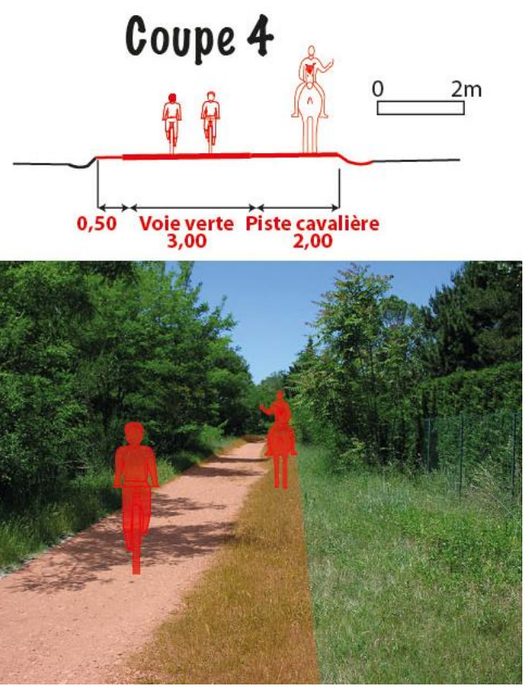


Voie verte en secteur agricole

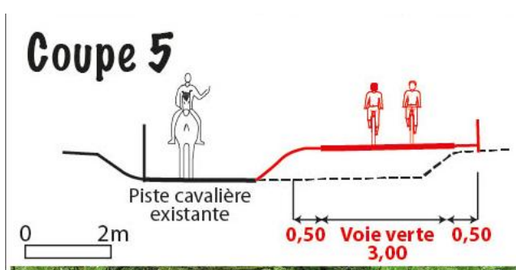




Voie verte en secteur naturel

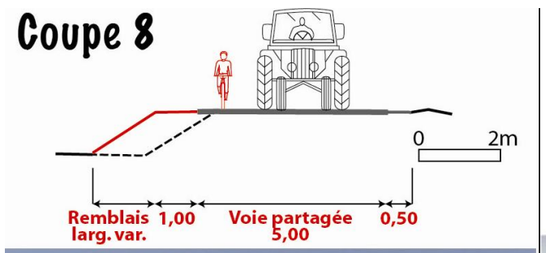


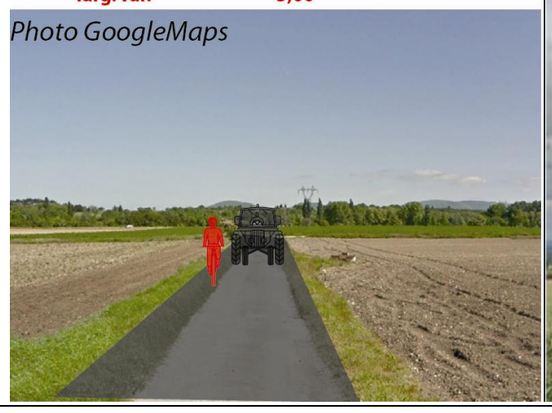
Voie verte en secteur naturel – variante piste pour cavaliers indépendante

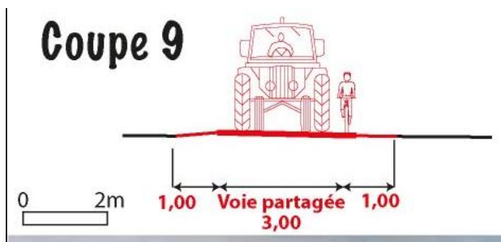


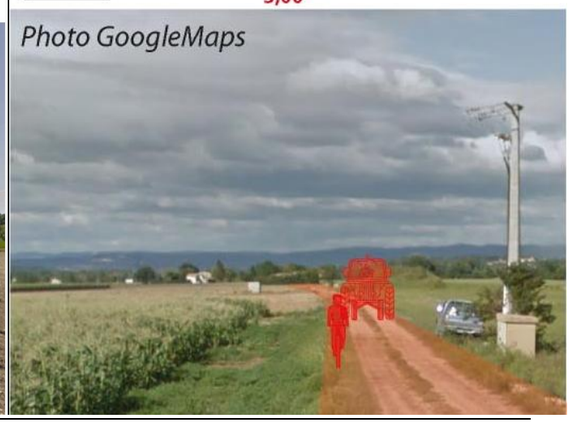


Secteur agricole – variante en usages partagés

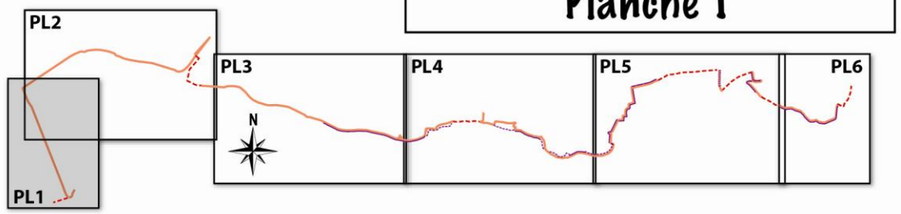








PRESENTATION DU PROJET
Planche 1



Section aménagée : Voie Verte

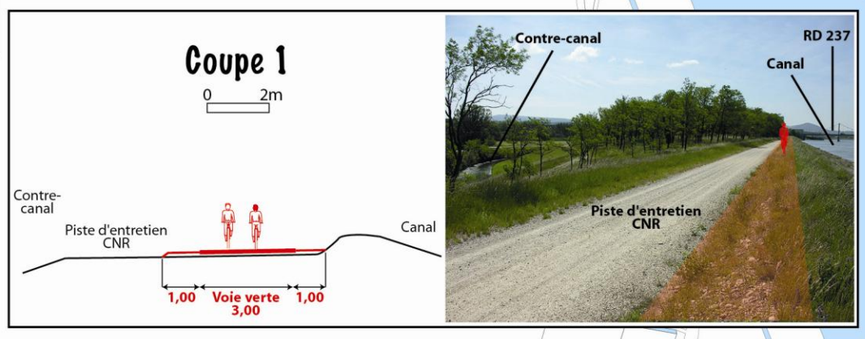
Section non aménagée : Véloroute (voie partagée)

Aire d'accueil aménagée : Stationnement, Point d'information, Pique-nique

Aire existante : Stationnement

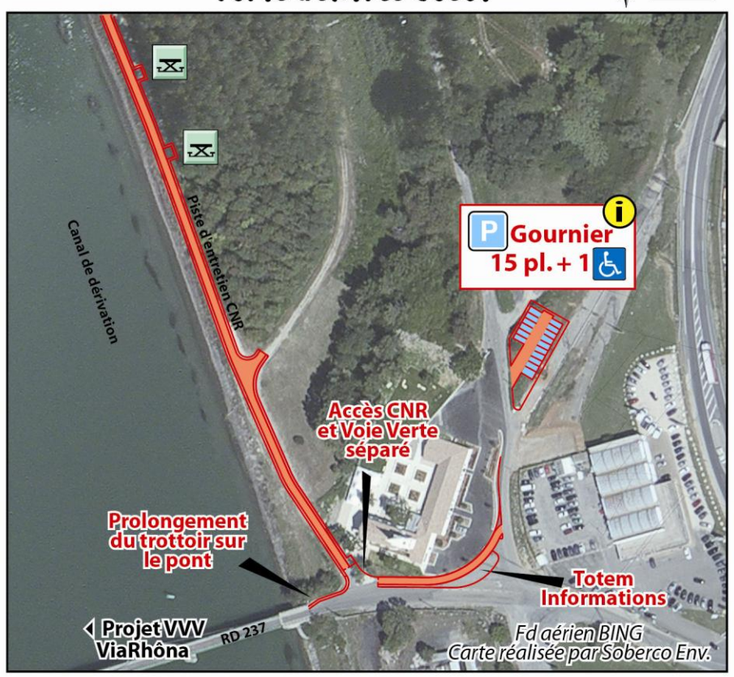
0 75m 150m

Fd cadastre.gouv
Carte réalisée par Soberco Env.



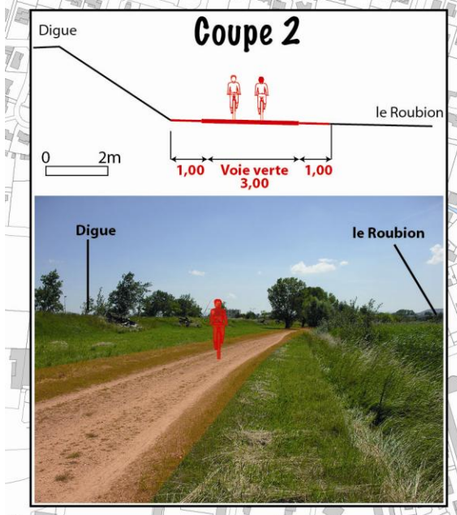


Aire d'accueil du Rhône "Porte d'entrée Ouest"



PRESENTATION DU PROJET
Planche 2

Coupe 2



Accès à la passerelle existante



Commune de MONTELIMAR

Passerelle existante
Mise en place de barrières
de part et d'autre

Passage sous la RN 7
Reprise des rampes existantes

2

RN 7

le Roubion

Voie ferrée

Passage sous
la voie ferrée

Passage sous
la RD 504A

RD 504A

Chemin des 2 saisons

Chemin du Jabron

Liaison avec la
passerelle existante

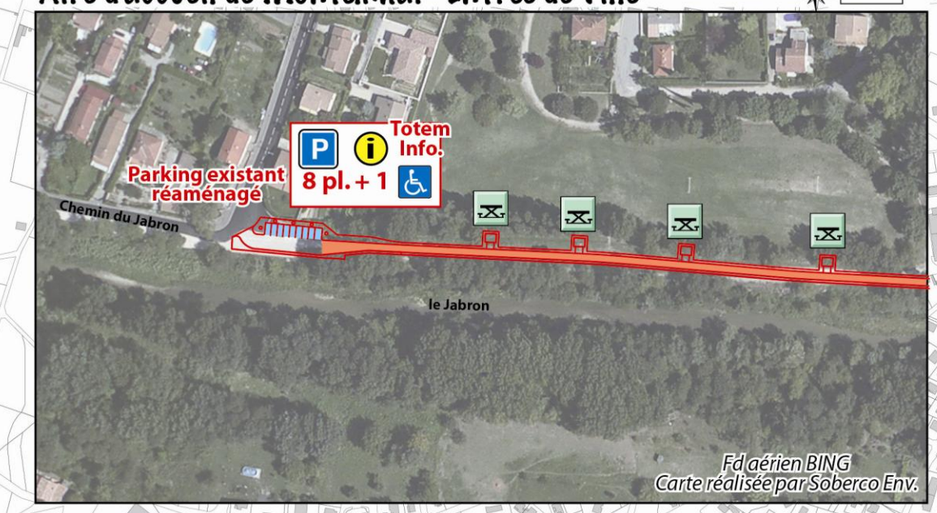
le Roubion

AIRE D'ACCUEIL
DE MONTELIMAR
"Entrée de Ville"

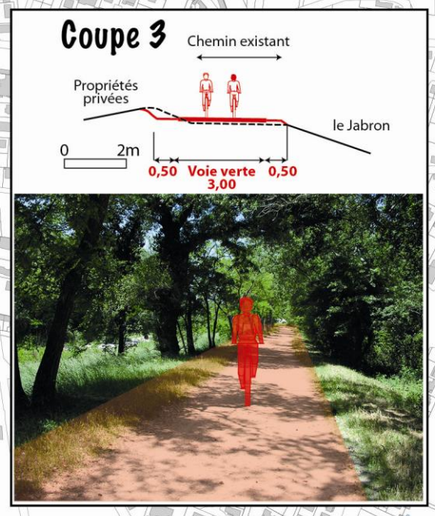


3

Aire d'accueil de Montélimar "Entrée de Ville"



Coupe 3





PRESENTATION DU PROJET
Planche 3

PL1 PL2 PL3 PL4 PL5 PL6

Commune de MONTELIMAR

Passage sous le Bd de l'Europe

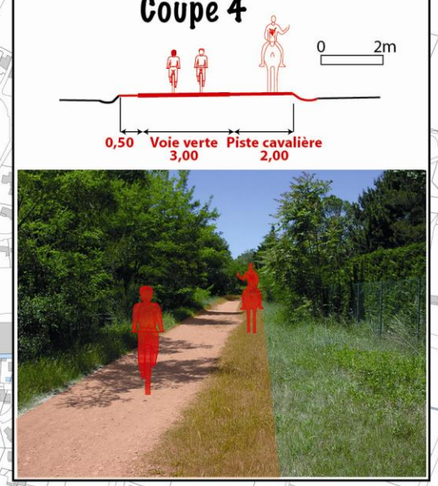
Parking existant réaménagé

Chemin du Jabron

le Jabron

Réaménagement du parking existant

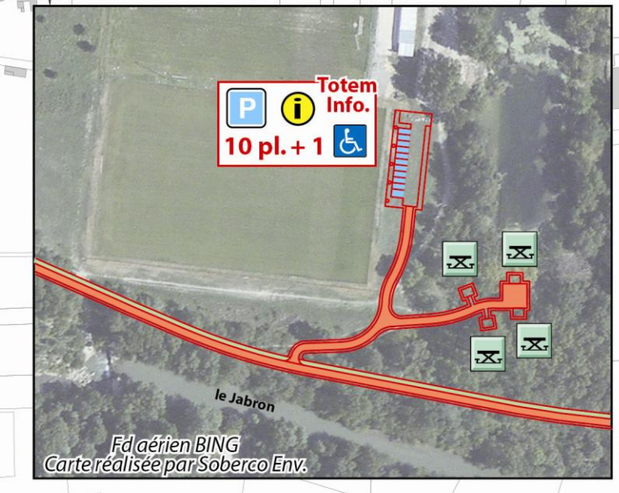
Coupe 4



Aménagement d'une piste cavalière



Aire d'accueil de Montboucher-sur-Jabron "Stade de foot"



AIRE D'ACCUEIL DE MONTBOUCHER-SUR-JABRON "Stade de foot"

Section aménagée :
- Voie Verte
- Piste cavalière

Section non aménagée :
- Véloroute (voie partagée)
- Piste cavalière existante

Aire d'accueil aménagée :
- Stationnement
- Point d'information
- Pique-nique

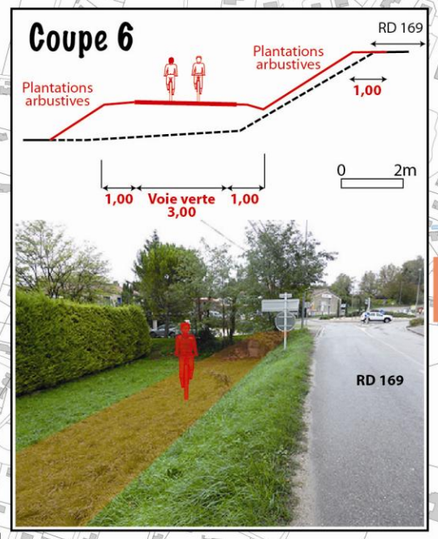
Aire existante :
- Stationnement

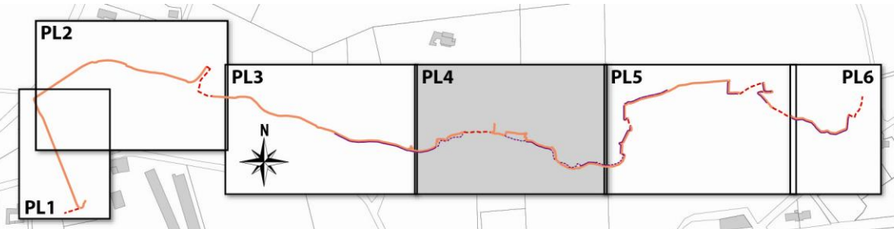
0 75m 150m

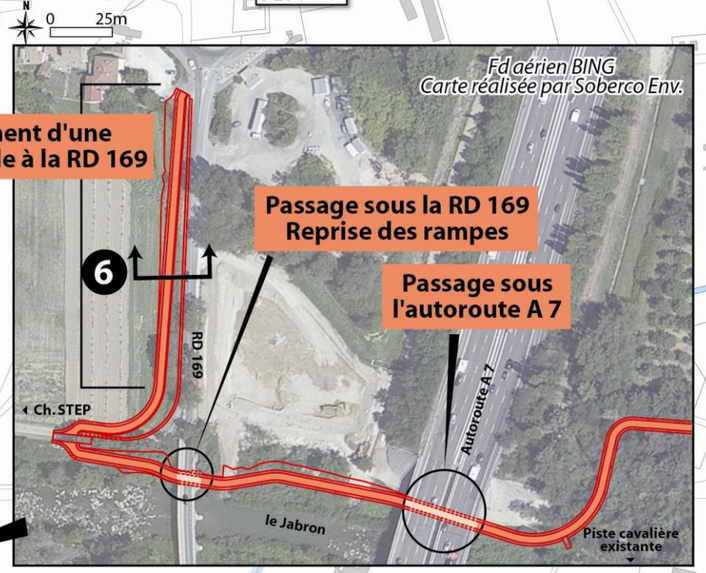
Fd cadastre.gouv
Carte réalisée par Soberco Env.

PRESENTATION DU PROJET
Planche 4

Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON





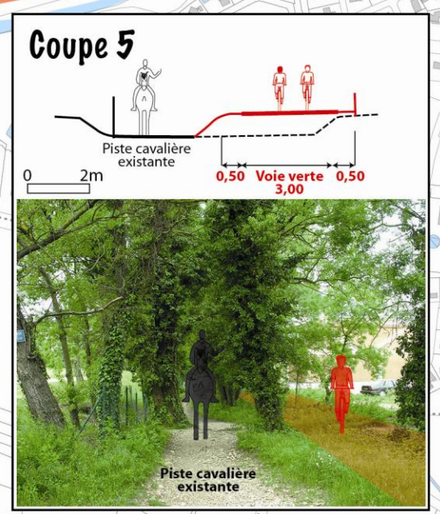


Piste cavalière existante

Chemin station d'épuration

le Jabron

5



Autoroute A 7

Marseille

le Vermenon

TGV Méditerranée

Piste cavalière existante

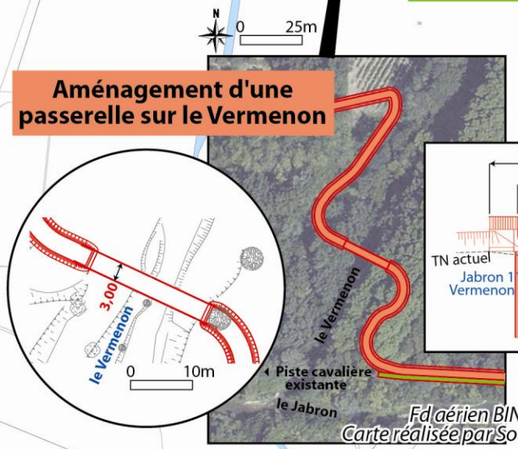
Piste cavalière existante

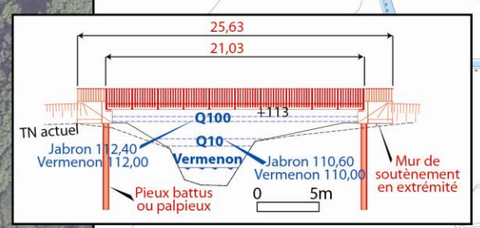
Aménagement d'une piste cavalière

Passage sous la LGV méditerranée

Aménagement d'une piste cavalière

le Jabron





PRESENTATION DU PROJET
Planche 5

Commune de LA BATIE-ROLLAND

Réaménagement du chemin agricole en voie partagée

Réaménagement de la RD 126
Accotements appelés "Rives"

Aménagement d'une piste cavalière

Aménagement d'une piste cavalière

Accès riverains rétablis

Réaménagement du chemin de la Chaine en voie partagée

Traversée à niveau de la RD 327

Réaménagement d'un chemin agricole

Aménagement d'une piste cavalière

Piste cavalière existante

AIRE D'ACCUEIL DE LA BATIE-ROLLAND "Base de loisirs"

Chemin de la Massasse

Chemin de Jargenette

Chemin de la Vignerie

le Jabron

RD 126

Coupe 8

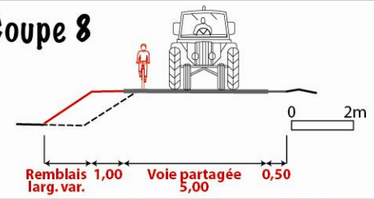
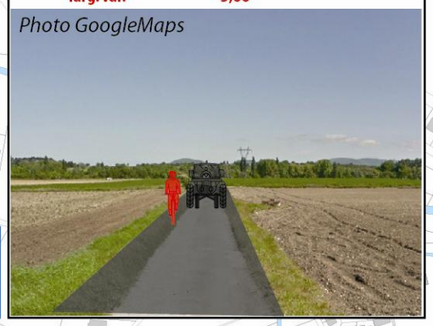


Photo GoogleMaps



Coupe 9

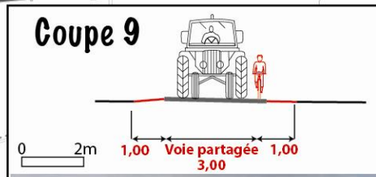
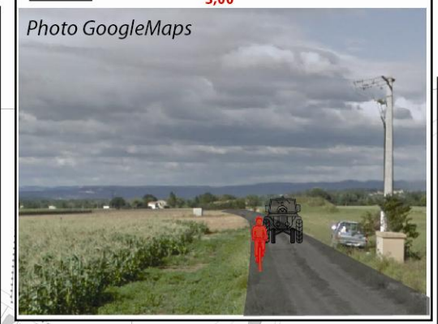
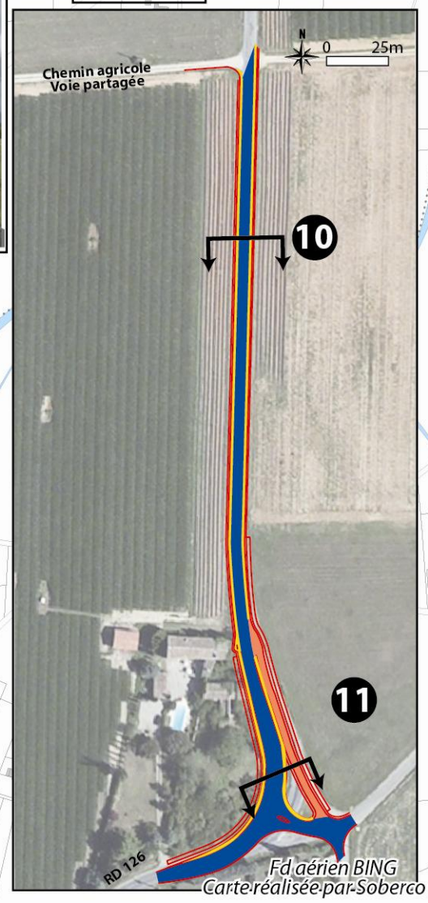


Photo GoogleMaps





Coupe 10

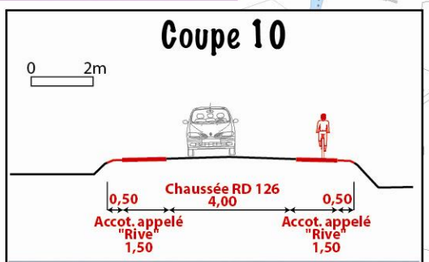
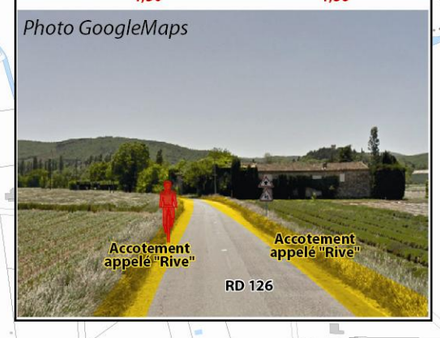
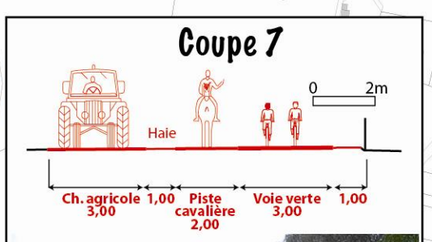
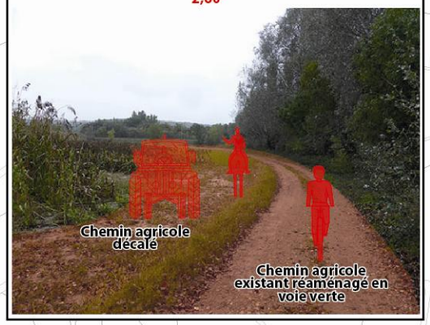


Photo GoogleMaps



Coupe 7





Coupe 11

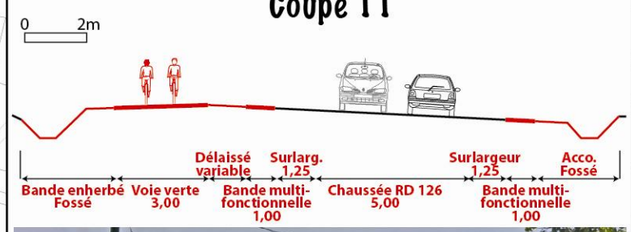
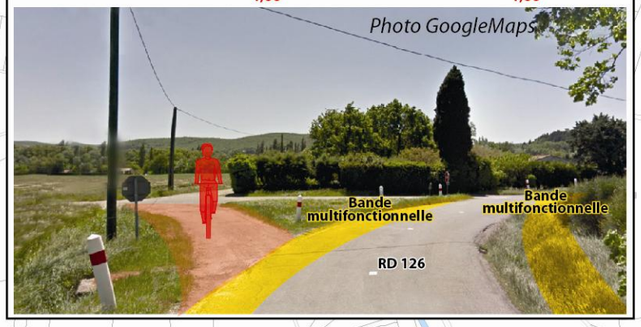
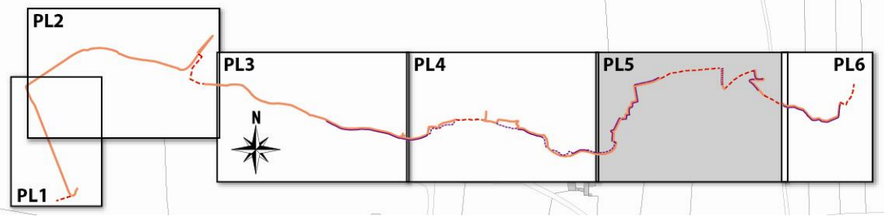
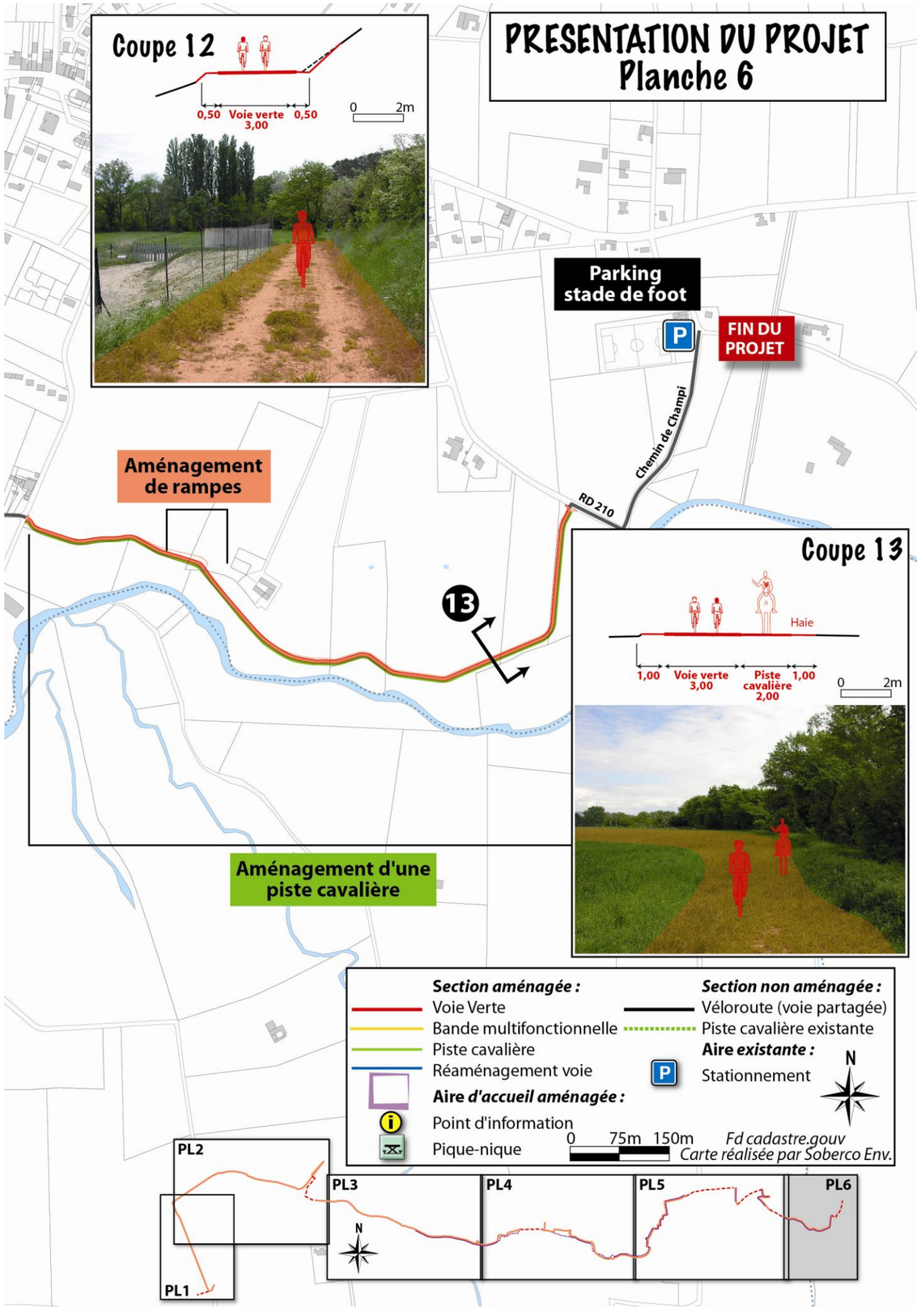


Photo GoogleMaps



Fd aérien BING
Carte réalisée par Soberco Env.




PRESENTATION DU PROJET
Planche 6
Coupe 12
0,50
Voie verte 3,00
0,50
0
2m
Parking stade de foot
FIN DU PROJET
Chemin de Champi
RD 210
Aménagement de rampes
13
Coupe 13
Haie
1,00
Voie verte 3,00
Piste cavalière 2,00
1,00
0
2m
Aménagement d'une piste cavalière
Section aménagée :
Voie Verte
Bande multifonctionnelle
Piste cavalière
Réaménagement voie
Aire d'accueil aménagée :
Point d'information
Pique-nique
Section non aménagée :
Véloroute (voie partagée)
Piste cavalière existante
Aire existante :
Stationnement
N
0
75m
150m
Fd cadastre.gouv
Carte réalisée par Soberco Env.
PL1
PL2
PL3
PL4
PL5
PL6
N

4 – OUVRAGE D'ART : PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT DU VERMENON

Un ouvrage d'art sera créé dans le cadre du présent projet :

- une passerelle sur le Vermenon.

Contraintes

Le site est relativement isolé des accès. L'utilisation d'engins lourds (réalisation de fondations profondes notamment) devra donc être évitée pour ne pas avoir à réaliser de piste de chantier. Les accès se feront par la voie nouvellement aménagée.

Le site est inondable, avec des crues très importantes du Vermenon : en conséquence, on prévoira une portée de l'ouvrage plus importante que le strict nécessaire, des appuis à l'abri de l'érosion, et des butées sur ces appuis pour éviter le déplacement, voire la chute du tablier.

Aussi des remblais de l'ordre de 1,5 m seront mis en œuvre aux extrémités de l'ouvrage. Situés en partie en zone inondable, ils feront l'objet de compensation par ailleurs.

Description sommaire de l'ouvrage

La passerelle est constituée d'une travée de 20 m de portée et de 3.00 m de largeur utile.

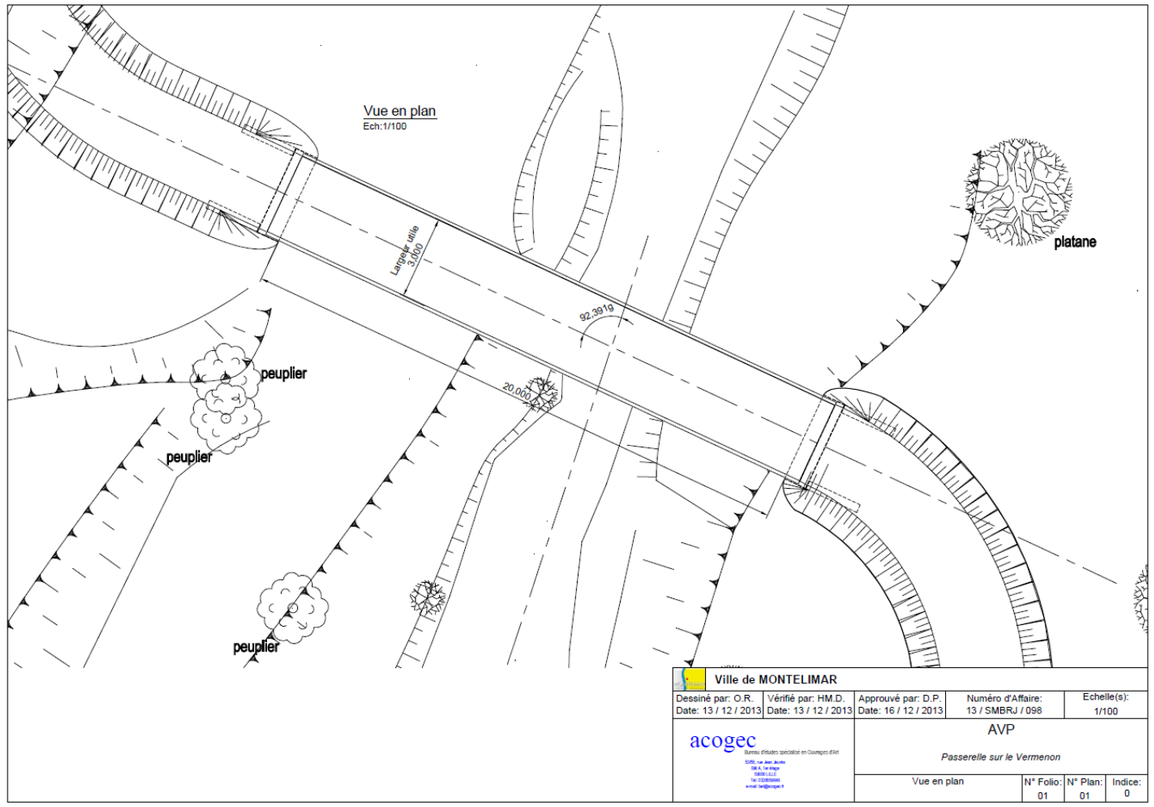
Elle repose sur deux culées de type chevêtre en béton armé, et ne nécessite pas de pile.

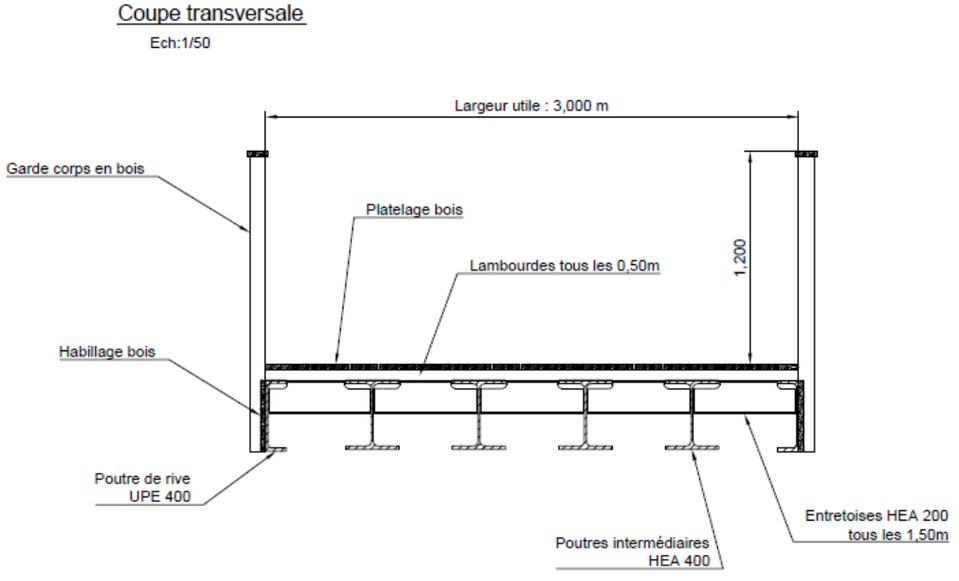
L'habillage de l'ouvrage ainsi que le revêtement seront en bois.

Des garde-corps de 1,2 m minimum seront mis en place pour garantir la sécurité des usagers.

Coûts des travaux

Le coût des travaux seuls est estimé à 220 000 € HT, à +/- 10%.





TITRE III - APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

La solution définitive du projet de véloroute - voie verte de la vallée du Jabron dans le département de la Drôme représente un linéaire de 20,5 kilomètres et comprend la réalisation d'un ouvrage d'art.

Il se répartit comme suit :

	MONTANT TOTAL (Hors Taxe, valeur mars 2014**)**
AQUISITIONS FONCIERES	240 000 €
ETUDES	300 000 €
TRAVAUX **- infrastructure** **- passerelle** **- aménagements paysagers et hydrauliques**	 2 153 610€ 220 000 € 297 400€
MAITRISE D'ŒUVRE COMPLEMENTAIRE	100 000 €
Montant total de l'opération	3 311 010 €

*Selon l'estimation des domaines

Le montant prévisible pour la réalisation de l'ensemble de l'opération est de l'ordre de 3,3 millions d'euros hors taxes (aux conditions économiques de mars 2015).

D

PLAN GENERAL DES TRAVAUX

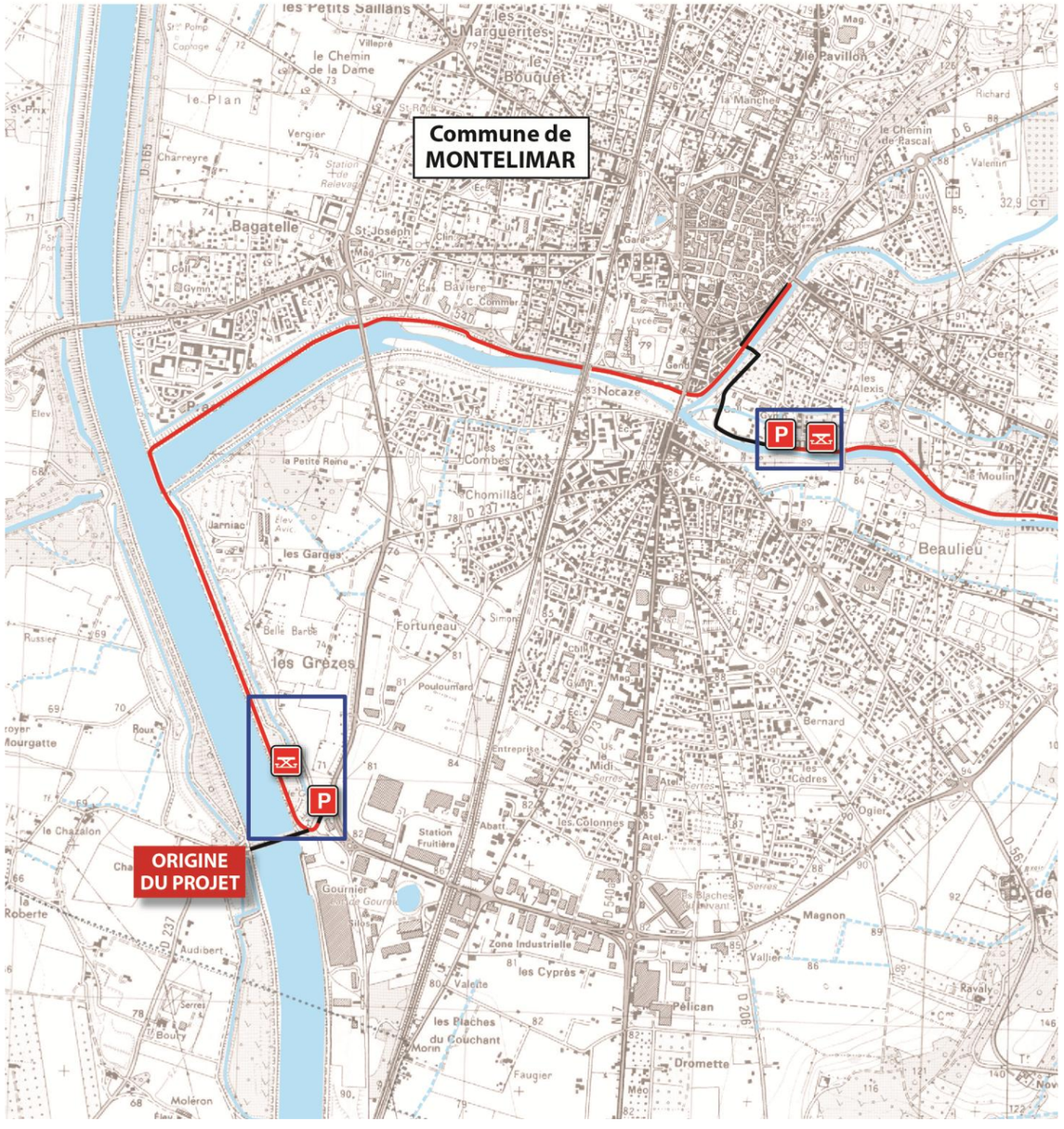
PLAN GENERAL DES TRAVAUX

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

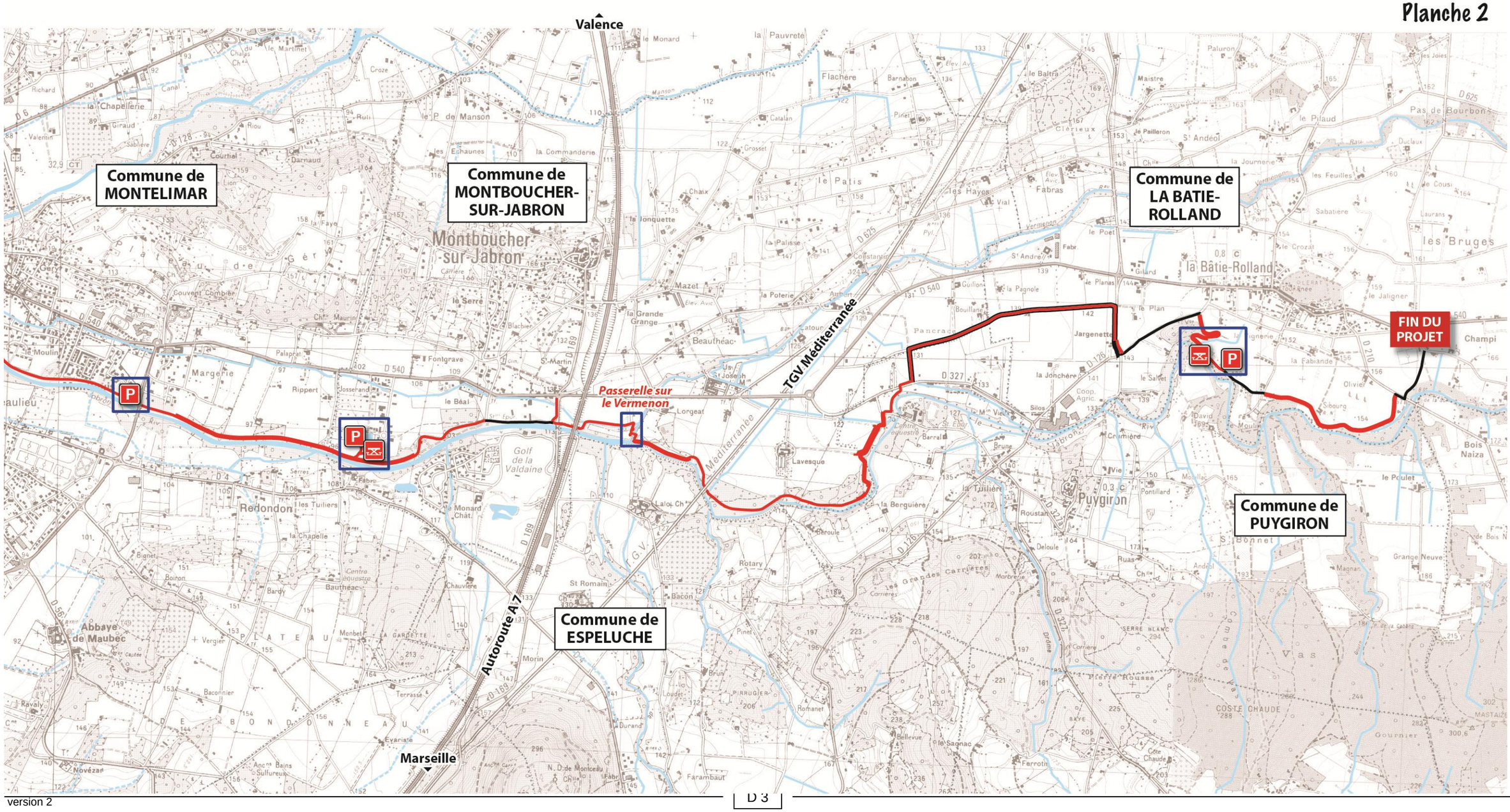
Planche 1



Emprise soumise à la présente enquête :

- Voie verte, piste cavalière, chemin agricole et/ou reprise de voirie
- Aménagement ponctuel :
  - Zone de stationnement
  - Aire d'accueil pique-nique
- Véloroute (voie partagée non aménagée)

Planche 2



E

ETUDE D'IMPACT

SOMMAIRE DE L'ETUDE D'IMPACT

EI **RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT**	**RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT** 1 - Présentation de l'opération 2 - Appréciation des impacts du programme
EII **APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME ET DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS**	**APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME** 1 - Notion de programme 2 - Autres projets connus
EIII **AUTEURS DES ETUDES**	**AUTEURS DES ETUDES** 1 - Responsables et auteurs des études
EIV **ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT**	**ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT** 1 - Milieu physique 2 - Milieu naturel et agriculture 3 - Milieu humain 4 - Cadre de vie 5 - Paysage 6 - Synthèse des contraintes environnementales
EV **DEFINITION DE LA SOLUTION PROPOSEE : LES RAISONS DU CHOIX DU PARTI ET PRESENTATION DU PROJET**	**DEFINITION DE LA SOLUTION PROPOSEE : LES RAISONS DU CHOIX DU PARTI ET PRESENTATION DU PROJET** 1 - Choix du parti 2 - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
EVI **ANALYSE DES EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES D'INSERTION ENVISAGEES**	**ANALYSE DES EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES D'INSERTION ENVISAGEES** 1 - Présentation générale 2 - Effets positifs du projet 3 - Effets du projet sur l'environnement et mesures d'insertion envisagées
EVII **ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE PUBLIQUE**	**ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE PUBLIQUE** 1 - Identification des populations exposées 2 - Analyse des effets positifs sur la santé publique 3 - Identification des dangers et des relations doses-réponses 4 - Evaluation de l'exposition et caractérisation des risques sanitaires
EVIII **SYNTHESE DES MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LEUR COUT**	**SYNTHESE DES MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LEUR COUT** 1 - Synthèse des mesures envisagées 2 - Estimation des dépenses des mesures envisagées
EIX **COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS PAR LE PROJET**	**COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS PAR LE PROJET** 1 - Rappel réglementaire 2 - Analyse des couts collectifs induits par le projet
EX **ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES**	**ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES** 1 - Cadre méthodologique général 2 - Méthodes d'analyse des contraintes d'environnement et d'appréciation des impacts du projet

EI

RESUME NON TECHNIQUE

TITRE I - PRESENTATION DE L'OPERATION

A partir de l'épine dorsale que constituent le Rhône et son projet de véloroute (la ViaRhôna), le Département de la Drôme a décidé d'organiser son réseau de véloroutes et de voies vertes en s'appuyant principalement sur les rivières et vallées affluentes du Rhône. C'est dans ce contexte que s'inscrit la véloroute - voie verte de la vallée du Jabron. Pour la première section, à l'Ouest, le projet est porté par le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron.

Le présent projet concerne ainsi la réalisation de la véloroute-voie verte de la vallée du Jabron, itinéraire de découverte linéaire et continu depuis la confluence avec le canal de dérivation du Rhône, à l'Ouest du territoire, jusqu'à la commune de La Bâtie-Rolland, à l'Est du territoire.

L'itinéraire de la véloroute - voie verte de la vallée du Jabron se situe alternativement sur les deux rives du Jabron et la longueur totale du tracé est d'environ 20 kilomètres.

Le présent projet intéresse les territoires de 4 communes de la Drôme (d'Ouest en Est) :

- Montélimar,
- Montboucher sur Jabron,
- Puygiron,
- La Bâtie Rolland,

1 - LES OBJECTIFS DE L'OPERATION

Les objectifs du projet de véloroute - voie verte du Jabron sur la section Montélimar – La Bâtie-Rolland sont les suivants :

- réaliser un itinéraire linéaire et continu, aménagé à destination quasi exclusive des déplacements non-motorisés, principalement des cyclistes. Cet aménagement doit être sécurisé et accessible pour tous les publics (cyclistes, piétons, handicapés, rollers, cavaliers…). L'infrastructure créée doit permettre de développer les « modes doux » de déplacements, afin notamment d'entraîner des effets positifs sur la santé des citoyens[1],
- aménager un tracé fonctionnel, en connexion avec le tracé de la ViaRhôna (véloroute - voie verte du Léman à la Mer). Le projet de véloroute - voie verte du Jabron doit constituer un maillon au sein du projet national du Léman à la Mer,
- redécouvrir le Jabron et le Roubion par le biais d'un tracé situé au plus près de ces deux rivières,
- permettre de découvrir une vallée perpendiculaire à la vallée du Rhône et l'arrière pays,
- réaliser une infrastructure touristique de découverte et de mise en valeur des territoires et des activités des territoires traversés, adaptée au tourisme vert et rural.

2 - LES ENJEUX DE L'OPERATION

Les principaux enjeux du projet concernent :

- la préservation des milieux écologiques sensibles de certaines sections,
- la prise en compte des conflits d'usages, des accès et nuisances diverses aux abords des secteurs habités, des sites de pêche et des zones agricoles,
- la prise en compte des champs captant utilisés pour l'alimentation en eau potable,
- l'adaptation de la voie verte aux fortes contraintes topographiques,
- l'intégration paysagère de la véloroute - voie verte et des aménagements connexes.

La réussite du projet pourra se mesurer, à terme, en fonction de la fréquentation de l'itinéraire et des activités économiques et touristiques développées localement en liaison avec l'itinéraire.

TITRE II - APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME

Le projet 2013 constitue un projet propre dont la fonctionnalité, et la réalisation, ne sont pas dépendant d'un autre projet. Connectée à la ViaRhôna à l'Ouest, cet itinéraire pourrait ultérieurement être prolongée à l'Est sur l'amont du Jabron, voir sur le Roubion. Mais en aucun projet d'extension n'est prévu à ce jour.

Le projet d'aménagement de la Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron (section Montélimar - La Bâtie-Rolland) constitue un programme à réalisation simultanée. A ce titre, l'étude d'impact porte sur la totalité du périmètre de ce programme.

En termes de projets connus, seul le projet de gazoduc « Eridan » (construction d'une canalisation enterrée de transport de gaz de 220 km en « DN1200 », diamètre voisin de 1200 mm) est susceptible d'exercer des impacts cumulés avec la vélo route notamment sur le milieu naturel. Les éléments provenant de l'étude d'impact du projet Eridan ont été intégrés à l'étude d'impact du présent dossier, notamment les inventaires naturalistes et les enjeux naturalistes.

TITRE III - AUTEURS DES ETUDES

Les différentes études et prestations réalisées dans le cadre de ce projet ont été confiées par le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron:

- au groupement BEAC / ACOGEC / Soberco Environnement et C2i pour l'assistance à la maîtrise d'œuvre et la réalisation de l'avant projet,
- à Soberco Environnement pour les études d'environnement et la constitution générale du présent dossier d'étude d'impact.

[1] *Une étude réalisée en 2004 par l'Association des Départements cyclables rappelle que :*
- *« 1 déplacement sur 3 en France fait moins de 3 km et est parcouru dans 8 cas sur 10 par son seul conducteur,*
- *la France, avec 22 millions de vélos (autant que de voitures) est le 4e consommateur de vélos par habitant dans le monde,*
- *14,4 millions de Français sont en surcharge pondérale,*
- *une activité physique régulière diviserait par deux les décès dus aux maladies cardio-vasculaires ».*

TITRE IV -ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Milieu physique

Localisation géographique

La présente étude concerne le département de la Drôme et plus particulièrement la Drôme provençale.

La zone d'étude intéresse les communes de Montélimar, de Monboucher-sur-Jabron, d'Espeluche, de la Bâtie-Rolland, de Puygiron, de Portes-en-Valdaine et de la Bégude-de-Mazenc.

Le site d'étude constitue quant à lui une aire d'analyse plus restreinte, correspondant de manière plus précise au secteur d'influence directement concerné par le projet (zone d'emprise, zone soumise aux nuisances acoustiques...). Pour la présente étude, il se situe le long de la rivière « Le Jabron ».

Topographie (cartes p. E IV 4, 5)

La zone d'étude s'étend, d'Ouest en Est entre Montélimar et la Bégude-de-Mazenc. Montélimar est situé dans la moyenne vallée du Rhône au confluent des rivières Jabron et Roubion sur les promontoires de Géry et de Narbonne. Le relief de la région de Montélimar est constitué par une succession de bassins largement ouverts et de seuils coupés de défilés étroits.

La zone d'étude se caractérise par une pente relativement marquée. A l'Ouest, la commune de Montélimar se situe à une altitude d'environ 70 m tandis que la commune de La Bâtie-Rolland, à l'Est, se situe à environ 130 m d'altitude. Le dénivelée est d'environ 60 m.

La vallée du Jabron marque le relief de la zone d'étude : le Jabron est un cours d'eau encaissé.

Climat

La température moyenne annuelle observée sur Montélimar est de 13 °C. On observe 2 à 3 mois « froids », pendant lesquels les températures sont inférieures à 7°c, et 1 mois « sec » pendant lequel la pluviométrie est inférieure à « 2T » (deux fois la température).

Les vents dominants sont d'orientation Nord-Sud (Mistral).

Les précipitations annuelles observées s'échelonnent entre 600 et 800 mm de pluie 9 années sur 10, et 1200 à 1500 mm seulement 1 année sur 10. Le mois le plus pluvieux en moyenne est mars et le mois le plus sec, janvier.

Le climat de la Bâtie-Rolland est influencé par la proximité du couloir rhodanien. Les précipitations sont élevées (900 mm) et de régime méditerranéen (les averses d'automne donnent au moins ¼ des précipitations annuelles). Le climat provençal donne des étés chauds et des hivers relativement doux malgré 26 jours de gel en moyenne.

Hydrologie

La zone d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du bassin Rhône Méditerranée Corse approuvé par arrêté préfectoral le 20 décembre 1996, en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Rhône-Méditerranée-Corse souligne l'importance d'une préservation des liaisons physiques existant le fleuve Rhône et certains de ses affluents (Drôme, Roubion, Lez, Aigues…), afin de garantir le bon fonctionnement des milieux et la libre circulation des poissons.

Les principaux cours d'eau de la zone d'étude sont le Roubion, le Jabron et le Vermenon.

Le Roubion se jette dans le Rhône à Montélimar, après un parcours d'environ 60 km. Le Roubion est une rivière au régime torrentiel, typique des cours d'eau des Préalpes du Sud. Il reçoit les eaux du Jabron à l'Est de Montélimar.

Principal cours d'eau de la zone d'étude, le Jabron prend sa source sur la commune de Comps et parcourt 39 km avant de se jeter dans le Roubion à Montélimar. Son bassin versant couvre une superficie de 85 km^2. Ses principaux affluents sont le Vermenon, la Citelles, le ruisseau de Drôme, le ruisseau de Gourn et le ruisseau de Nicoule.

Le Jabron est également une rivière au régime torrentiel, qui se caractérise par un contraste entre les hautes eaux d'hiver et du début du printemps et le minimum d'août, par de fortes variations inter-annuelles et des crues redoutables. Son débit moyen mensuel, mesuré à la station de Souspierre, varie entre 0,15 m^3/s et 0,6 m^3/s (année 2006). Les débits de crues peuvent atteindre 17 m^3/s (moyenne journalière sur une fréquence décennale) avec un débit instantané moyen de 35 m^3/s (fréquence décennale). Les débits maximum ont été relevés en 1993 avec 67 m^3/s (débit instantané) et 2003 avec 36 m^3/s (débit journalier maximum). La hauteur d'eau maximum atteinte a été de 3,48 m en 1993.

Les terrains limoneux et marneux ainsi que le régime torrentiel du Jabron constituent des conditions favorables aux phénomènes d'érosion importants. Lors de fortes crues, les berges sont remaniées, ce qui participe à la dynamique naturelle du cours d'eau.

Le Vermenon est le plus important affluent du Jabron : il prend sa source non loin de Souspierre sur le versant Ouest des « Quatres Limites » et se jette dans le Jabron à Montboucher-sur-Jabron, entre l'autoroute A7 et la ligne TGV. La crue du Vermenon en 2003 fut également importante.

Pour le Roubion, les données sur la qualité de l'eau fournies par une station de mesure à Montélimar pour l'année 2005 donnent les résultats suivants :

- *Paramètres physico-chimiques* : bonne qualité, sauf les nitrates (qualité médiocre),
- *Paramètres biologiques* : bonne qualité pour l'indice biologique diatomique (IBD).

Pour le Jabron, les données sur la qualité de l'eau fournies par la station de mesure montrent que les paramètres physico-chimiques et biologiques sont bons au niveau de Montboucher-sur-Jabron.

Assainissement

Les communes de Montboucher-sur-Jabron, La Bâtie-Rolland, de Puygiron et de la Bégude-de-Mazenc disposent de stations d'épuration en bordure du Jabron

Géologie (cartes p. EIV 10, 11)

Au niveau géologique, le bassin de Montélimar et les collines rhodaniennes qui l'enserrent forment un vaste cirque dépressionnaire comblé d'alluvions du quaternaire. Cette micro-région est une zone de transition, dans le sens où elle n'appartient plus à l'ensemble rhodanien de la Valdaine, et pas totalement à la zone de moyenne montagne du Diois. Cette entité correspond aux bassins supérieur et moyen du Roubion, du Jabron, et du Lez.

De façon plus précise, les formations géologiques présentes le long du Jabron sont les suivantes :

- Les limons en rive droite du Jabron.
- Les alluvions fluviatiles et torrentielles sur la majeure partie du site d'étude.
- Les marnes surtout présentes le long du Jabron et de ses affluents entre la Bâtie-Rolland et la Bégude-de-Mazenc.
- Les colluvions
- Les éboulis, issus de phénomène d'altération d'alluvions très calcaires.
- Les formations du Pliocène inférieur marin.

Hydrogéologie

Les alluvions du Roubion et du Jabron, masse d'eau souterraine du secteur d'étude, est située à l'Est de Montélimar dans la plaine de la Valdaine sur environ 20 km de long et 10 km de large. Elle regroupe les alluvions anciennes et récentes du Roubion et du Jabron pour une superficie de 170 km2 environ.

L'aquifère est mal protégé et la forte perméabilité des alluvions augmente cette sensibilité : la couverture limoneuse est très faible et la plupart du temps inexistante et, dans la partie amont des plaines, le niveau piézométrique est assez proche de la surface du sol rendant plus sensibles ces zones.

Plusieurs captages d'eau souterraine sont présents dans la zone d'étude. On peut notamment citer :

- le captage de la Vesque à Puygiron et Monboucher,
- le captage de la Tour à la Bâtie-Rolland,
- les captages de la Dame à Montélimar.

Risques naturels

Toutes les communes intéressant le site d'étude sont sujettes aux inondations du Jabron et du Roubion. Seule la commune de Montélimar possède un Plan d'Exposition aux Risques d'Inondation qui a été établi le long du Jabron et du Roubion. Les autres communes de la zone d'étude possèdent seulement une délimitation de la crue de fréquence centennale.

Plusieurs arrêtés de catastrophes naturelles ont été pris sur les communes de la zone d'étude. Ils concernent principalement les crues du Jabron.

Milieu naturel *(cartes p. EIV 24-25, 27, 33, 37)*

On peut noter la présence, sur la zone d'étude, d'une Zone Natura 2000 et de trois Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type I, de deux ZNIEFF de type II. A l'échelle du site d'étude, il convient de retenir plus particulièrement le périmètre de la ZNIEFF de type I « Le Jabron » car il concerne plus particulièrement les milieux associés au Jabron, les autres périmètres n'affectant pas directement la rivière.

Une expertise naturaliste a été conduite en 2013 pour déterminer les enjeux liés au milieu naturel.

Concernant les habitats naturels le long du Jabron, on peut noter la présence de plusieurs types :

- les boisements alluviaux de type aulnaie – peupleraie (habitat d'intérêt communautaire,

- la chênaie pubescente, à l'Est de la LGV,

- les secteurs agricoles, de type grandes cultures.

- la pelouse à Aphyllanthes en complexe avec la chênaie pubescente. Elle présente un enjeu de conservation important (milieu chaud et sec à enjeu floristique).

- les zones de friches, assez régulières.

L'intérêt floristique se porte sur la pelouse à Aphyllanthes, abritant plusieurs orchidées et une plante protégée, le Micrope dressé.

Le cortège d'animaux sauvages est assez abondant dans la vallée du Jabron, avec la présence de plusieurs espèces protégées. Les enjeux les plus importants se portent sur les libellules, les oiseaux, les chauves-souris et le Castor.

Agriculture

Jusqu'à la périphérie de Montélimar, le cours du Jabron traverse une plaine agricole fertile et intensément cultivée. Les parcelles se développent souvent jusqu'en bordure de la rivière, celles-ci étant généralement protégées par un cordon boisé. Les cultures sont dominées par les céréales et les oléagineux.

Milieu humain

Documents d'urbanisme (cartes p. EIV 42-43)

Les quatre communes de la zone d'étude possèdent un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé.

Les terrains limitrophes du ruisseau du Jabron se situent principalement en zone à vocation naturelle et en zone agricole. Sur les communes au noyau urbain développé (Montélimar et Montboucher-sur-Jabron), le cours d'eau se situe dans les zones urbaines. Une partie des boisements bordant le cours d'eau est répertoriée Espaces Boisés Classés (art L 130-1 du Code de l'Urbanisme).

Aucun emplacement réservé n'est prévu pour l'aménagement d'une liaison cyclable dans la vallée du Jabron.

Activités (cartes p. EIV 48-49)

De nombreux équipements publics sont présents dans les centres-bourgs des communes de la zone d'étude. Les activités économiques se concentrent dans les centres-villes des communes et sur les zones d'activités et zones industrielles situées en périphérie.

La zone d'étude possède un patrimoine culturel et paysager riche : villages de caractère de la Bégude-de-Mazenc et de Puygiron, monuments historiques, relief marqué, …Compte tenu de l'attrait touristique du secteur, de nombreuses structures d'accueil sont présentes sur la zone d'étude: camping, gîtes, chambre d'hôtes … De nombreux sentiers balisés pour la pratique de la randonnée pédestre, équestre et VTT sont présents dans la zone d'étude. L'offre de loisirs, itinéraires pédestres, équestres et cyclables, pêche, golf…, est donc importante sur la zone d'étude.

Patrimoine (cartes p. EIV 52-53)

La zone d'étude est directement concernée par les périmètres de protection des monuments historiques de Montélimar et Puygiron.

De nombreux sites archéologiques ont également été recensés sur la zone d'étude par le service régional de l'archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Rhône-Alpes (DRAC) et figurent pour certains sur les documents d'urbanisme des communes concernées.

Déplacements

La zone d'étude se situe à proximité de la ville de Montélimar, très bien desservie par un réseau dense de voiries d'envergure nationale, régionale et départementale. Elle est notamment située exactement à mi-chemin entre Lyon et Marseille par l'autoroute A7. Montélimar est situé à 50 km de Valence, 70 km d'Avignon pour l'axe Nord-Sud, et entre Aubenas et Dieulefit pour l'Est-Ouest. La RD 540, qui longe la vallée du Jabron, est l'axe principal du secteur d'étude.

Les chiffres obtenus sur l'accidentologie de la RD 540 à La Bâtie-Rolland et plus en amont entre 2007 et 2011 font apparaître un caractère relativement accidentogène, favorisé par sa géométrie encourageant des vitesses élevées et de nombreuses intersections avec des voies secondaires : une soixantaine d'accidents est enregistré sur cette période.

Le Jabron est traversé par l'autoroute, deux lignes ferroviaires ainsi que par la RN 7 et neuf autres routes.

Paysage *(cartes p. EIV 58-61)*

Délimité physiquement à l'Ouest par le Rhône et à l'Est par les reliefs encaissés de la vallée du Jabron, le paysage de la zone d'étude offre une grande diversité de perceptions visuelles.

D'Ouest en Est, le paysage se resserre autour de la vallée du Jabron, cours d'eau qui traverse successivement un paysage de plaine agricole et un paysage au relief plus marqué.

La sensibilité paysagère du site d'étude est liée au contraste entre l'espace agricole et les zones naturelles, représentées par la vallée du Jabron et le relief boisé. La vallée du Jabron relativement sauvage jusqu'à Montboucher-sur-Jabron constitue un site naturel préservé, sensible à toutes formes d'aménagement et autour de laquelle s'organisent les différentes composantes.

L'analyse des perceptions visuelles le long de la vallée du Jabron permet de distinguer différentes unités paysagères, variant selon la topographie, les éléments structurants, les formations végétales et l'activité humaine. On ainsi, peut dégager trois unités principales de paysage :

Unité 1 : la vallée du Rhône

La large vallée du Rhône représente un axe structurant majeur. A hauteur de Montélimar, les berges du Rhône sont aménagées mais présentent un caractère assez naturel avec la présence de nombreux boisements. Le chemin de halage canalise les déplacements à terre et les ponts représentent des points de repère importants sur le cours d'eau (photo n°1).

Unité 2 : de Montélimar à Montboucher-sur-Jabron

Le paysage est fortement marqué par la présence humaine : l'urbanisation de Montélimar, délimitée à l'Est par le boulevard des Présidents, et les grandes infrastructures de transport, notamment l'A7 et la ligne TGV.

Le Jabron et le Roubion en partie aval perdent ainsi leur caractère sauvage. Leurs cours sont alors marqués par la présence de l'urbanisation et des aménagements de leurs berges (photos n°2 et 3).

En amont, le paysage s'ouvre sur les plaines agricoles. Cette agriculture, qui appartient à la plaine agricole de la Valdaine, se caractérise par de grandes parcelles cultivées, offrant de larges perceptions visuelles qui évoluent selon la saison. Le Jabron présente un cours à tendance naturelle marquée, avec des rives boisées et une tendance à l'encaissement (photo n° 4).

Les plateaux de Géry entre le Roubion et le Jabron et de le plateau de Bondonneau au Sud du Jabron, qui culminent entre 160 m et 200 m sont alors les éléments repères du paysage.

Unité 3 : de la bâtie-Rolland à La Bégude-de-Mazenc

Cette unité se caractérise par un paysage mixte alternant, au Nord du Jabron des perceptions larges sur un paysage essentiellement agricole (photo n°5) et au Sud du Jabron des perceptions resserrées, encadrées par les buttes boisées.

Les villages de La Bâtie-Rolland, de Puygiron et de St Gervais-sur-Roubion, installés sur des buttes, se détachent et constituent les éléments repères du paysage (photos n°5 à 8).

De Puygiron à la Bégude-de-Mazenc, la vallée du Jabron est incisée au Sud par les ravins boisés, qui descendent des versants alentours. Des perceptions plus intimistes (photos n°9 et 10) se dégagent alors, alliant petites parcelles agricoles et boisement linéaires.

TITRE V - DEFINITION DE LA SOLUTION PROPOSEE : VARIANTES ÉTUDIÉES ET PRESENTATION DU PROJET

1 - PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE ETUDIEES

1.1 – Par rapport au projet de 2004

Un premier travail de définition de variantes a été réalisé pour conduire au projet de tracé Montélimar – Dieulefit retenu en 2009. Cette analyse a conduit à orienter les choix entre des options aux différences marquées : passage en rive droite ou en rive gauche des cours d'eau, au Nord ou au Sud de la butte de la Bâtie-Rolland.

Le choix s'est porté sur la variante la plus pertinente techniquement et la plus intéressante d'un point de vue de l'environnement (emprises et déboisements moindres). Cartes et tableau comparatif p. EV 6-7.

1.2 - Par rapport au projet de 2009

A la reprise du projet en 2013, l'itinéraire a été précisé pour s'adapter aux nouvelles contraintes. La principale évolution concerne évidement la réduction du parcours, qui s'arrête désormais à La Bâtie-Rolland. Mais localement de petites évolutions ont été apportées.

Les principes d'aménagements sont les même. Le profil en travers type reste le même, l'évolution est visible sur le tracé en plan. Un travail d'analyse des nouvelles contraintes, notamment liées au milieu naturel et aux espèces protégées, a permis de proposer un tracé plus adapté aux enjeux du territoire.

Les évolutions entre le projet 2009 et le projet 2014, objet du présent dossier, sont comparées dans le tableau de la page suivante et présentées dans la double page suivante.

Sur la partie aval, à Montélimar (Cf. carte ci-contre et suivante), les évolutions sont minimes. Des choix techniques ont motivés des petites adaptations (modalités de passage aux abords des ouvrages existant). L'itinéraire s'inscrit dans un contexte urbanisé contraint laissant peu de possibilité de variante.

A la sortie de Montélimar, sur la partie amont, les évolutions sont plus marquées. A Montboucher-sur-Jabron, la prise en compte sérieuse de l'environnement naturel de qualité de la vallée du Jabron a amené à revoir ponctuellement le tracé. Le nouveau tracé favorise la découverte du patrimoine naturel et limite les impacts sur le milieu naturel pour les secteurs les plus sensibles.

Ensuite, à l'interface avec la commune de La Bâtie-Rolland, le tracé 2014 se différencie encore plus du tracé 2009. Le tracé 2009 longe le Jabron. La différence de niveau nécessite également la réalisation d'une rampe pour rattraper le relief. Il traverse la rivière à un premier endroit (à gué) et à un deuxième endroit à l'aide d'une passerelle. Dans la version 2014, le tracé s'éloigne du Jabron rentre à l'intérieur des terres agricoles, offrant une perspective nouvelle sur le territoire. Il traverse la RD 327, emprunte des chemins agricoles et revient auprès du Jabron au niveau de la RD 126.

Fin 2014, des adaptations ont été entreprises sur le tracé retenu. La rampe d'accès à Montélimar a été supprimée. Désormais le tracé longe le Roubion jusqu'au pont de la Libération et monte par la rampe existante puis revient par la promenade en haut de digue jusqu'à la passerelle piétonne sur le Roubion. Le tracé à Puygiron est également modifié, au niveau de la RD 327, des aménagements ont été réalisés pour que les usagers, les habitants et les agriculteurs circulent en toute sécurité. Au niveau du secteur agricole à la Bâtie-Rolland, le tracé évite les principales routes départementales RD 540, et RD 327 pour des raisons de sécurité, mais s'inscrit le long de la RD126. La circulation des usagers est assurée par un principe de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (*CVCB*). Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les parties revêtues de l'accotement appelées "rives". Le carrefour de la Jargenette sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des usagers et d'offrir une meilleure visibilité suite à la destruction d'un bâti vétuste (ruine).

EVOLUTION DU PROJET 2014

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

Planche 1

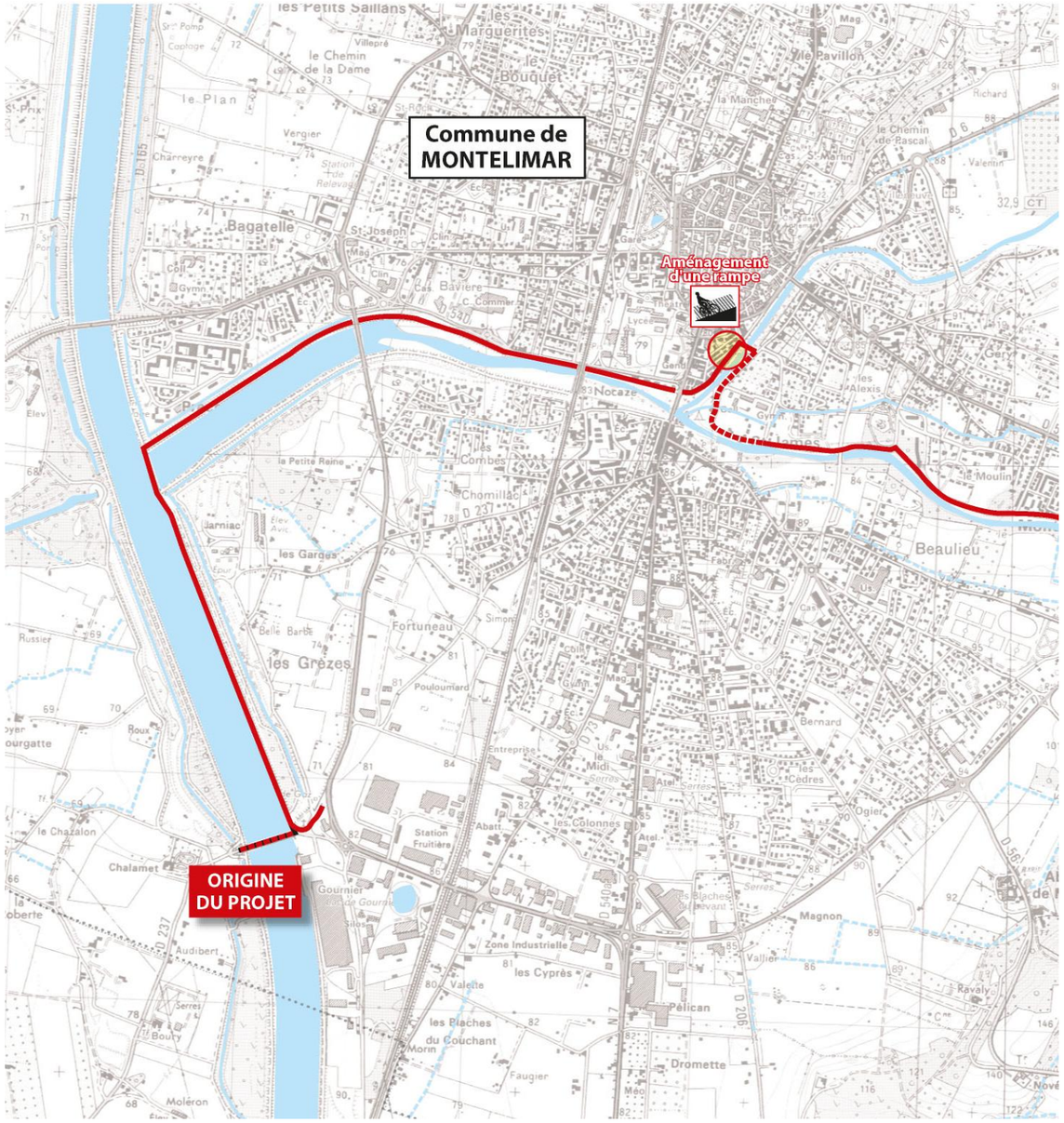
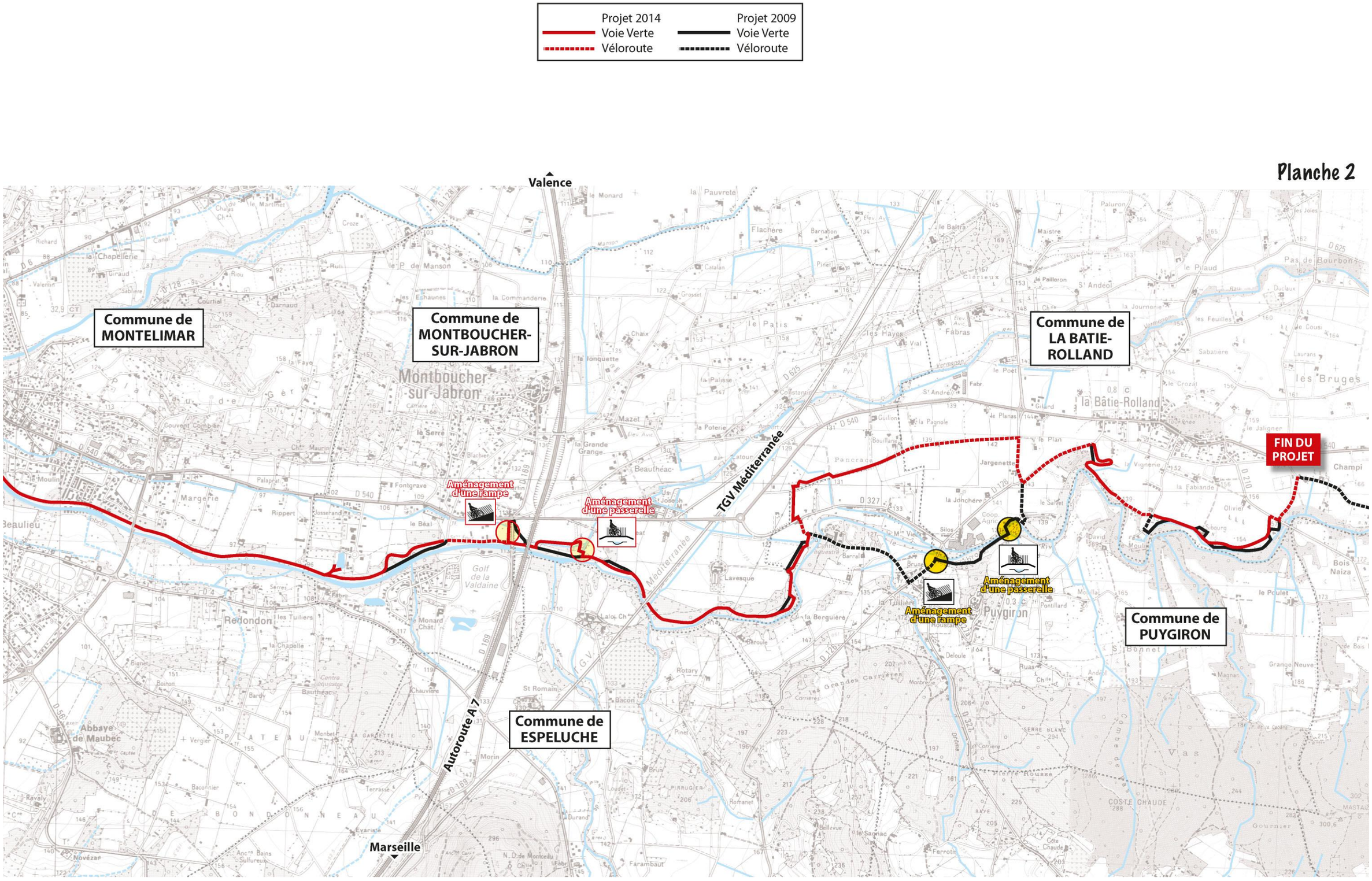


Planche 2


Projet 2014
Voie Verte
Véloroute
Projet 2009
Voie Verte
Véloroute
Valence
Commune de MONTELIMAR
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
Commune de LA BATIE-ROLLAND
Commune de PUYGIRON
Commune de ESPELUCHE
Montboucher-sur-Jabron
la Bâtie-Rolland
Puygiron
Aménagement d'une rampe
Aménagement d'une passerelle
Aménagement d'une rampe
Aménagement d'une passerelle
FIN DU PROJET
TGV Méditerranée
Autoroute A 7
Marseille

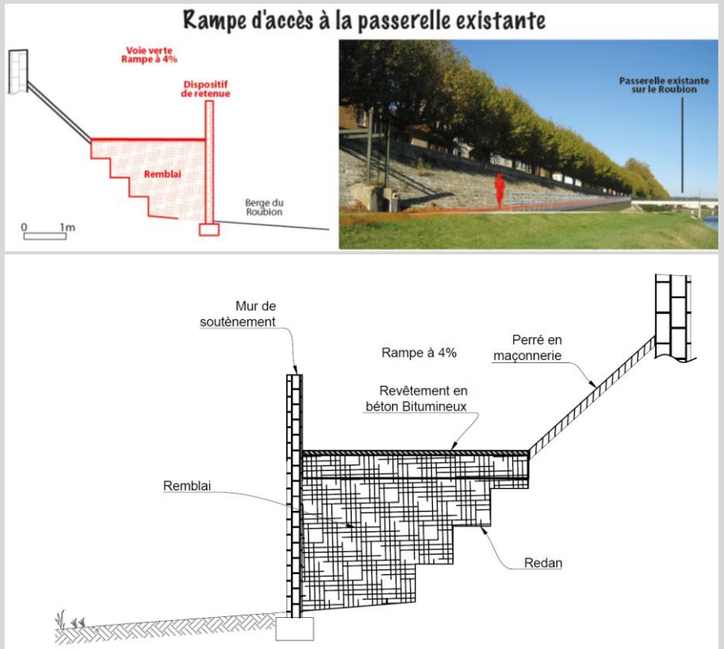
	Projet 2009	Projet 2013
Les deux versions de projet, sur la commune de Montélimar, sont très proches. La comparaison porte sur les variations des **séquences Puygiron – La Bâtie-Rolland**		
Faisabilité	Entre Puygiron et La Bâtie-Rolland, le tracé 2009, proche du Jabron, nécessite la réalisation de trois rampes et de deux passerelles. ➢ **Faisabilité technique et financière accrue**	Le tracé 2013 nécessite la réalisation de deux rampes et une passerelle.
Principes de passage	Le projet alterne véloroute et voie verte, avec une part importante de voie verte impliquant un tracé neuf le long du Jabron.	Le tracé alterne véloroute et voie verte, avec une part un peu plus importante de véloroute s'appuyant sur des petites routes et des chemins agricoles. ➢ **Les aménagements sont légèrement moins importants**
Principaux impacts	Le projet se situe largement en secteur inondable. Il intercepte régulièrement des surfaces agricoles et concerne localement des riverains (rive gauche).	Le projet se situe largement en secteur inondable. Le projet intercepte régulièrement des surfaces agricoles, tout en maintenant les fonctionnalités agricoles. Il évite par ailleurs largement les impacts sur les riverains.
Milieu naturel	Plusieurs secteurs de ripisylves sont impactés le long du Jabron, avec une emprise limitée. La traversée du Jabron en deux endroits génère des coupures de continuité écologique régulière. Les espèces protégées potentiellement impactées sont nombreuses (reptiles, oiseaux, chauves-souris, Castor). ➢ Perte de fonctionnalité écologique de la vallée du Jabron	Les impacts en secteur naturel sont limités. Le projet évite les secteurs de ripisylve les plus sensibles (présence du castor). Les espèces protégées potentiellement impactées sont peu nombreuses (reptiles, oiseaux). ➢ Préservation de la fonctionnalité écologique de la vallée du Jabron.
Paysage	Le lien avec la vallée du Jabron est fort. L'ouverture visuelle est limitée par les boisements et l'encaissement.	Le tracé est en partie déconnecté du Jabron. Il s'ouvre sur la plaine agricole et les villages de caractère (La Bâtie-Rolland).
Bilan	L'ancien projet est délicat techniquement. De plus il se situe largement en zone inondable et génère des impacts potentiels dommageables sur le milieu naturel et les riverains du Jabron.	Le nouveau projet présente une meilleure faisabilité technico-financière tout en limitant les impacts sur le territoire. Il préserve le milieu naturel mais demande des principes d'aménagement spécifiques pour maintenir la fonctionnalité du secteur agricole de La Bâtie-Rolland.

1.3 - Variantes étudiées non retenues

- Rampe d'accès à Montélimar

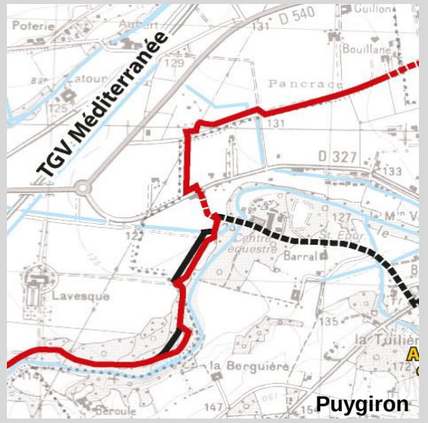
La voie verte aurait emprunté la rive droite du cours d'eau « le Roubion » en contrebas d'un perré revêtu d'une maçonnerie de pierre longeant la rue du « Quai du Roubion », pour rejoindre la passerelle permettant la traversée du Roubion.
Une rampe aurait été nécessaire pour franchir le dénivelé de 4,30 m. la solution proposée était de type rampe en terre armée avec talus raidi.
Celle-ci aurait été implantée à flanc du perré existant. La pente de celle-ci n'aurait pas dépassée 4% pour être en conformité avec l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite. La longueur de la rampe aurait été de l'ordre de 110,00 m et la largeur utile de 3,00 m.
Compte-tenu de la circulation cycliste, le dispositif de retenue aurait comporté une hauteur de 1,20 m, conformément aux préconisations du CERTU.
L'ouvrage aurait permis la circulation d'engins de service d'un PTC maximum de 3,5 tonnes.

L'ouvrage étant situé en zone inondable, dans le lit majeur du cours d'eau, les volumes engageant la section hydraulique auraient du être compensés par ailleurs.
Le coût de l'ouvrage était estimé à 490 000 € HT.

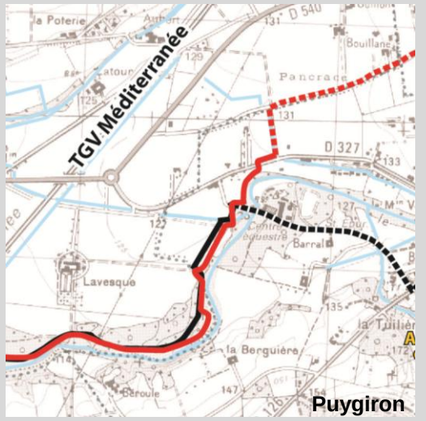


- Modification tracé sur le secteur de Puygiron

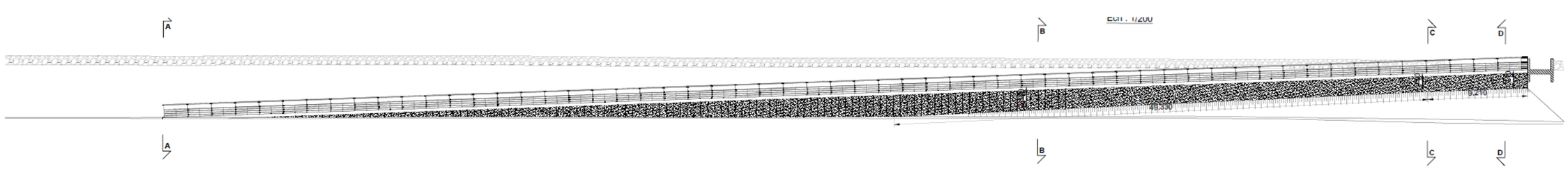
Le tracé est modifié au niveau de la RD 327. La véloroute traverse cette voie sur un secteur plus sécurisé et continue sur des chemins existants. L'usage désormais partagé permet de limiter la consommation de foncier agricole dans cette zone. Cette modification évite ainsi une rupture de l'espace agricole.



Variante non retenue



Variante retenue



Photomontage de la rampe insérée dans son environnement

Variante non retenue









2 - DESCRIPTION DU PROJET

2.1 - Principes d'aménagement

Le présent projet concerne la réalisation d'une véloroute voie-verte depuis Montélimar jusqu'à La Bâtie-Rolland sur un linéaire d'environ 20 km, en rive droite du Jabron.

2.2 - Véloroute et voie verte

Concept "véloroute - voie verte"

Le concept « véloroute - voie verte » est le résultat de l'association de deux concepts clairement définis :

- celui d'itinéraires "vélo" linéaires et continus (véloroutes),
- celui de structures aménagées à destination exclusive ou quasi-exclusive des déplacements non-motorisés (voie verte).

Il y a association par superposition des deux concepts :

- la véloroute n'est matérialisable que par son jalonnement et sa cartographie. Elle se superpose relativement et non systématiquement à la voie verte, Elle emprunte tous types de voies sécurisées, dont en priorité les voies vertes.
- la voie verte est matérialisable par sa qualité de structure particulière constituée le plus souvent par un chemin de halage le long d'une voie navigable, une digue, une voie ferrée désaffectée, un chemin forestier,… Elle est amenée à être utilisée par d'autres usagers que les cyclistes ; notamment des rollers, des personnes à mobilité réduite, des piétons, et dans certains cas des cavaliers.

Véloroute

Le terme est issu d'une appellation de la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) qui initia l'idée d'itinéraires longue distance pour les vélorandonneurs. Depuis, le concept a été repris par l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) pour constituer un véritable réseau cyclable national de qualité.

Une véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance (pour des déplacements quotidiens ou de tourisme), linéaire (qui relie une ville A à une B de façon directe et touristique), continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné (uniforme sur son ensemble), sécurisé (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux endroits accidentés,…) et incitatif (mais pas obligatoire).

Une véloroute emprunte un itinéraire agréable, évité les dénivelés excessifs et circule autant que possible sur des aménagements en site propre et sur des routes tranquilles.

Une véloroute relie donc les régions entre elles et traverse les villes dans de bonnes conditions. Elle permet à tous les cyclistes de faire du vélotourisme ainsi que des déplacements utilitaires, de type domicile-travail.

Voie verte

Une voie verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et sous certaines conditions aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, et sécurisée en conséquence.

Une intégration intelligente, harmonieuse et consensuelle des différents types d'usagers est proposée, en veillant à assurer la compatibilité entre les utilisateurs "roulants" et "marchants" et une continuité maximale pour chaque mode.

Elle est établie dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés.

2.3 - Présentation des sections fonctionnelles

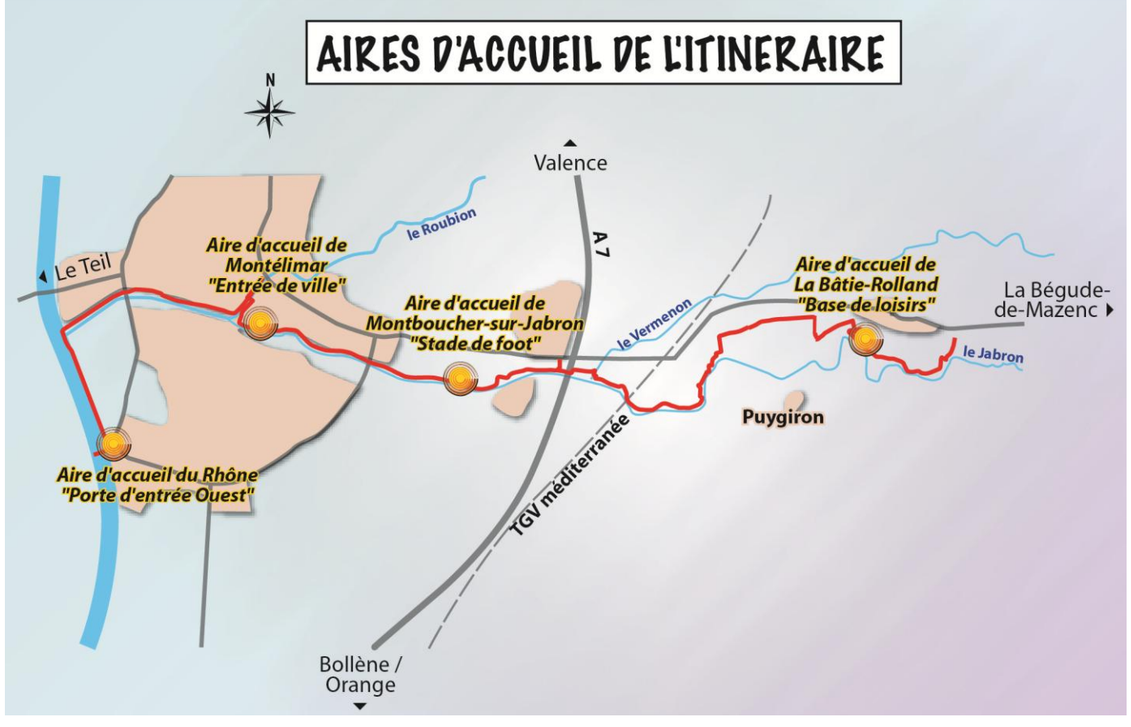
Description des différents aménagements accompagnant la véloroute - voie verte

La véloroute - voie verte sera accompagnée de différents aménagements permettant une optimisation de son utilisation et répondant à sa vocation touristique.

Quatre aires d'accueil seront matérialisées par le biais de point d'information, d'aires de pique-nique et d'aires de stationnement. Elles seront localisées dans des lieux stratégiques d'un point de vue touristique.
Les **points d'information** destinés à la fois aux cyclistes et aux automobilistes rassembleront un plan d'ensemble de la véloroute - voie verte avec la localisation des aires d'accueil ainsi que des données sur la signalétique.

Les **espaces de pique-nique** seront des espaces dédiés aux cyclistes permettant leur repos : ils devront être ombragées, comporter des assises, des tables et des poubelles et être propice à la détente.

Enfin, les **espaces de stationnement** viendront compléter celles qui existent déjà à proximité de la véloroute - voie verte (comme celle du golf de la Valdaine) : leur capacité se limitera à une vingtaine de véhicules maximum et elles seront accompagnées d'aménagements paysagers afin que les véhicules soient le moins visible possible. Des garages à vélos complèteront ces aménagements.



2.4 - Description du tracé

Secteur de la vallée du Rhône

L'origine du projet se situe en rive droite du Rhône, au niveau du Pont de Gournier, en raccordement avec la ViaRhôna. L'aire d'accueil du Rhône « Porte d'entrée Ouest », en rive gauche, marque le début des aménagements. Cette aire comprend un parking qui sera aménagé sur un délaissé routier. Il comprend 16 places, un totem et point d'information, bien visibles depuis la RN7. L'accès est réalisé depuis l'avenue de Gournier (RD237). L'aire d'accueil est complétée par un espace de pique-nique aménagé en bordure du Rhône.

Le projet remonte ensuite le Rhône vers le Nord en empruntant la digue CNR du canal de dérivation sur environ 1 700 m. Il s'appuie sur le chemin de halage existant. Aucun aménagement pour les cavaliers n'est prévu sur ce secteur.

Le tracé traverse ensuite le Roubion au niveau de sa confluence avec le Rhône sur l'ouvrage CNR. Celui-ci bénéficie de trottoirs bétonnés et de parapets élevés faisant office de garde-corps, aussi il ne sera pas modifié. Les parapets côté Rhône seront prolongés avec des barrières bois sur une dizaine de mètres de chaque côté de l'ouvrage, pour limiter les risques de chute.



Passage sur le pont à la confluence du Roubion et du Rhône

PRESENTATION GENERALE DU PROJET

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

Planche 1

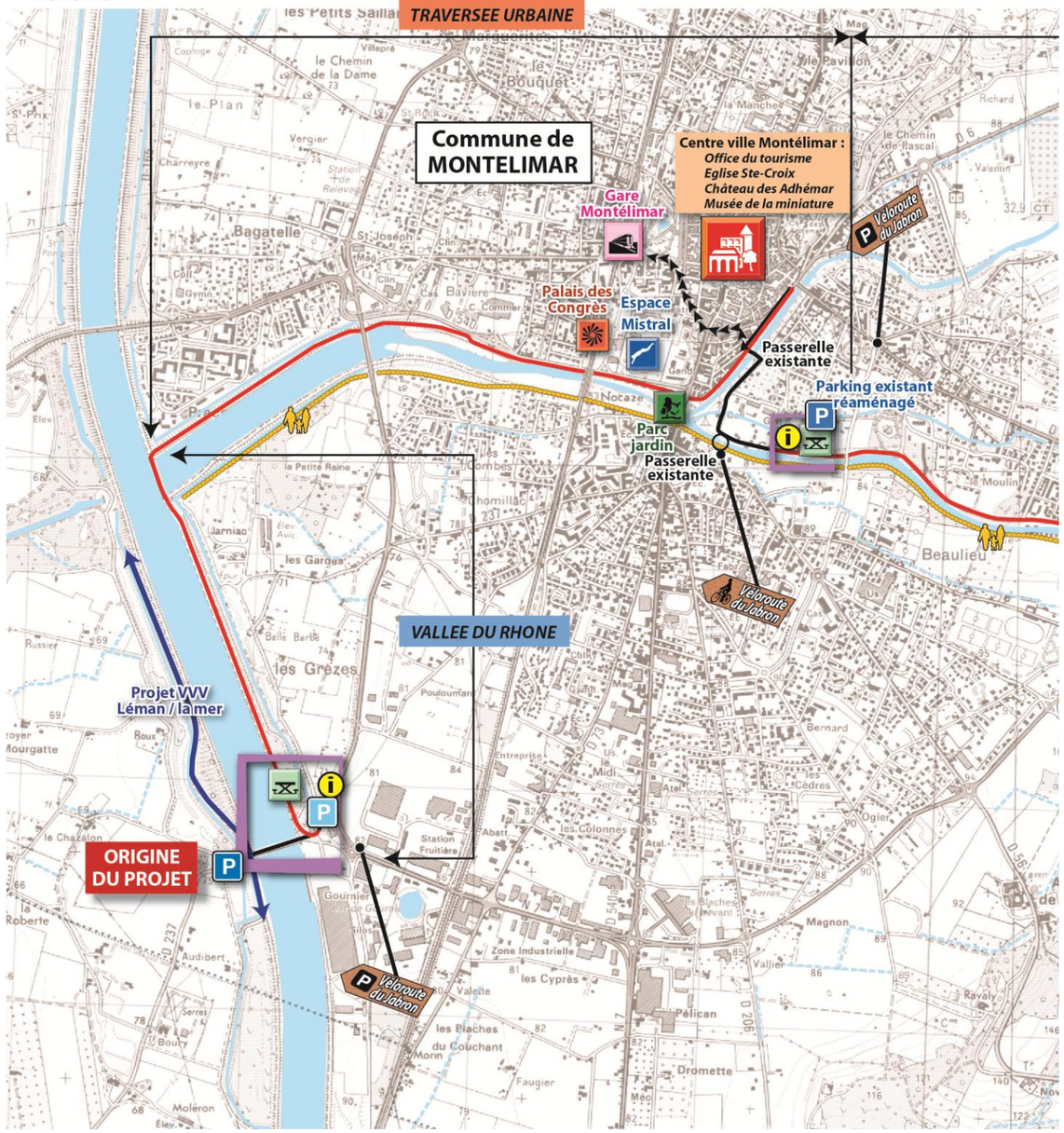


Planche 2

Section aménagée :
- Voie Verte
- Piste cavalière
- Chemin agricole

Aire d'accueil aménagée :
- Stationnement
- Point d'information
- Pique-nique
- Signalétique
- Rabattement cycles
- Rabattement vers Parking

Section non aménagée :
- Véloroute (voie partagée)
- Piste cavalière existante
- Liaison douce

Aire existante :
- Stationnement

Valence

SECTEUR NATUREL

SECTEUR AGRICOLE

Commune de MONTELIMAR

Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON

Commune de LA BATIE-ROLLAND

Commune de ESPELUCHE

Commune de PUYGIRON

Connexion avec le centre ville Montboucher-sur-Jabron

Véloroute du Jabron

Château Maurin

Parking existant réaménagé

Centre équestre

Golf de la Valdaine

Château le Monard

Château Lalo

Centre équestre

Abbaye de Maubec

Autoroute A 7

TGV Méditerranée

Passage à gué existant

Centre équestre

Puygiron :
Village de caractère
Château
Chambre d'hôte

Base de loisirs

Terrain de foot

FIN DU PROJET

Centre équestre

Marseille

Secteur en traversée urbaine

L'itinéraire arrive dans Montélimar et prend place dans une zone urbaine. A la confluence du Roubion, la voie verte démarre sur un chemin existant en bordure du Roubion et passe sous le pont de la RN 7. L'itinéraire se situe en contrebas de la zone urbanisée et présente un caractère apaisé. La rive, avec sa végétation développée sous forme de roselière, représente une zone sensible à préserver. L'itinéraire continue en contrebas des quais de Montélimar puis bifurque vers le Nord pour suivre le Roubion. Il monte jusqu'au pont de la Libération par la rampe existante puis revient par la promenade en haut de digue jusqu'à la passerelle piétonne sur le Roubion. Sur la passerelle en elle-même, de nouvelles barrières sont posées et les accès sont modifiés pour intégrer la voie verte.

L'itinéraire longe alors le Roubion vers le Sud en empruntant le chemin des 2 saisons et le chemin du Jabron en usage partagé. Il repart en voie verte le long du Jabron vers l'Est jusqu'à la sortie de Montélimar.

Secteur naturel

Le projet remonte du Jabron, longeant une partie de la vallée boisée du cours d'eau. L'ambiance urbaine laisse la place à un contexte plus naturel.

Le projet continue sous forme de voie verte, accompagnée d'une piste pour cavaliers démarrant à ce niveau là. Le projet s'installe sur la digue de protection des crues du Jabron. Il passe sous le pont du boulevard de l'Europe et sous le pont du Garigliano. Le tracé pénètre dans les boisements rivulaires et le paysage se referme. Au niveau du golf de la Valdaine, la voie verte s'éloigne de la clôture de séparation pour longer la zone d'activité. Les grands arbres en place sont préservés.

Le projet débouche ensuite sur le chemin goudronnée de la station d'épuration du Jabron. Il reste en usage partagé jusqu'au pont supportant la RD 169. Une antenne de la voie verte est prévue à ce niveau là pour relier le giratoire d'entrée de Montboucher-sur-Jabron sur la RD 540.

La voie verte continue sous le pont voûté de la RD 169 puis passe sous l'ouvrage de l'autoroute A7. Le projet remonte alors au Nord puis bifurque le long d'un canal agricole. A l'arrivée au niveau du Vermenon, le projet nécessite la création d'une passerelle pour franchir le cours d'eau. L'itinéraire se rapproche ensuite du Jabron, qu'il surplombe en haut de berge, puis passe le pont de la LGV. Le projet s'engage dans une chênaie claire, reprenant le chemin existant. La sortie de la chênaie marque la fin du secteur naturel.

Secteur agricole

Le projet sort des boisements et s'éloigne du Jabron en direction de la RD327. Le tracé n'offre plus de piste pour les cavaliers qui trouvent un itinéraire existant en rive gauche du Jabron par le passage à gué. La RD 327 est franchie au niveau d'un l'arrêt de bus pour plus de sécurité et est longée par une voie verte mettant à distance les usagers de la voirie circulée.

Dans le secteur agricole, l'itinéraire s'effectue alors en voirie partagée sur les chemins issus du remembrement (maintenus ou restaurés) et offre de nouvelles perspectives sur la plaine agricole et les villages anciens perchés sur les buttes caractéristiques du territoire.

Il évite les principales routes départementales RD 540, RD 327 pour des raisons de sécurité, mais s'inscrit le long de la RD126 sur 300 m La sécurité des usagers est assurée par un principe de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (*CVCB*). Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les parties revêtues de l'accotement appelées "rives". Le carrefour de la Jargenette sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des usagers (meilleure visibilité) et la traversée de ce dernier. A la Bâtie-Rolland, l'itinéraire retrouve la proximité de la rivière au Sud du village. Il emprunte en usage partage le chemin de la Vignerie puis passe en voie verte en fond de parcelles agricoles le long de la ripisylve. Il décroche ensuite du Jabron après la RD 210 et remonte jusqu'au stade de La Bâtie-Rolland, qui marque la fin du projet.

2.4 - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

Tracé en plan

Le tracé du présent projet de Véloroute Voie Verte débute en rive gauche du canal de dérivation du Rhône, au niveau de la ViaRhôna, à l'Ouest de la commune de Montélimar.

Le tracé se termine à l'Est au niveau du stade de La Bâtie-Rolland.

La longueur totale du tracé est de 20,5 kilomètres, réparti sur 4 communes de la Drôme.

80 % du linéaire, soit 16,3 kilomètres, est composé de voie verte (aménagement en site propre réservé aux déplacements non motorisés) et 20 %, soit 4,2 kilomètres, de véloroute (usage partagé avec les véhicules motorisés).

La réalisation du présent projet nécessite la réalisation d'un ouvrage d'art.

Profils en long

Conformément au cahier des charges du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national véloroutes et voies vertes (du 5 janvier 2001), « ces itinéraires doivent être adaptés à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. A cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3 % ».

Les pentes de la Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron respecteront se principe de limitation des pentes, à l'exception de secteurs particuliers nécessitant des l'aménagement de rampes pouvant présenter sur de brèves distances des pentes légèrement supérieures.

En règle générale, le profil en long du projet suivra le niveau du terrain naturel. Les cubatures (mouvements de terrain) seront ainsi limitées.

Profils en travers type

Voie verte

Pour le linéaire en voie verte, le profil en travers type du présent projet sera le suivant :

- une chaussée bidirectionnelle de 3 mètres de large,
- une piste enherbée de 2 mètres de large à destination des cavaliers,
- un accotement de 1 à 2 mètres de large, si possible enherbé et de part et d'autre de la chaussée.

Véloroute

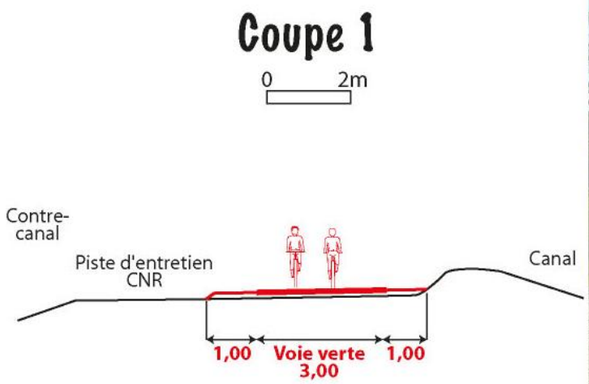
Pour les linéaires en véloroute, le tracé réutilisera les voiries existantes, dont les dimensions répondent aux exigences de largeur, avec une cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes sur les voies considérées.

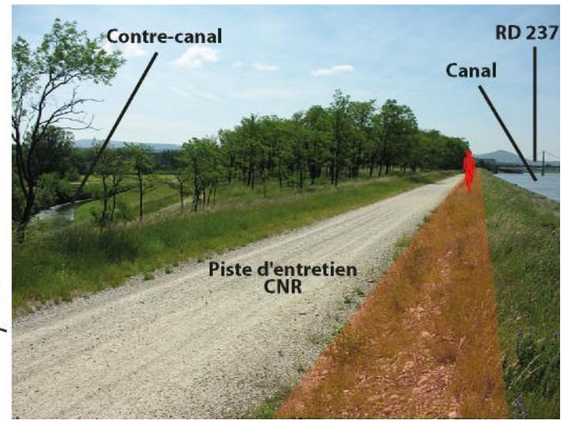
Dans ce cas, il sera prévu :

- une mise au gabarit si nécessaire,
- la réalisation d'un revêtement de qualité si nécessaire,
- la mise en place d'une signalisation et d'une signalétique adaptées,
- exceptionnellement pour les voiries connaissant une forte charge de trafic, la réalisation d'une séparation physique avec la voirie routière.

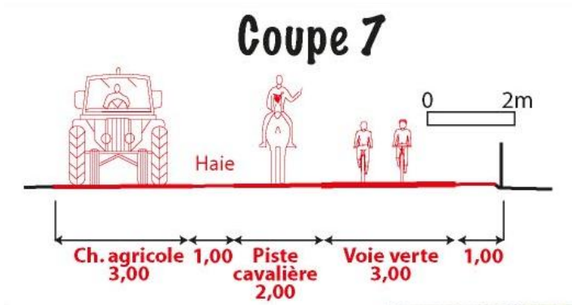
Profils en travers type de l'aménagement

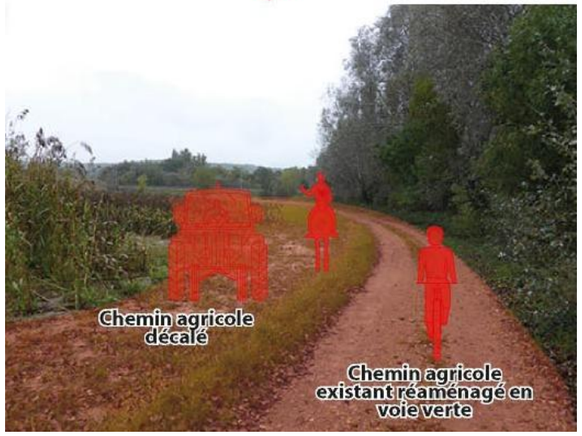
Voie verte sur la digue CNR – vallée du Rhône





Voie verte en secteur agricole



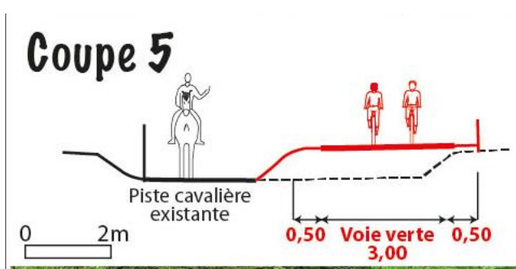


Voie verte en secteur naturel



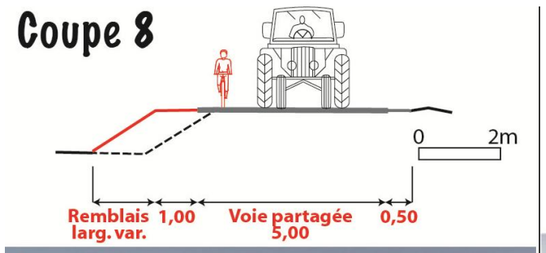


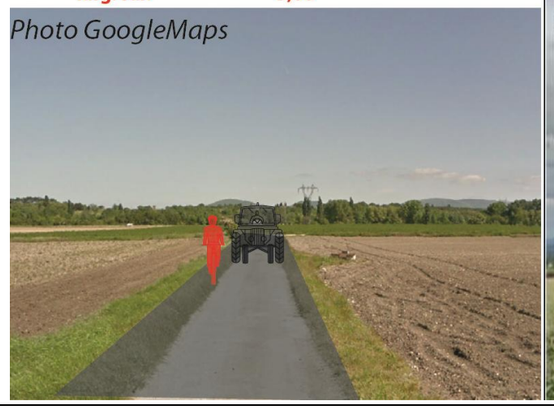
Voie verte en secteur naturel – variante piste pour cavaliers indépendante

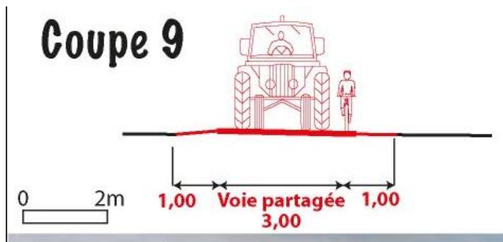


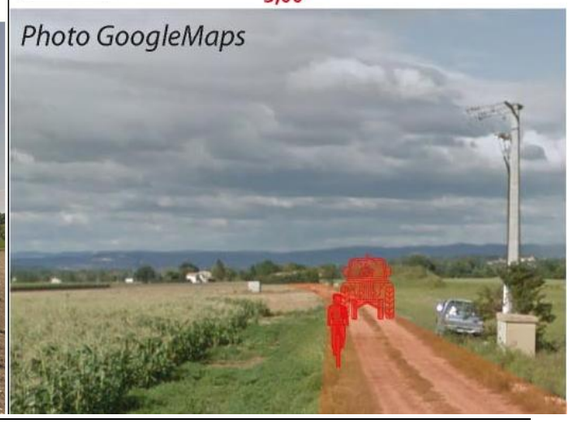


Secteur agricole – variante en usages partagés









TITRE VI - ANALYSE DES EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET, DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES ENVISAGEES

Les effets positifs attendus de cette opération concernent :

- **Le développement des modes doux comme alternative à la voiture particulière**

  L'opportunité d'une véloroute, notamment dans l'agglomération de Montélimar desservant les administrations, activités et établissement scolaires permet le report d'un certains nombre de trajet quotidien de la voiture vers le vélo, limitant ainsi les nuisances routières. Par effet de synergie et d'évolution des modes doux dans la part modale des déplacements, le gain de quantité de CO2 peut être évalué entre 130 et 400 tonnes par an.

- **La santé publique**

  Dans une société de plus en plus sédentaire et manquant de temps libre pour pratiquer des activités physiques, la pratique du vélo est susceptible de répondre aux besoins d'entretien du corps : une pratique régulière du vélo, répétée régulièrement tous les jours ou au moins plusieurs fois par semaine, est très bénéfique pour la santé et est plus efficace qu'une activité sportive de forte intensité pratiquée une fois par semaine. De quoi prévenir l'émergence de maladies (cardiovasculaires, ostéoporose ou obésité par exemple) et engendrer des effets positifs importants sur les coûts de santé.

- **Les retombées économiques**

  Selon leur origine, leur provenance, les habitudes de pratique, quatre segments de clientèle ont été définis :
  - les résidents : habitant dans une grande majorité des cas à moins de 5 km, ce sont ceux qui viennent directement à vélo, en roller et à pied depuis leur lieu de résidence. Leur pratique s'effectue principalement à la demi-journée et correspond souvent à des sorties familiales de type promenade/loisirs.
  - les touristes en séjour (habitant à moins de 5 km) qui se distinguent des résidents car ils utilisent beaucoup plus fréquemment la véloroute, étant en vacances,
  - les excursionnistes : ce sont des usagers habitant à moins d'une heure en voiture et qui se rendent sur la véloroute pour une pratique à la journée,
  - les itinérants : ils effectuent un voyage à vélo sur plusieurs jours, avec un lieu de couchage différent chaque soir, roulant de 30 à 50 km par jour.

Les retombées économiques attendues pour le présent projet de Véloroute Voie Verte seraient au total de l'ordre de 1,16 M€ / an pour une fréquentation annuelle de plus de 130 000 visiteurs.

Les itinérants sont les usagers les plus dépensiers car ils utilisent les hébergements touristiques du territoire qu'ils traversent mais ils ne restent que peu de jours dans la même région : il serait donc intéressant de capter et de maintenir cette population plus longtemps sur place afin d'en faire également bénéficier les commerces et activités locales.

IMPACTS LIES AU PROJET	MESURES D'INSERTION ENVISAGEES
MILIEU PHYSIQUE	
<u>Contexte climatique</u> - le projet n'apportera aucune modification significative aux conditions météorologiques de la zone d'étude. - situé à proximité immédiate de l'eau, le site d'étude est exposé à la formation de brouillard et ponctuellement de verglas durant certaines périodes de l'année. **<u>Topographie</u>** *Impacts généraux* - d'une manière générale, le présent projet ne s'accompagnera que de très faibles mouvements de terrain. - certains espaces peuvent être utilisés lors des travaux comme lieux de stockage des terres excavées, des matériels et de circulation par des engins lourds. *Impacts localisés* - certains aménagements (rampe d'accès aux ponts, …) nécessiteront des modelages plus importants.	**<u>Contexte climatique</u>** - les aléas climatiques seront traités par les interventions habituelles dans le cadre de la gestion et de l'entretien des itinéraires piétons et cyclistes départementaux. - le traitement du chemin de halage devra intégrer la problématique liée aux inondations (structure de la chaussée et entretien). **<u>Topographie</u>** - les terrains décapés seront réutilisés dans le cadre du projet pour la création d'accotements modelés de part et d'autre de la Véloroute Voie Verte. - les remblais en zone inondable seront systématiquement compensés par des déblais d'une cubature identique. - les excédents de matériaux, non réutilisés sur le site, seront évacués et mis en dépôt dans différents sites autorisés en fonction de leurs natures et de leurs possibilités de réutilisation. - les impacts visuels des modifications du relief (d'ampleur limitée le long du projet) seront atténués par des aménagements paysagers. *Mesures relatives à la phase travaux* - avant le début des travaux, les zones de surlargeur à aménager, les zones de dépôt et les zones de circulation en dehors de l'emprise du chemin de halage devront être strictement déterminées
<u>Eau : contexte hydrologique et hydrogéologique</u> *Impacts en phase travaux* - les travaux nécessaires à la réalisation du projet sont susceptibles d'induire des pollutions temporaires des écoulements superficiels. *Impacts généraux* - d'une façon générale, l'aménagement de la véloroute n'aura pas d'impact sur la qualité des nappes sous-jacentes. En effet, la véloroute sera fréquentée par un nombre de véhicules très restreint. - Le risque induit en terme de pollution chronique et accidentelle est très faible. - les principaux impacts négatifs du projet sur la qualité des eaux superficielles concerneront l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des plantations et dans une faible mesure la dispersion de déchets par le vent ou les crues.	**<u>Eau : contexte hydrologique et hydrogéologique</u>** - on s'assurera que les matériaux apportés et les aménagements réalisés ne sont pas susceptibles d'être à l'origine de pollution des aquifères. - une signalisation spécifique pourrait être mise en place à destination des usagers de la véloroute / voie verte pour les informer de la présence de captages d'alimentation en eau potable et les inviter à éviter tout acte de nature à porter atteinte à la qualité de la ressource. - les travaux d'aménagement à proximité des captages d'alimentation en eau potable seront limités et devront faire l'objet d'une attention particulière. - le site d'étude pouvant subir les crues du Roubion et du Jabron, les matériaux utilisés et les mobiliers mis en place dans le cadre du projet devront être sélectionnés pour leur aptitude à résister à ce type d'aléas.

IMPACTS LIES AU PROJET	MESURES D'INSERTION ENVISAGEES
MILIEU PHYSIQUE (suite)	
- le projet d'aménagement de la véloroute voie verte n'affectera pas les écoulements souterrains. - les aménagements projetés conduiront à une augmentation des surfaces imperméabilisées mais ils auront peu d'impact sur la perte de surface potentielle d'infiltration. - certains aménagements pourront former un obstacle à l'écoulement des eaux lors des épisodes de crues. - en dehors du cheminement sur les digues, la grande majorité du tracé est soumis à un risque d'inondation du Jabron. - l'aménagement de la véloroute voie verte est compatible avec les différents zonages de prévention des risques d'inondation (PSS et PPRI) de la commune de Montélimar. - les faibles remblais nécessaires à la construction de cet aménagement prévus dans le lit majeur pourraient néanmoins avoir un effet sur le champ d'expansion des crues du Jabron. - le projet engendrera une augmentation de la fréquentation (personnes en vélo, à pied, en roller..) sur des zones exposées aux crues. *Impacts localisés* - le projet traverse le périmètre de protection rapprochée du captage de la Vesque exploité pour l'alimentation en eau potable sur un linéaire réduit. Le présent projet contribuera à augmenter la fréquentation de ce site mais ne devrait pas avoir pour effet d'affecter directement cette ressource particulièrement sensible mais relativement peu vulnérable (pompage à grande profondeur). - une attention particulière devra être prise au droit des ouvrages d'art car ils nécessiteront des remblais susceptibles de modifier le champ d'expansion des crues. - la passerelle de franchissement du Vermenon pourra être à l'origine d'une modification de l'écoulement des eaux si la ligne d'eau de crue de référence au droit de l'ouvrage n'est pas prise en compte.	- La passerelle du Vermenon sera callée au dessus du niveau de crue Q100. - En cas de crue, le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron informera les usagers des risques d'inondation des zones concernées. Une signalétique adaptée devra être mise en place pour informer les usagers. Le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron sera responsable de la fermeture des accès aux zones inondées, s'il le juge nécessaire. - Conformément à la loi sur l'eau, tous les remblais nécessaires à la construction de cet aménagement prévus dans le lit majeur du Jabron et en zone inondable seront compensés par des déblais dans la zone inondable afin de limiter l'impact sur la zone d'expansion des crues. - Au vu du risque d'exposition du site aux crues, il conviendra de privilégier la période la plus propice pour l'organisation du chantier, en accord avec les sensibilités du site. - le projet prévoit l'aménagement cunettes ou de fossés enherbés (filtration des eaux de ruissellement et fixation des polluants) le long de l'itinéraire. - les entreprises et les personnels qui interviennent sur le chantier seront sensibilisés et responsabilisés en matière de protection de la qualité des eaux et des milieux naturels. - conformément à la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992 et à ses décrets d'application (décrets 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993 modifiés et décret n°2006-881 du 17 juillet 2006), le projet d'aménagement relèvera de la nomenclature des opérations soumises à autorisation selon plusieurs rubriques. Ainsi, le projet devra faire l'objet d'une procédure spécifique avec enquête publique au titre de la Loi sur l'eau (conjointement à la présente enquête).

IMPACTS LIES AU PROJET	MESURES D'INSERTION ENVISAGEES
MILIEU NATUREL	
Impacts en phase travaux La phase de travaux constitue l'une des principales sources potentielles d'impacts du projet. Il s'agit essentiellement d'impacts temporaires qui se traduiront par des risques : - d'altération des espaces naturels non directement compris dans les emprises du projet, suite à la circulation des engins ou au stockage de matériaux en dehors de ces emprises, (notamment l'altération de la qualité des eaux, et donc de l'habitat d'espèces piscicoles), - d'atteintes de la faune sauvage au niveau des espaces boisés (sites de reproduction) et en bordure des cours d'eau (dégradation de la qualité de l'eau) - la mise à nu de terrains et le remaniement des terres sont susceptibles de favoriser la colonisation de ces espaces par une végétation pionnière invasive	- diverses précautions élémentaires mises en œuvre prises pendant les travaux : programmation suivant les périodes de reproduction dans les secteurs les plus sensibles, protection des arbres, limitation de la production de matières en suspension … - un dispositif de management environnemental sera mis en place : il permettra le suivi des travaux et la vérification de la bonne réalisation des mesures d'insertion.
Impacts généraux - Le projet traverse directement des ZNIEFF, sachant toutefois qu'il emprunte de nombreuse voies et chemins déjà existants. Il ne concerne pas le réseau Natura 2000. - Les emprises nécessaires à l'aménagement des tronçons en voie verte concernent environ 1 hectare de milieu herbacés ouverts et 0,64 hectares de boisements. - les principaux effets sur le milieu naturels sont localisés : ils concerneront les secteurs au niveau du golf de la Valdaine et de part et d'autre du Vermenon. On notera que le chemin existant dans la chênaie claire à l'Est de la LGV abrite une flore protégée. - le dérangement de la petite et moyenne faune pourra être accentué aux abords du projet par l'augmentation de la fréquentation. - la future véloroute / voie verte ne constituera pas une véritable barrière aux déplacements de la faune. De même, les risques de collision seront peu élevés. - du fait du faible débit d'eaux pluviales rejeté dans le Jabron, de l'absence de pile dans le lit mineur de la rivière et de l'interdiction aux véhicules motorisés et donc polluants de circuler sur la véloroute - voie verte, le projet aura des impacts permanents faibles sur le Jabron et ses milieux aquatiques associés. - le projet nécessite des défrichements sur 5 secteurs, pour une surface totale estimée à près de 8 865 m^2.	- le projet a fait l'objet de mesures d'évitement des habitats naturels importantes pendant la conception. Les zones les plus sensibles ont été évitées par l'itinéraire (habitats d'espèce des libellules, du castor et de nombreuses autres espèces protégées). - la principale mesure compensatoire va concerner le Micrope dressé, une plante protégée présente au niveau de la chênaie claire à l'Est de la LGV. Des mesures de réduction seront engagés par le décalage du tracé et des précautions en phase chantier. Une parcelle de 2 000 m^2 va également être mise en gestion écologique pour favoriser le développement des milieux propices à l'espèce. - une demande d'autorisation de défrichement est sollicitée en accompagnement du projet.

IMPACTS LIES AU PROJET	MESURES D'INSERTION ENVISAGEES
MILIEU HUMAIN	
Agriculture - des occupations temporaires de parcelles agricoles seront peut-être nécessaires à la réalisation de certains travaux. - le projet de véloroute / voie verte va nécessiter la création de voies empiétant sur des espaces agricoles, il entraînera ainsi des effets de substitution sur environ 1,35 hectares. - le projet pourrait concerner certains chemins utilisés à des fins d'exploitations agricoles. - les bouches d'irrigation ne seront pas impactées. **Urbanisme et patrimoine culturel** - les impacts temporaires liés aux travaux seront essentiellement dus aux perturbations des conditions de circulation, les nuisances riveraines diverses, telles que l'envol de poussières, le bruit d'engins, les vibrations et le déplacement de certains réseaux. - le présent projet d'aménagement est actuellement incompatible avec les documents d'urbanisme des 4 communes traversées par la véloroute - voie verte. - le projet intéresse plusieurs servitudes d'utilité publique telles que des conduites de gaz et d'hydrocarbures. La présence de ces servitudes n'occasionnera pas d'impossibilité de réalisation du présent projet de véloroute voie verte. - le présent projet entraînera la destruction d'un bâti vétuste (ruine) au niveau du carrefour de la Jargenette, à la Bâtie-Rolland. - le projet n'autorise pas l'usage des véhicules à moteur en dehors des véhicules d'entretien, ce qui limite fortement le risque de dégradation du cadre de vie malgré une augmentation de la fréquentation. - certaines usagers actuels des voies qui seront empruntées dans le cadre du projet seront autorisés à accéder à la véloroute voie verte dans certaines conditions. - le projet n'entraine pas de modification des conditions lumineuses. - le présent projet aura un effet positif en matières de retombées économiques (tourisme) sur les activités situées à proximité immédiate du tracé de la véloroute voie verte. - une signalisation spécifique sera mise en place à destination des cyclotouristes et autres usagers. - le projet intéresse plusieurs périmètres de protection du patrimoine culturel et historique tel que des périmètres de monuments inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques.	**Agriculture** - pendant les travaux, les circulations agricoles seront rétablies de façon temporaire si cela s'avère nécessaire. - le parcellaire sera respecté au mieux dans le calage des emprises du tracé de la voie verte en milieu agricole. La phase de conception a permis d'éviter des emprises plus importantes sur les secteurs agricoles. - de manière générale, tous les accès agricoles seront rétablis à l'aide d'aménagements spécifiques (élargissement de voirie). - **Urbanisme et patrimoine culturel** - l'ensemble des mesures destinées à limiter les effets des travaux et à réduire au mieux la gêne occasionnée aux riverains et aux usagers sera établi préalablement à l'organisation des futurs chantiers. - la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des quatre communes traversées par le projet sera réalisée en application de l'article L. 123.16 du code de l'urbanisme dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du présent projet. - une consultation sera conduite auprès de chaque service instructeur concerné par une servitude d'utilité publique. - les différents réseaux intersectés seront rétablis dans le cadre du projet conformément à la réglementation en vigueur. - le tracé proposé a été défini afin de limiter la destruction de bâti. En ce qui concerne l'emprise que le projet exercera sur des propriétés privés, il sera procédé à l'indemnisation de propriétaires conformément aux dispositions en vigueur. - en raison de la réalisation d'ouvrages et d'un tronçon de voie nouvelle dans le périmètre de protection de monuments historiques inscrits, le maître d'ouvrage devra consulter l'Architecte des Bâtiments de France pour avis quatre mois au moins avant le début des travaux.

IMPACTS LIES AU PROJET	MESURES D'INSERTION ENVISAGEES
MILIEU HUMAIN (suite)	
Urbanisme et patrimoine culturel (suite) - le projet consistant à aménager un revêtement sur des voies existantes ou sur des voies nouvelles mais à l'écart des centres-bourg (en dehors de Montélimar). L'impact du projet sur le patrimoine culturel et historique peut être qualifié de peu important. - il convient toutefois de rester prudent quant à l'existence éventuelle de sites archéologiques plus importants ou non connus, qui pourraient être découverts à l'occasion des travaux, sachant toutefois que le projet intéresse essentiellement des voies existantes, notamment les digues du Rhône. **Organisation des déplacements** - la réalisation des travaux et le rétablissement des communications locales pourront entraîner des perturbations temporaires de la circulation sur les différentes voiries du secteur. - le projet ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles, notamment au niveau des accès riverains. Pour les sections en voie verte, la circulation motorisée sera interdite, avec toutefois des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains, les pêcheurs,…. - le projet pourrait avoir un certain effet de report du trafic automobile domicile-travail vers l'utilisation du vélo, notamment dans les sections urbaines et en fonction des pratiques et de l'évolution du coût des carburants. - Six aires de stationnements, reparties en différents points de l'itinéraire et présentant au total près de 70 places nouvelles, seront aménagées ou réaménagées. - le projet conduira à aménager environ 20 km de véloroute / voie verte qui se raccordera au projet national de Véloroute / Voie Verte du Léman à la mer à l'ouest de Montélimar - à l'exception des tronçons de véloroute sur route départementale, le linéaire du projet de Véloroute Voie Verte sera classé en voie communale (ou voie intercommunale, si l'intercommunalité concernée dispose de cette compétence). - le projet sera accessible aux personnes à mobilité réduite.	**Organisation des déplacements** - lors de la phase de travaux, les voies interceptées seront rétablies soit par déviation soit par circulation alternée - les dispositions à prendre concernant l'ouverture et la fermeture des accès seront arrêtées d'un commun accord entre les acteurs concernés et prises en charge par Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron. - toutes les dispositions seront prises pour garantir : - l'accès des riverains, - l'accès des véhicules techniques et de secours, - l'accès aux ouvrages et terrains exploités par la Compagnie Nationale du Rhône. - le projet devra se conformer à la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées (décrets n°99-756 et 99-757 du 31 août 1999, arrêté du 31 août 1999, circulaire du 23 juin 2000). - le projet devra également se conformer à la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006). - le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron veillera au maintien en bon état de la piste affectée à l'usage du public et de l'ensemble des aménagements et équipements réalisés dans le cadre du présent projet. Il assurera, à ses frais, et sous sa responsabilité, l'entretien courant de l'emprise de la piste et de ses annexes, des plantations et éventuels mobiliers. - une attention particulière sera portée à la réalisation d'itinéraires sécurisés et lisibles.

IMPACTS LIES AU PROJET	MESURES D'INSERTION ENVISAGEES
MILIEU HUMAIN (suite)	
	Organisation des déplacements (suite) - le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron prendra toutes les dispositions relatives à la sécurité des biens et des personnes fréquentant la véloroute - voie verte. - en cas de crues, les communes et le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron informeront les usagers des risques d'inondation des zones concernées et mettront en place une signalisation adaptée au niveau des ces zones inondables.
Ambiance acoustique *Impacts généraux* - le présent projet n'aura pas d'impact significatif sur l'ambiance acoustique au droit de la zone d'étude. - sur certaines parties du tracé, les usagers de la véloroute seront localement au contact de sources de bruit importantes (notamment pour les portions en véloroute).	**Ambiance acoustique** - les activités de chantier devront respecter la législation qui leur incombe : notamment l'arrêté du 12 mai 1997 concernant la limitation sonore de certains engins de chantier ; les autres étant soumis au décret du 18 avril 1969. - les horaires d'ouverture du chantier, de 8 heures à midi et de 13 heures à 17 heures, seront compatibles avec le repos des riverains. - les activités de chantier les plus bruyantes correspondent aux phases de terrassement et de fondation de chaussée et notamment au va-et-vient des camions.
Qualité de l'air - la réalisation des travaux pourra entraîner différents effets temporaires telles que des émissions polluantes supplémentaires liées au fonctionnement des engins de travaux publics ou la mise en suspension de poussière. - le présent projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air au droit de la zone d'étude. Avec la promotion des modes actifs et donc la réduction des émissions, le projet aurait même des effets positifs sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie. - l'itinéraire cyclable passe très ponctuellement à proximité d'infrastructures routières importantes (RN 7, autoroute A7, …) faisant partie des principales émissions de polluants au droit de la zone d'étude ; les usagers restent dans un secteur plutôt grandement préservé propice à la pratique du vélo.	**Qualité de l'air** - les travaux de réalisation du présent projet seront effectués dans la mesure du possible par des engins de travaux publics récents, qui respecteront la réglementation en vigueur en termes d'émissions polluantes. - durant les périodes sèches, l'arrosage des pistes de chantier permettra de limiter l'envol des poussières. Par ailleurs, l'ensemble du matériel de chantier devra être conforme aux normes en vigueur en termes de rejets atmosphériques.

IMPACTS LIES AU PROJET	MESURES D'INSERTION ENVISAGEES
PAYSAGE	
Paysage - durant la phase de travaux, les perceptions des berges du Jabron seront temporairement altérées par la présence d'engins de chantier, de stockages de matériaux et par la mise à nue des terres des accotements. - le présent projet participera à la valorisation de la vallée du Jabron. - il aura pour effet de modifier sensiblement la perception paysagère du site avec l'introduction d'un ruban bitumineux en lieu et place de chemins de terre ou engravillonés actuellement existants. Cet effet, surtout perceptible lors de la mise en service de la voie nouvelle s'atténuera rapidement avec la décoloration du bitume et l'apparition des graviers. - certains points singuliers induiront cependant des effets plus marqués et introduiront des modifications ponctuelles dans l'harmonie générale du site (déboisement, construction d'ouvrages d'art). - pour les usagers, le présent projet pourra permettre la découverte de patrimoines paysagers urbains et ruraux, naturels et culturels, la découverte de terroirs et de pays, grâce à des modes de déplacement respectueux de l'environnement.	**Paysage** - le chantier sera réalisé en plusieurs tranches successives ce qui permettra de limiter l'impact paysager de la phase de travaux. - les bandes enherbées sur l'ensemble du linéaire et les haies sur certains secteurs permettront d'atténuer l'impact visuel engendré par l'infrastructure. - les différents aménagements prévus le long de l'itinéraire seront disposés de manière à s'intégrer le mieux possible dans le cadre végétal tout en restant bien perceptible depuis l'itinéraire cyclable (signalétique homogène,…). - diverses plantations seront réalisées de façon à assurer une bonne intégration des nouveaux équipements et ouvrages le long de l'itinéraire. - les gardes corps, qui seront localement nécessaires pour le franchissement des ouvrages, seront réalisés avec des matériaux permettant une intégration paysagère optimale. - L'ouvrage d'art qui sera aménagé fera l'objet de prescriptions paysagères spécifiques de façon à optimiser son insertion dans le site : ▪ la passerelle du Vermenon sera conçue en habillage bois pour une meilleure intégration dans son environnement.

TITRE VII - EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE HUMAINE

Ce chapitre reprend les principaux impacts du projet au regard de la santé publique. L'ensemble des mesures de protection adoptées dans le cadre du projet permettra de limiter les risques sanitaires.

TITRE VIII - SYNTHESE DES MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET ESTIMATION DE LEUR COUT

A ce stade des études, les mesures proposées en faveur de l'environnement ne sont certes pas exhaustives et nécessiteront pour la plupart, des approfondissements ou des compléments qui seront effectués dans le cadre des études de projet. Les préoccupations en faveur de l'environnement font d'ailleurs partie intégrante du projet et se rencontrent par conséquent à chaque étape de son élaboration. En effet, les dispositions prises pour s'adapter au mieux aux contraintes du site traversé permettent tout à la fois de faciliter la réalisation du projet et d'améliorer ou, à défaut, d'éviter de détériorer l'environnement, aussi bien au regard du milieu naturel et du milieu humain.

Des modalités de suivi seront mises en places pour les mesures suivantes :

- mise en place d'un réseau d'assainissement (fossés enherbés),

- organisation des travaux (plan de circulation de l'évacuation et apport de matériaux, gestion des terres, protection des eaux, protection des secteurs boisés…),

- préservation de la faune et de la flore en phase travaux et aménagements écologiques (respect des emprises et des zones écologiques sensibles, période de déboisement, surveillance et éradication des plantes envahissantes, mise en gestion de parcelles favorables …).

Estimation des dépenses des mesures envisagées :

Le coût des travaux est de 3,3 millions d'euros HT en mars 2015. Le coût des mesures en faveur de l'environnement représente environ 6 % du coût des travaux.

TITRE IX - COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS PAR LE PROJET

Introduit par l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, "l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité", est rendue nécessaire pour tout projet d'infrastructure de transport requérant une étude d'impact.

Cependant, en pièce jointe de cette circulaire du 17 février 1998 figure l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne. Cette instruction concerne donc surtout les projets routiers et s'applique difficilement à un projet de réalisation de véloroute - voie verte.

Il est néanmoins possible de décrire succinctement les nuisances et avantages pour la collectivité du fait de la réalisation du présent projet.

Thème	Coûts et gains pour la collectivité	
Frais de fonctionnement	perte pour la collectivité	-
	gain pour l'usager	+
Temps de parcours	gain	+
Confort des usagers	gain	+++
Sécurité des personnes	gain	+++
Pollution de l'air, effet de serre et consommation d'énergie	gain	++
TOTAL		↗

Le projet de réalisation de la véloroute - voie verte du Jabron apportera donc un gain annuel important pour la collectivité.

TITRE X - ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES

Cette partie explicite la méthodologie mise en œuvre pour constituer le présent dossier.

EII

APPRÉCIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME ET DES EFFETS CUMULÉS AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

TITRE I - APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME

1 - NOTION DE PROGRAMME – RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Le décret n° 93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impacts et au champ d'application des enquêtes publiques introduit la notion de **programme de travaux**, lorsque "*la réalisation d'un projet d'aménagement est fractionnée*". (paragraphe 3.1 de la circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application).

C'est ainsi que "*lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme*" (Article 2. III du décret n° 93-245 du 25 février 1993).

"*A travers cette exigence nouvelle, il s'agit donc, pour le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire, de fournir, à chaque étape de l'opération, outre l'étude d'impact complète liée à la phase des travaux pour laquelle est demandée une déclaration d'utilité publique ou une autorisation de travaux, une appréciation des impacts de l'ensemble de l'opération.*

Il s'agit, d'une part, de permettre à tous les acteurs impliqués - aménageurs, services instructeurs, décideurs et public concerné - d'avoir une vision globale des grandes lignes d'un projet d'aménagement et de ses enjeux environnementaux, et, d'autre part, de leur apporter les résultats des analyses effectuées lors de l'étude des phases antérieures.

La présentation de l'appréciation des impacts d'un programme de travaux suppose, bien entendu, que le programme soit replacé dans son contexte global. L'appréciation des impacts devra être accompagnée d'une présentation générale du programme de travaux, de ses objectifs, de son phasage et s'il y a lieu, d'un rappel des étapes antérieures, des problèmes rencontrés et du degré d'avancement de leur réalisation." (paragraphe 3.3.2. de la **circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993** prise pour l'application).

En application des dispositions de l'article R122-3 du code de l'environnement :

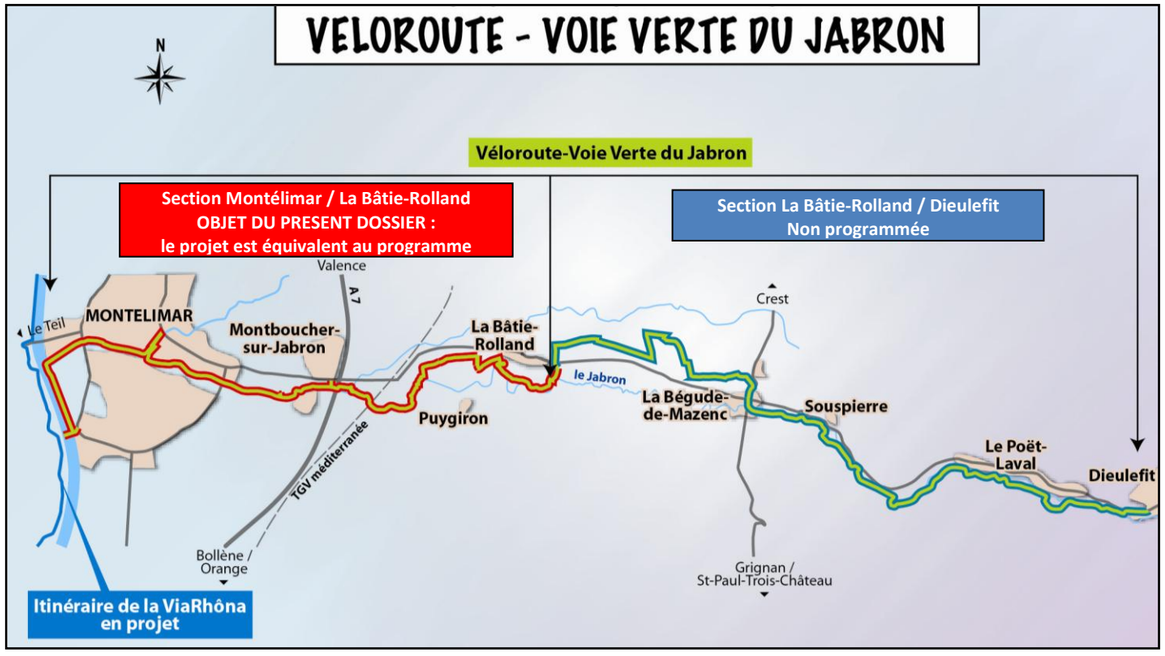
- le projet d'aménagement de la Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron (section Montélimar - La Bâtie-Rolland constitue un programme à réalisation simultanée. A ce titre, l'étude d'impact porte sur la totalité du périmètre de ce programme.

La Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 », art. 230 et s. introduit également l'appréciation des effets cumulés avec d'autres projets connus. Ainsi, aux termes du nouvel article L. 122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit comprendre « *au minimum, une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, l'étude des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine**, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus**, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine* ».

2 - PRESENTATION DU PROGRAMME

Le projet de véloroute – voie verte du Jabron a été initialement étudié sur une section Montélimar – Dieulefit correspondant à 38 km environ. En 2013, le projet a évolué. Il mesure désormais 20 km environ et s'arrête à La Bâtie-Rolland.

Le projet 2013 constitue un projet propre dont la fonctionnalité, et la réalisation, ne sont pas dépendant d'un autre projet. Connectée à la ViaRhôna à l'Ouest, cet itinéraire pourrait ultérieurement être prolongée à l'Est sur l'amont du Jabron, voir sur le Roubion. Mais en aucun projet d'extension n'est prévu à ce jour.



L'étude d'impact porte sur la totalité du périmètre du programme d'aménagement fonctionnelle (section Montélimar - La Bâtie-Rolland) ; il n'est donc pas nécessaire de développer un chapitre particulier.

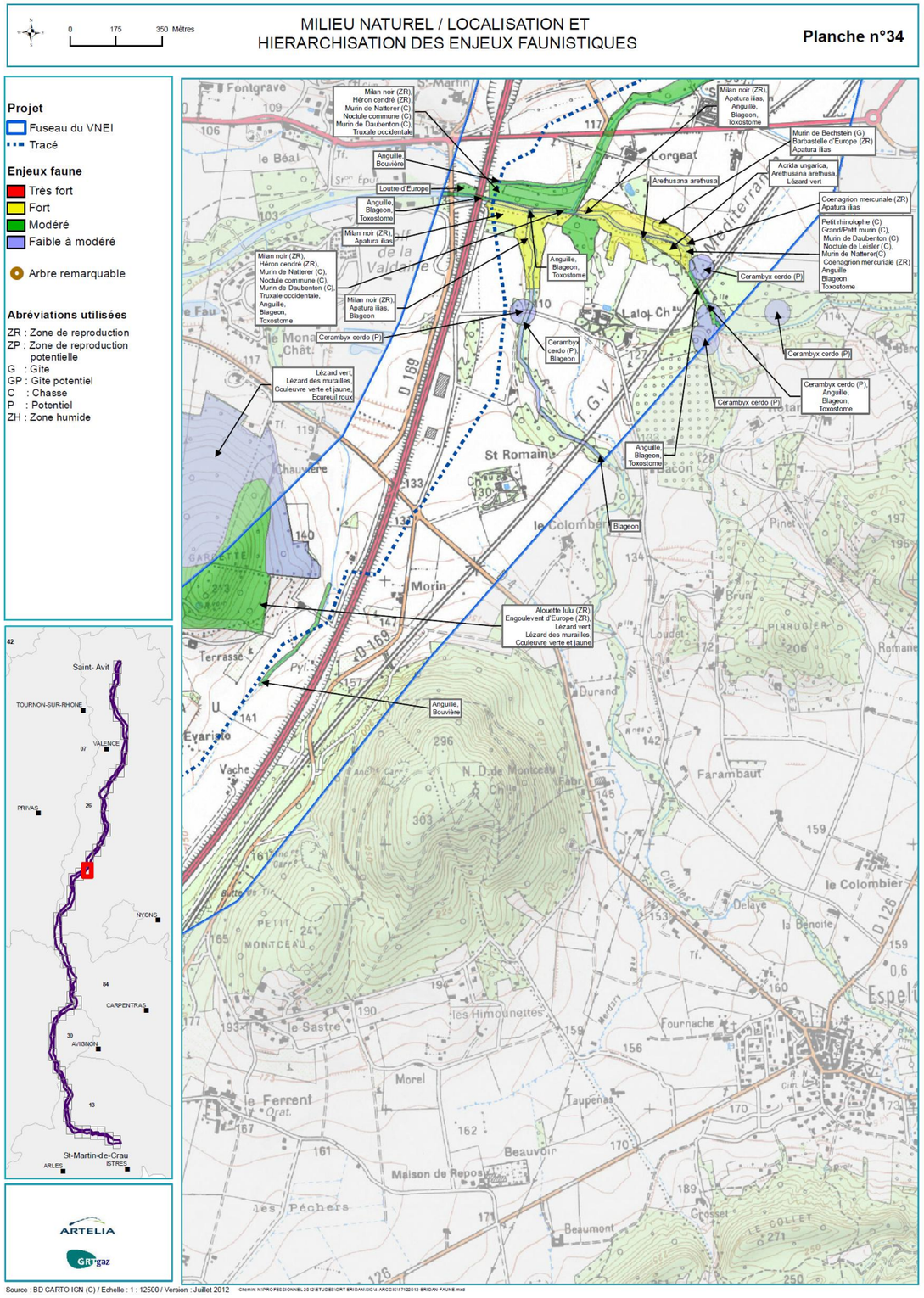
TITRE II - AUTRES PROJETS CONNUS

Le projet de gazoduc « Eridan » porte sur la construction d'une canalisation enterrée de transport de gaz de 220 km en « DN1200 » (diamètre voisin de 1200 mm) ainsi que les ouvrages d'interconnexion aux extrémités, entre Saint-Martin-de-Crau (13) et Saint-Avit (26), traversant les Bouches-du-Rhône, le Gard, le Vaucluse et la Drôme. Il est destiné à sécuriser l'approvisionnement en gaz de la partie nord de la France, à partir des terminaux méthaniers du port de Fos-sur-Mer.

En termes d'emprise, l'aménagement d'Eridan mobilisera une bande de terrain de 35 m de large sur 220 km de long, et la traversée de multiples ouvrages et cours d'eau.

La zone d'étude est traversée du Nord au Sud par le projet Eridan, qui franchira le Jabron entre l'autoroute A7 et la LGV. Le secteur concerné est à vocation naturelle en bordure du Jabron. Les enjeux de ces projets cumulés portent donc essentiellement sur le milieu naturel. Les éléments provenant de l'étude d'impact du projet Eridan ont été intégrés à l'étude d'impact du présent dossier, notamment les inventaires naturalistes et les enjeux naturalistes (Cf. extrait ci-contre).

Il n'existe pas d'autre projet d'aménagement connu pouvant influer sur le projet de véloroute – voie verte du Jabron / section Montélimar – La bâtie Rolland.



EIII

AUTEURS DES ETUDES

1 - RESPONSABLES ET AUTEURS DES ETUDES

Les différentes études préalables à la constitution du présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux nécessaires au projet véloroute - voie verte de la vallée du Jabron sont sous la responsabilité du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron.

Les différentes études et prestations réalisées dans le cadre de ce projet ont été confiées par le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron :

- au groupement BEAC / Soberco Environnement / ACOGEC / C2i pour l'assistance à la maîtrise d'œuvre et la réalisation de l'avant projet,

- à Soberco Environnement pour les études d'environnement et la constitution générale du présent dossier d'étude d'impact.

Ce dossier d'étude d'impact a été rédigé par Jérôme Baveux (chargé d'études) et Fabrice Vullion (chef de projet), sous la direction d'Arnaud Tresvaux du Fraval (directeur et gérant).

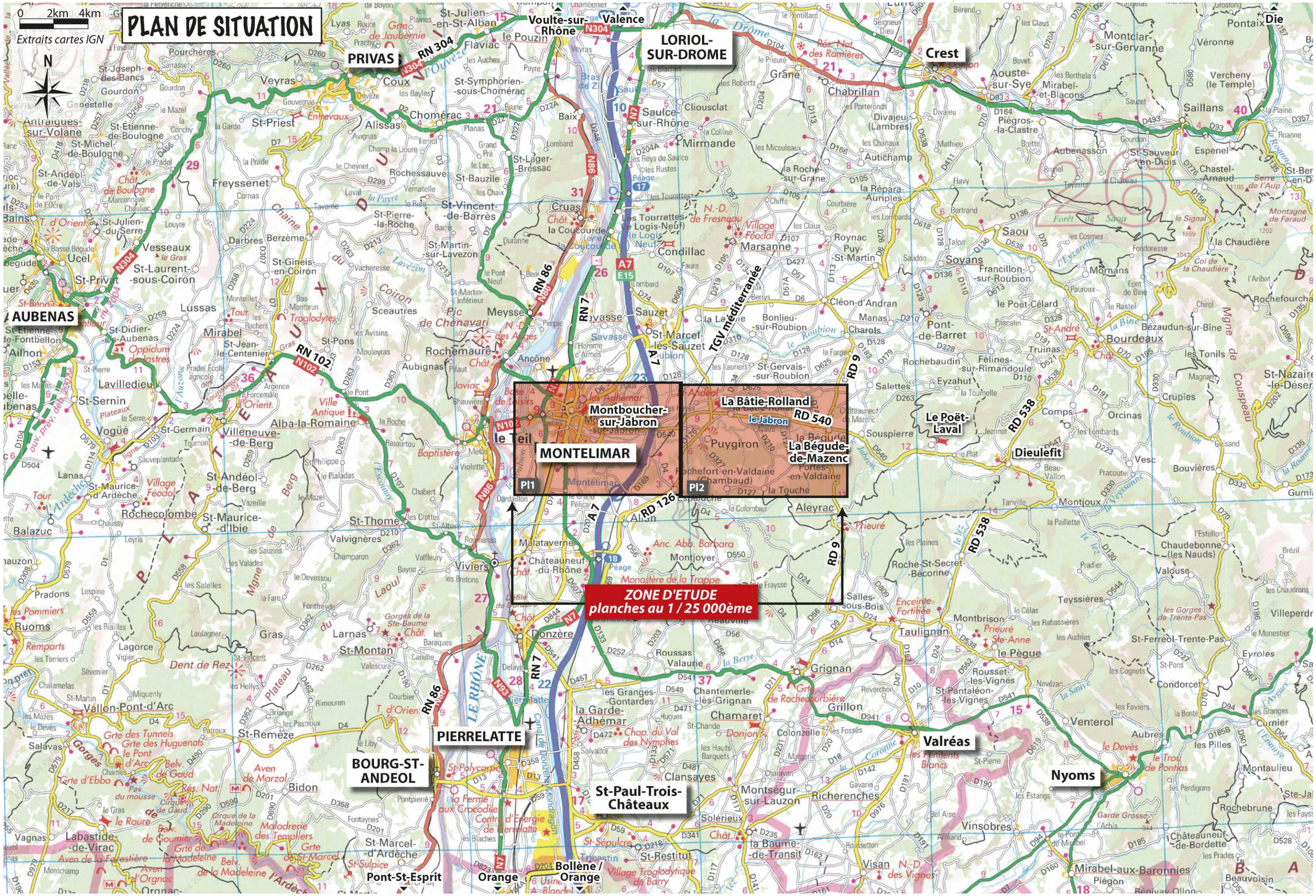
EIV

ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

PLAN DE SITUATION

0 2km 4km

Extraits cartes IGN



EN PREAMBULE

La prise en compte effective des différentes contraintes préexistantes au droit d'un secteur concerné par un projet d'aménagement nécessite d'identifier et de délimiter une zone d'étude. La taille de cette zone doit être adaptée d'une part au projet lui-même (emprise directe de ce dernier et zone d'influence), et d'autre part aux différents paramètres analysés (géologie, hydrologie, milieu naturel, qualité de l'air...) qui requièrent des niveaux d'analyses spécifiques. Ainsi la taille de la zone d'étude est plus ou moins variable selon le paramètre considéré et doit permettre une analyse pertinente des contraintes environnementales.

LOCALISATION GEOGRAPHIQUE

La présente étude concerne le département de la Drôme et plus particulièrement la Drôme provençale.

La zone d'étude intéresse les communes de Montélimar, de Monboucher-sur-Jabron, d'Espeluche, de la Bâtie-Rolland, de Puygiron, de Portes-en-Valdaine et de La Bégude-de-Mazenc.

Le site d'étude constitue quant à lui une aire d'analyse plus restreinte, correspondant de manière plus précise au secteur d'influence directement concerné par le projet (zone d'emprise, zone soumise aux nuisances acoustiques...). Pour la présente étude, il se situe principalement le long de la rivière « Le Jabron ».

1 - MILIEU PHYSIQUE

1.1 - TOPOGRAPHIE

La zone d'étude s'étend, d'Ouest en Est entre Montélimar et La Bâtie-Rolland. Montélimar est situé dans la moyenne vallée du Rhône au confluent des rivières Jabron et Roubion sur les promontoires de Géry et de Narbonne. Le relief de la région de Montélimar est constitué par une succession de bassins largement ouverts et de seuils coupés de défilés étroits.

La zone d'étude se caractérise par une pente modérée. A l'Ouest, la commune de Montélimar se situe à une altitude d'environ 70 m tandis que la commune de La Bâtie-Rolland, à l'Est, se situe à environ 130 m d'altitude. Le dénivelé est d'environ 60 m.

La vallée du Jabron marque le relief de la zone d'étude : le Jabron est un cours d'eau localement encaissé sur la zone d'étude. Plusieurs secteurs se trouvent ainsi sur une digue surélevée par rapport au lit de la rivière.

Il est à noter qu'un secteur a été remblayé récemment, au niveau du secteur « le Moulin » au Sud de la Bâtie-Rolland.

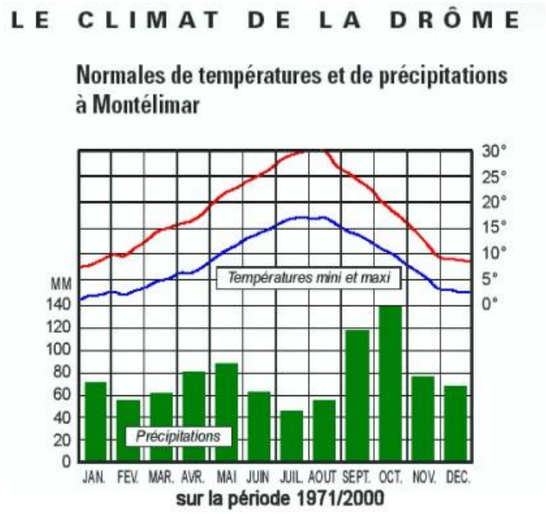


Secteur escarpé du Jabron à proximité de la LGV

1.2 - CONTEXTE CLIMATIQUE

La Drôme est caractérisée par trois types de climats principaux :

- Au Nord de Valence, le climat est semi-continental à influence méditerranéenne,
- Dans le Vercors, et le Diois, le climat est de type montagnard,
- Au Sud de Valence, le climat est méditerranéen.



Source : Météo France

Montélimar se situe dans une zone de transition climatique, influencée par une dominante « continentale » au Nord, et par la zone climatique méditerranéenne au Sud.

La température moyenne annuelle observée sur Montélimar est de 13 °C. On observe 2 à 3 mois « froids », pendant lesquels les températures sont inférieures à 7°c, et 1 mois « sec » pendant lequel la pluviométrie est inférieure à « 2T » (deux fois la température).

Les vents dominants sont d'orientation Nord-Sud (Mistral).

Les précipitations annuelles observées s'échelonnent entre 600 et 800 mm de pluie 9 années sur 10, et 1 200 à 1 500 mm seulement 1 année sur 10.

Le mois le plus pluvieux en moyenne est mars, suivi de mai et avril. Le mois le plus sec est janvier, suivi de décembre et août.

Le climat de La Bâtie-Rolland est plus influencé par la proximité du couloir rhodanien et la disposition Est-Ouest du relief. Les précipitations sont élevées (850 mm) et de régime méditerranéen (les averses d'automne donnent au moins ¼ des précipitations annuelles). Le climat provençal donne des étés chauds et des hivers relativement doux malgré 26 jours de gel en moyenne.

La topographie du site d'étude est globalement modérée, avec un dénivelé de l'ordre de 60 m entre Montélimar et La Bâtie-Rolland. Le Jabron est un cours d'eau encaissé : la topographie est localement marquée.

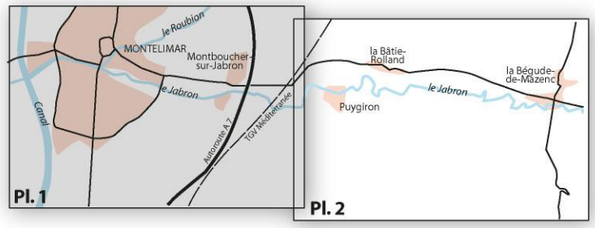
Le climat de la zone d'étude est de type méditerranéen avec des étés chauds et des hivers doux.

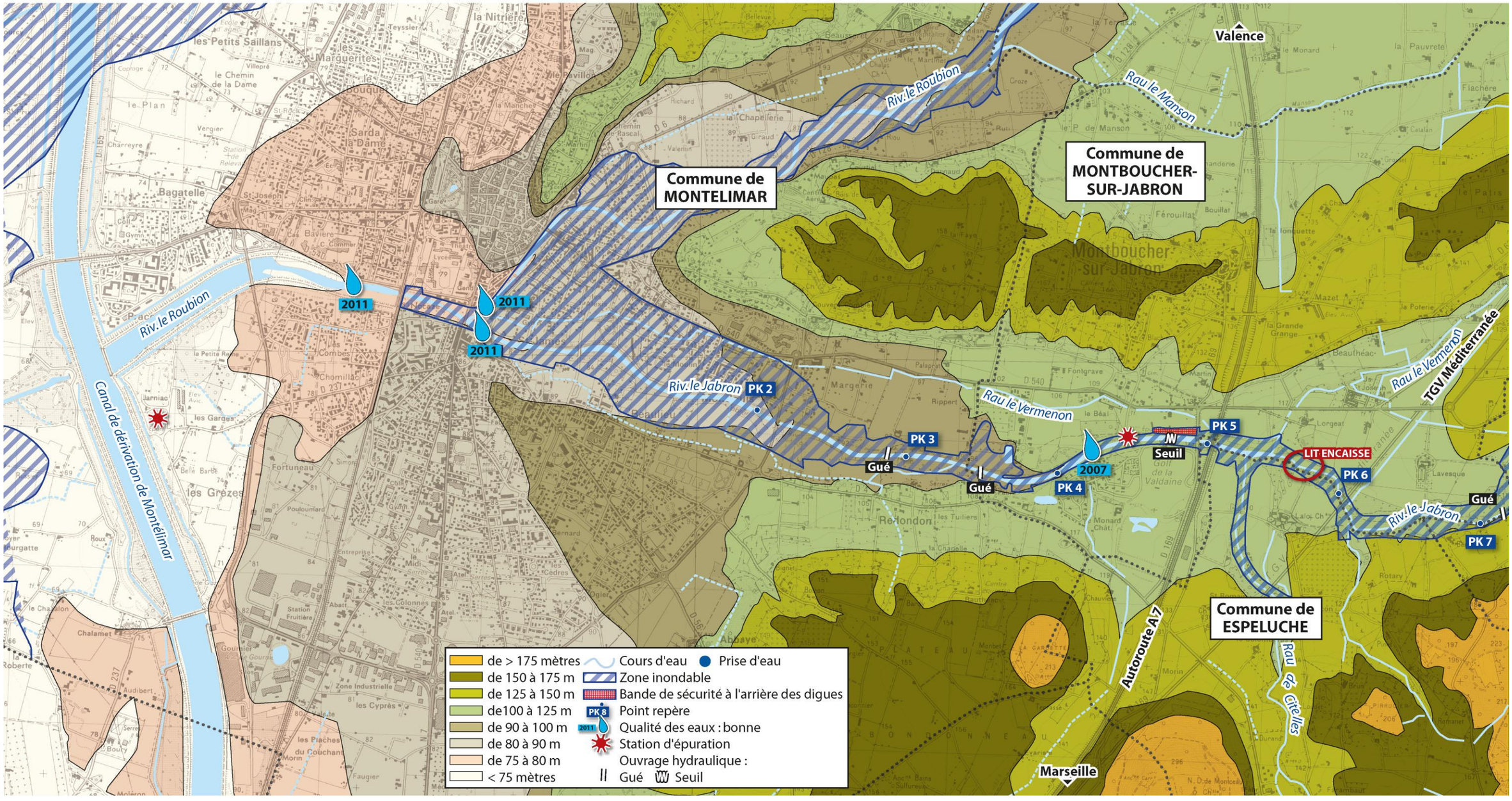
RELIEF ET HYDROLOGIE

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : Doc. d'urba-DDAF-DDT-DDASS Drôme
Carte réalisée par Soberco Environnement

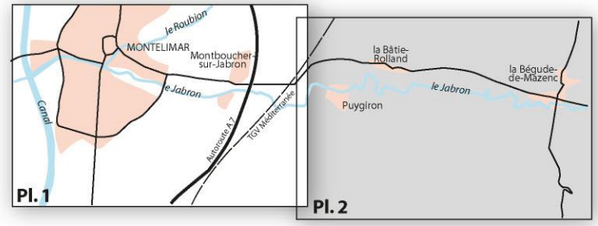


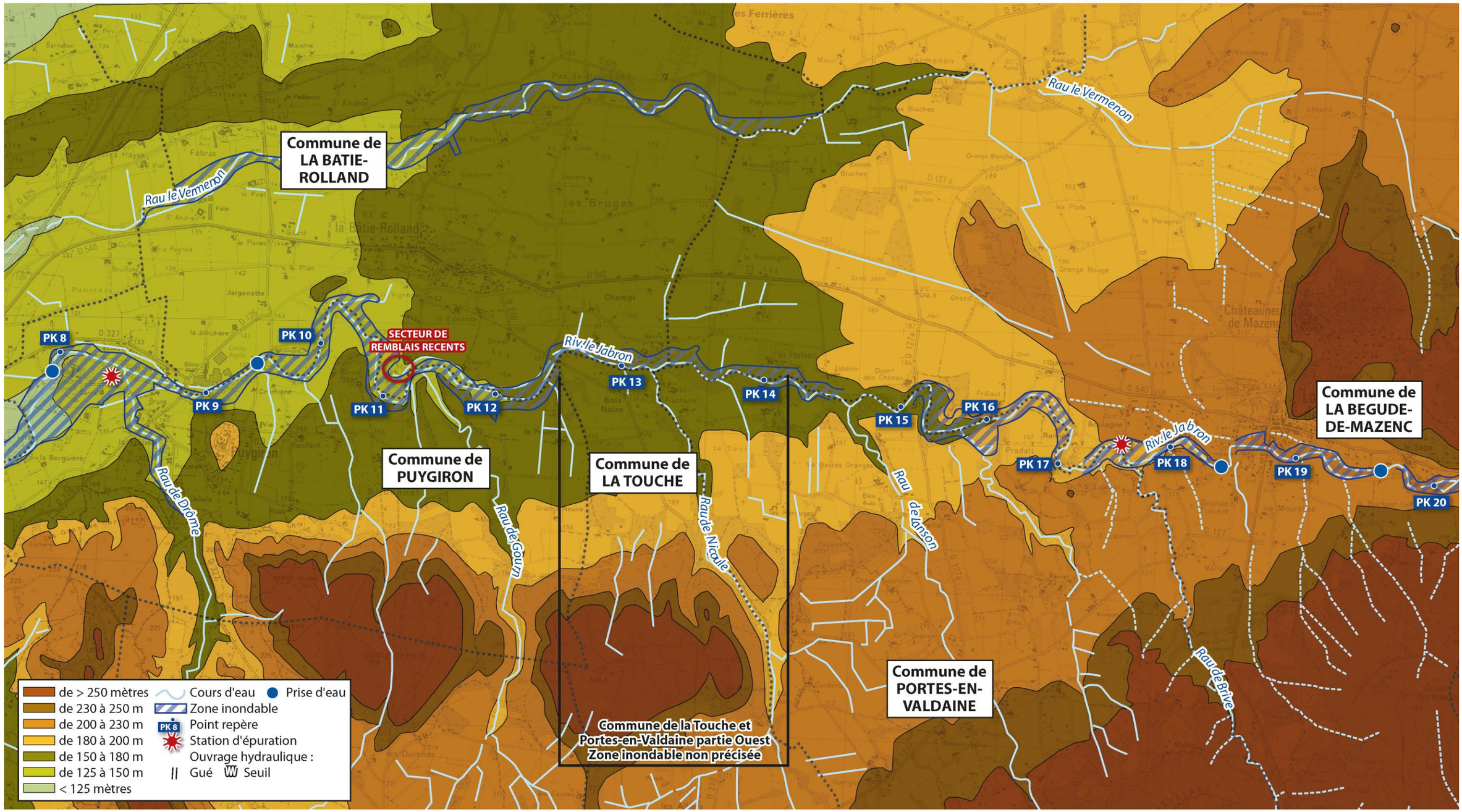


RELIEF ET HYDROLOGIE

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : Doc. d'urba-DDAF-DDT-DDASS Drôme
Carte réalisée par Soberco Environnement





1.3 - CONTEXTE HYDROLOGIQUE

1.3.1 – Le cadre réglementaire

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée-Corse

La zone d'étude dépend du **SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse approuvé par le comité de bassin le 16 octobre 2009 et par arrêté préfectoral le 20 novembre 2009**, en application de la loi sur l'eau du 30 décembre 2006.

Il a pour ambition, à travers la gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques, de contribuer à promouvoir un développement social et économique durable. Il représente le cadre de référence pour la politique de l'eau dans le bassin pour la période 2010-2015.

En application de la loi du 21 avril 2004 qui transpose la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), le SDAGE intègre les objectifs environnementaux définis par la Directive :

- l'atteinte d'un bon état des eaux en 2015,
- la non détérioration des eaux de surface et des eaux souterraines,
- la réduction ou la suppression des rejets toxiques,
- le respect des normes et objectifs dans les zones où existe déjà un texte réglementaire ou législatif national ou européen.

Dans le cadre de ce schéma directeur, un bilan concernant la qualité des eaux et des milieux aquatiques a été établi afin de définir "des orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques" présents sur l'ensemble du bassin versant. Les orientations fondamentales du SDAGE sont les suivantes :

- privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité,
- concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques,
- intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux,
- organiser la synergie des acteurs pour la mise en œuvre de véritables projets territoriaux de développement durable,
- lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé,
- préserver et re-développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques,
- atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir,
- gérer les risques d'inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

Le SDAGE défini également des objectifs pour les eaux souterraines, pour lesquels les mesures citées ci-dessus pour les masses d'eau superficielles s'appliquent également et auxquelles s'ajoutent les mesures suivantes : substituer certaines cultures par d'autres moins polluantes et renforcer la lutte contre les pollutions diffuses ou ponctuelles (résoudre les problèmes de pollution par les pesticides et les engrais agricoles comme les azotes, phosphores et matières organiques).

Objectifs de bon état des masses d'eau (SDAGE et DCE)

La caractérisation des masses d'eau (appelée parfois caractérisation du risque) est issue d'une analyse réalisée dans le document état des lieux de décembre 2004 et actualisée en 2007 dans le SDAGE. L'analyse a pour but d'apprécier la capacité de chaque masse d'eau de respecter ou non les objectifs de bon état à l'horizon 2015. Les masses d'eau sont réparties en trois classes :

- celles qui devraient respecter les objectifs de la directive, avec les programmes d'actions actuels ou prévus,
- celles qui nécessiteront des actions supplémentaires ou éventuellement un délai pour respecter les objectifs de la directive,
- celles pour lesquelles existe une incertitude, soit du fait d'un manque de données, soit du fait d'une méconnaissance des phénomènes physiques.

Pour les eaux superficielles, le bon état consiste en :

- Le "bon état chimique" de l'eau, lorsque sont respectées un certain nombre de normes qualité environnementale ;
- Le "bon (ou le très bon) état écologique", apprécié selon des critères biologiques notamment.

Pour les eaux souterraines, l'état est apprécié au regard de l'état chimique et de l'état quantitatif de l'aquifère.

Le site d'étude est concerné par plusieurs masses d'eau dont les objectifs sont les suivants :

Tableau des objectifs à atteindre pour les masses d'eau superficielles concernées par le projet

Code de la masse d'eau souterraine	Nom	Objectif d'état écologique	Objectif d'état chimique	Problèmes persistants en 2015
FRDR428a	Le Roubion du Jabron au Rhône	Bon état en 2021	Bon état en 2015	Paramètres généraux - qualité physico-chimique - flore aquatique
FRDR429a	Le Jabron de Souspierre à sa confluence avec le Roubion	Bon état en 2021	Bon état en 2015	Flore aquatique
FRDR10850	Ruisseau le Vermenon	Bon état en 2015	Bon état en 2015	/

Tableau des objectifs à atteindre pour les masses d'eau souterraines concernées par le projet

Code de la masse d'eau souterraine	Nom	Objectif quantitatif	Objectif d'état chimique	Problèmes persistants en 2015
FRDG327	Alluvions du Roubion et du Jabron – plaine de la Valdaine	Bon état en 2015	Bon état en 2021	Nitrates – Triazines - Métolachlore

Contrat de rivière

Un contrat de rivière est une procédure volontaire qui n'a pas de portée règlementaire mais permet aux utilisateurs de la ressource en eau au sein d'un même bassin versant de prendre en main la gestion et l'entretien des cours d'eau concernés dans un objectif de préservation de la ressource et de cohabitation des différents usages. Il s'agit d'un engagement "moral", technique et financier entre acteurs locaux sur un programme d'actions concertées pour la réhabilitation et la valorisation des milieux aquatiques. Ce contrat est à l'initiative d'une ou plusieurs structures intercommunales représentatives de l'ensemble du bassin versant de la rivière et a une durée, en général, de cinq ans.

Mis en place par les circulaires du 5 février 1981 et du 12 novembre 1985 dans le cadre de la réalisation des cartes départementales d'objectifs de qualité des eaux, il est devenu un véritable outil de réflexion et d'actions locales autour de la rivière.

Contrat de rivières

Le territoire n'est pas couvert par un contrat de rivière. Celui-ci est en phase de construction.

Les études préliminaires ont fait ressortir divers enjeux sur le Jabron, pour la gestion d'abord :

- dans Montélimar : au regard des enjeux forts et des risques d'inondation, une restauration d'un état plus naturel et un meilleur fonctionnement géomorphologique (latéral notamment) est impossible. En ce sens, c'est l'amélioration de la qualité des habitats, dégradés, qui est l'objectif de ce secteur ; ainsi que l'accueil et maintien des populations piscicoles issues du Rhône (anguille, Toxostome, Blageon et autres cyprinidés d'eau vive).

- sur le secteur incisé de Montboucher-sur-Jabron, le remplissage alluvial est naturellement faible. Aujourd'hui il est inenvisageable de restaurer la charge en transit telle qu'elle pouvait l'être (pas de zone de recharge). L'ampleur des phénomènes d'incision est telle qu'il sera difficile de restaurer le secteur de ce point de vue. En revanche la qualité des habitats très dégradée pourra être améliorée.

- sur le secteur dynamique situé entre la Bâtie-Rolland et la Bégude-de-Mazenc : il faut préserver l'état actuel de ce secteur. Les conditions d'habitats sont bonnes, le fonctionnement morphologique équilibré.

Les objectifs de continuité piscicole concernent deux groupes de poissons :

- restaurer la continuité pour le Toxostome et l'anguille, à minima jusqu'à la Bégude-de-Mazenc sur le Jabron. L'objectif est ambitieux car il s'agit de deux espèces aux capacités de franchissement limitées, mais il bénéficiera à tous les cyprinidés en provenance du Rhône.

- restaurer la continuité pour le Barbeau méridional jusqu'à la cascade de Rivales sur le Jabron, ce qui favorisera également les déplacements de la Truite.

1.3.2 – Les cours d'eau de la zone d'étude

LE ROUBION :



Le Roubion à Montélimar après sa confluence avec le Jabron

Prenant sa source à 673 mètres d'altitude au sud du village de Bouvières, le Roubion se jette dans le Rhône à Montélimar, après environ 60 km de cours. Presque à sec en été (0,5 m^3/s) en étiage, il peut charrier jusqu'à 350 m^3/s (presque autant que le débit moyen de la Saône à Lyon) en cas de crue.

Le Roubion est donc une rivière à régime torrentiel, typique des cours d'eau des Préalpes du Sud.

Son volume annuel est de 90 millions de m^3 à 30 km de sa source et son débit moyen annuel est de 2,7 m^3/s. Il reçoit les eaux du Jabron à l'Est de Montélimar.

LE JABRON :



Le Jabron à La Bâtie-Rolland

Principal cours d'eau du site d'étude, il prend sa source sur la commune de Comps et parcourt 39 km avant de se jeter dans le Roubion à Montélimar. Son bassin versant couvre une superficie de 85 km^2. Ses principaux affluents sont le Vermenon, la Citelles, le ruisseau de Drôme, le ruisseau de Gourn et le ruisseau de Nicoule.

Le Jabron est également une rivière à régime torrentiel, qui se caractérise par un contraste entre les hautes eaux d'hiver et du début du printemps et le minimum d'août, par de fortes variations inter-annuelles et des crues redoutables. Son débit moyen mensuel, mesuré à la station de Souspierre, varie entre 0,15 m^3/s et 0,6 m^3/s (année 2006).

Les débits de crues peuvent atteindre 17 m^3/s (moyenne journalière sur une fréquence décennale) avec un débit instantané moyen de 35 m^3/s (fréquence décennale). Les débits maximum ont été relevés en 1993 avec 67 m^3/s (débit instantané) et 2003 avec 36 m^3/s (débit journalier maximum). La hauteur d'eau maximum atteinte a été de 3,48 m en 1993.



Décrue du Jabron en novembre 2003



Phénomène d'érosion des berges au Sud de la Bâtie-Rolland

Les terrains limoneux et marneux ainsi que le régime torrentiel du Jabron constituent des conditions favorables aux phénomènes d'érosion importants. Lors de fortes crues, les berges sont remaniées, ce qui participe à la dynamique naturelle du cours d'eau. On constate ce phénomène sur plusieurs secteurs de la rivière.

Ces phénomènes sont à prendre en compte pour les aménagements riverains du cours d'eau et notamment dans le cadre de l'aménagement d'une Véloroute Voie Verte dont le tracé cherche à longer au mieux le cours d'eau.

Le Jabron, dont le cours a été localement modifié par des ouvrages hydrauliques, tels que les seuils et les gués, s'enfonce dans son lit. Ce phénomène est particulièrement visible dans les secteurs marneux.

LE VERMENON :

Le Vermenon est le plus important affluent du Jabron : il prend sa source non loin de Souspierre sur le versant Ouest des « Quatres Limites » et se jette dans le Jabron après 16 km à Montboucher-sur-Jabron, entre l'autoroute A7 et la ligne LGV. La crue du Vermenon en 2003 fut également importante.



Effet de la crue du Vermenon en novembre 2003

Le Jabron parcourt la zone d'étude d'Est en Ouest avant de se jeter dans le Roubion. Il possède un régime torrentiel, susceptible de provoquer des inondations.

1.3.3 – La qualité des eaux superficielles

Les données sur la qualité de l'eau du Jabron fournies par trois stations de mesure montrent que l'eau est de bonne qualité pour l'ensemble des paramètres considérés, sur la zone d'étude et en amont de la zone d'étude (Dieulefit). L'état initial réalisé dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau a montré des problèmes de flore aquatique, motivant un report d'atteinte des objectifs de qualité à 2021 (au lieu de 2015).

Pour le Roubion, la qualité est globalement bonne mais présente des problèmes récurrents de dégradation par les pesticides. Les objectifs d'atteinte de la qualité sont également reportés à 2021.

La qualité des cours d'eau est globalement correcte sur la zone d'étude mais nécessite des points de vigilance, notamment en raison de problèmes récurrents de pollution diffuse (pesticides).

1.3.4 – Les zones inondables

Toutes les communes intéressant le site d'étude sont sujettes aux inondations du Jabron et du Roubion. La ville de Montélimar est largement protégée par des digues à l'Est qui limitent le champ d'expansion des crues.

Le risque inondation à Montélimar est couvert par un Plan d'Exposition aux Risques d'Inondation (PERI, 11/07/1994) le long du Jabron et du Roubion et par un Plan des surfaces Submersibles (PSS, 08/01/1979) pour le Rhône.

Les autres secteurs ne sont pas couverts par un Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI). Le niveau de risque est renseigné par une étude hydraulique ancienne (schéma d'aménagement du Jabron, SOGREAH, avril 1990). Seuls sont représentés sur les cartes les périmètres inondés lors des crues de fréquence centennales.

L'enveloppe de la zone inondable est assez mince sur le Jabron, en partie amont. L'encaissement du cours d'eau et la présence de digues limitent l'expansion latérale du cours d'eau. L'enveloppe d'inondation s'élargie vers la partie aval à l'approche de la confluence avec le Roubion sur Montélimar.

La vallée du Jabron est concernée par des zones inondables, notamment sur sa partie aval à l'entrée de Montélimar.

1.3.5 – Les ouvrages hydrauliques et l'assainissement

Les communes de Montboucher-sur-Jabron, La Bâtie-Rolland, de Puygiron et de la Bégude-de-Mazenc disposent de stations d'épuration en bordure du Jabron

On compte également de nombreux ouvrages hydrauliques, seuils, gués, prise d'eau, qui figurent sur la carte « Relief et hydrologie ».

1.3.6 – Les zones humides

En Rhône-Alpes, les zones humides ont été inventoriées dans le cadre d'un programme coordonné par les conservatoires d'espaces naturels : les inventaires départementaux des zones humides.

Ces données disponibles sur certains départements (dont la Drôme) sont mises à disposition par la DREAL. Elles sont des **supports méthodologiques et d'alerte** à l'attention des différents acteurs du territoire et des services de police de l'eau de l'État. Ce ne sont pas des zonages opposables.

Sur la zone d'étude, les zones humides inventoriées correspondent aux cours d'eau (Roubion, Jabron, et leurs affluents) avec une enveloppe plus ou moins large correspondant largement aux enveloppes d'inondations. Les zones humides sont larges dans la partie aval, et se restreignent vers l'amont lorsque les rivières deviennent plus encaissées.

Aucun plan d'eau, ou autre secteur, n'est référencé par cet inventaire comme zone humide sur la zone d'étude.

A une **échelle locale**, les études de terrain ont permis de déterminer les surfaces en zone humide suivant les critères flore et habitats naturels. La circulaire DGPATT/C2010-3008 du 18 janvier 2010 donne les critères de définition des zones humides, dans le cadre de l'application de l'article R.211-108 du code de l'environnement et de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009.

Un secteur est considéré comme zone humide lorsqu'au moins un des critères suivant est vérifié :

- critère flore : présence d'espèces végétales typiques des milieux humides (flore hygrophile), suivant des indices d'abondance de cette flore,

- critère habitat naturel : présence d'habitats naturels pouvant être rattachés, sur des critères phytosociologique, à un type d'habitats correspondant à un milieu humide,

- critère pédologie : présence dans le sol, à des profondeurs définies, de caractéristiques traduisant la présence d'un excès en eau, au moins à certaines périodes de l'année.

Suite aux inventaires de terrain, plusieurs secteurs ont été identifiés en zone humide aux abords du Jabron : ils correspondent aux habitats de type friche humide et roselière terrestre (Cf. carte des Habitats naturels dans la partie 2 - Milieu naturel, plus loin).



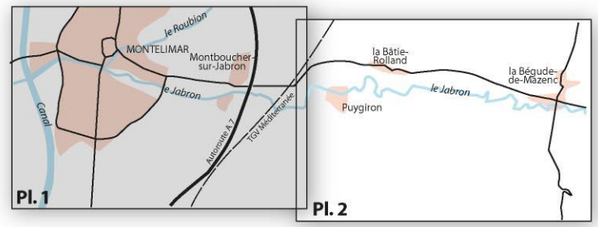
Secteur de zone humide

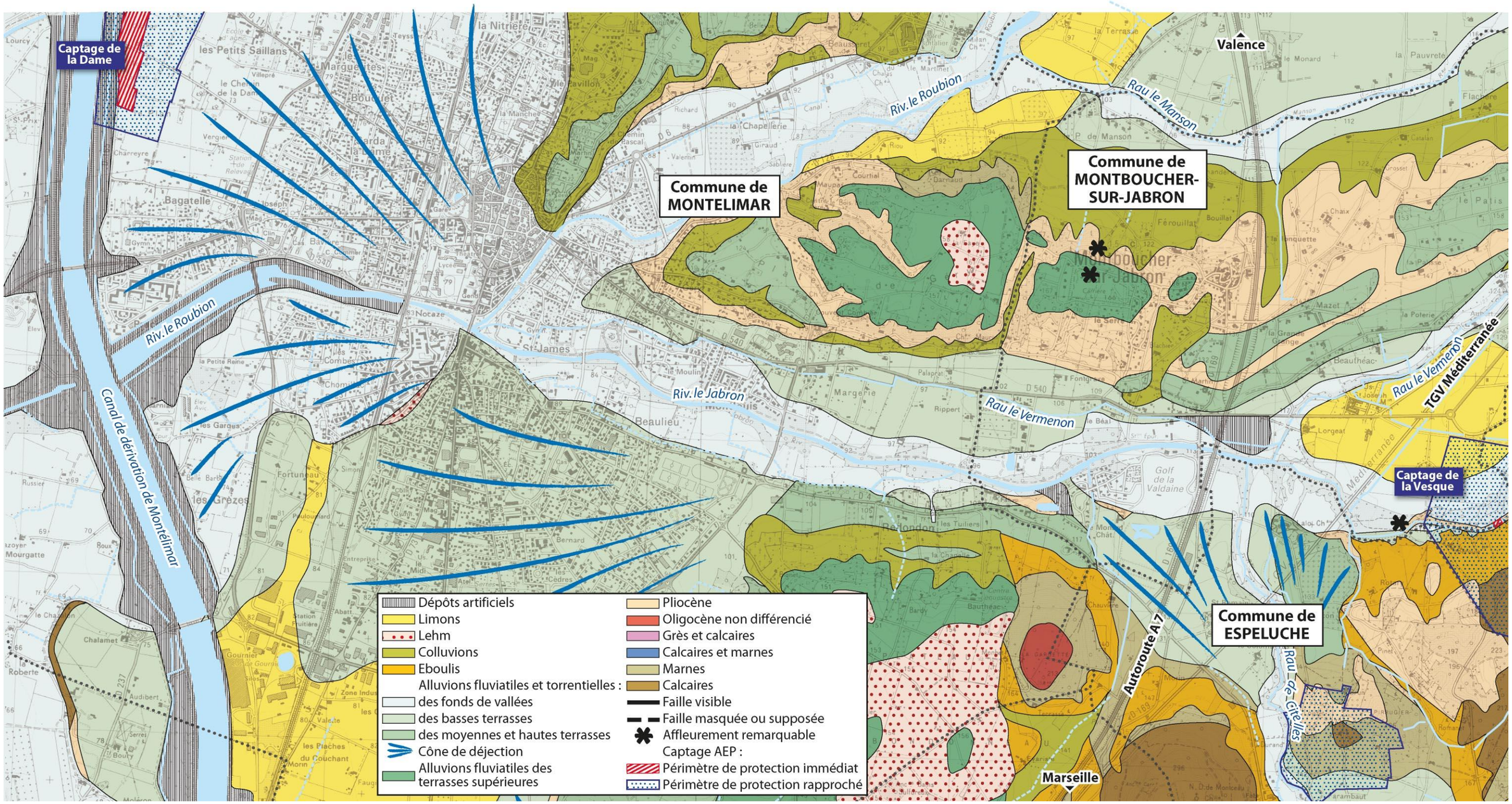
GEOLOGIE ET HYDROGEOLOGIE

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Source : Carte géologique Montélimar BRGM / Doc. urba AS1
Carte réalisée par Soberco Environnement

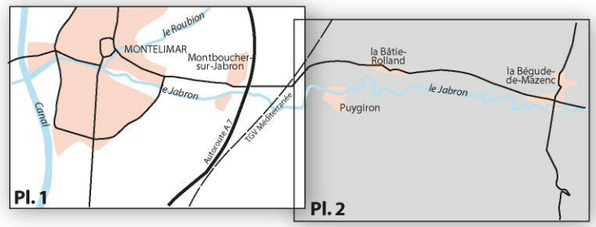


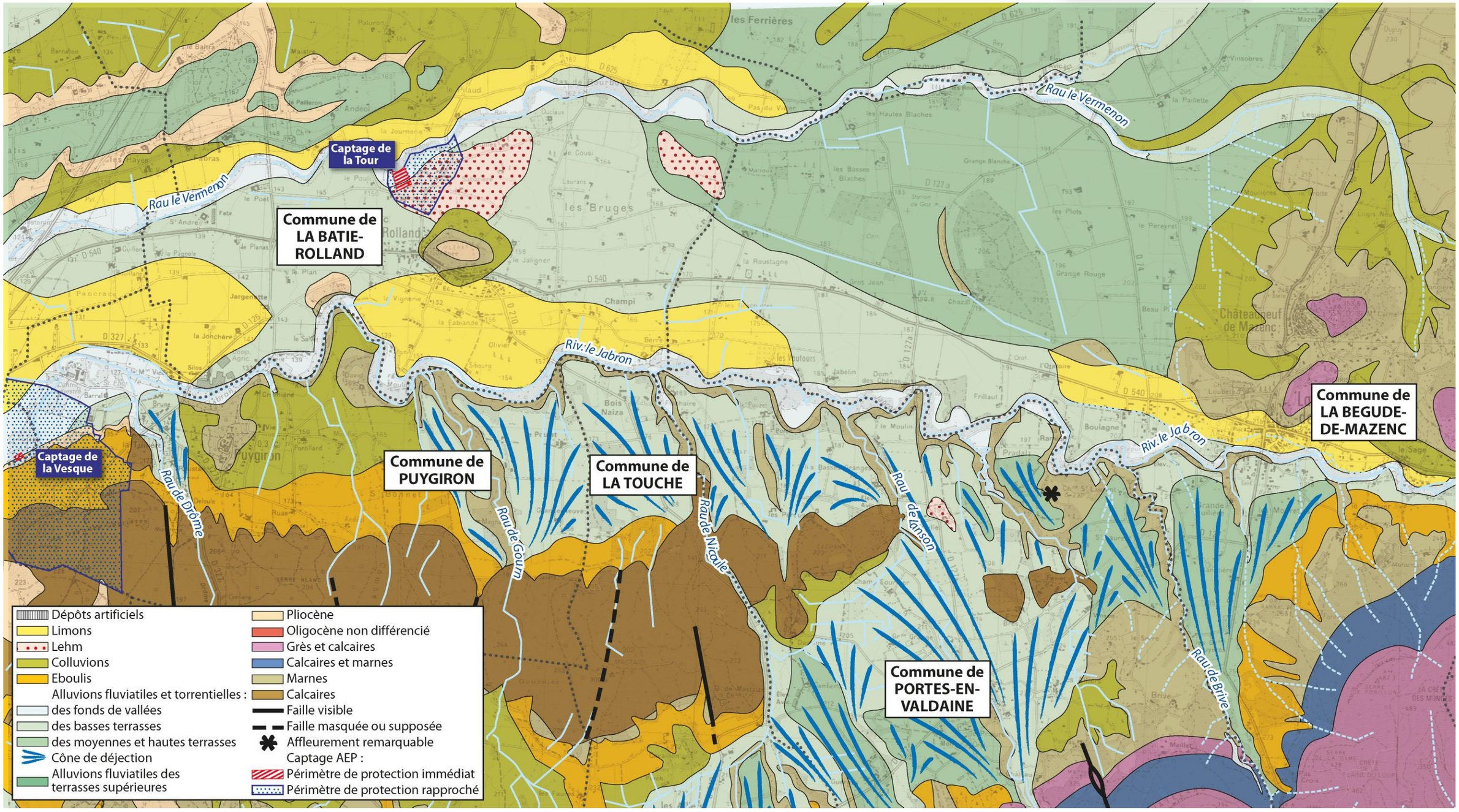


GEOLOGIE ET HYDROGEOLOGIE

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Source : Carte géologique Montélimar BRGM / Doc. urba AS1
Carte réalisée par Soberco Environnement





1.4 - CONTEXTE GEOLOGIQUE

1.4.1 – Le contexte général

Au niveau géologique, le bassin de Montélimar et les collines rhodaniennes qui l'enserrent forment un vaste cirque dépressionnaire comblé d'alluvions du quaternaire.

1.4.2 – Les formations géologiques du site d'étude

De façon plus précise, les formations géologiques présentes le long du Jabron sont les suivantes :

- Les limons : sur le site d'étude, ils occupent ponctuellement la rive droite du Jabron. Ils ont une structure limono-sablo-argileuse et sont répandus sur une faible épaisseur (< à 1 m).
- Les alluvions fluviatiles et torrentielles: elles occupent la majeure partie du site d'étude. On distingue les alluvions des hautes terrasses constituées de sables et galets roulés de calcaire et de grès calcaire, des moyennes terrasses et des basses terrasses très calcaires.
- Les marnes : ce sont des marnes bleues à bancs de grès roux. Elles sont surtout présentes le long du Jabron et de ses affluents entre la Bâtie-Rolland et l'amont.
- Les grès et calcaire : ils sont constitués de calcaires blancs qui forment de petites falaises, gagnant de la hauteur en allant vers l'Est.
- Les colluvions : elles se sont formées partout où affleure un substratum de roches meubles à faciès argileux, limoneux ou sableux.
- Les éboulis : ils sont issus de phénomène d'altération d'alluvions très calcaires.
- Les formations du Pliocène inférieur marin: elles sont constituées soit d'argiles bleues limono-sableuses soit de sables de couleur gris-bleu ou jaune.



Formations marneuses en rive gauche du Jabron

Plusieurs sections des berges de la rivière du Jabron sont concernées par des affleurements géologiques ou par des terrains marneux particulièrement instables et friables.

Ces terrains présentent des contraintes géotechniques et devront faire l'objet de dispositions particulières ou être évités pour le tracé du projet de véloroute-voie verte.

1.5 - CONTEXTE HYDROGEOLOGIQUE

1.5.1 – Le contexte général

Le site d'étude est concerné par une masse d'eau souterraine FRDG327 intitulée « Alluvions du Roubion et du Jabron – plaine de la Valdaine ». Elle est située à l'Est de Montélimar dans la plaine de la Valdaine sur environ 20 km de long et 10 km de large. Elle regroupe les alluvions anciennes et récentes du Roubion et du Jabron pour une superficie de 170 km^2 environ.

L'aquifère est mal protégé et la forte perméabilité des alluvions augmente cette sensibilité : la couverture limoneuse est très faible et la plupart du temps inexistante et, dans la partie amont des plaines, le niveau piézométrique est assez proche de la surface du sol rendant plus sensibles ces zones.

La qualité de la masse d'eau est jugée médiocre (données 2009) de part le critère quantitatif (gestion de la ressource) et le critère chimique (pollution agricole principalement).

Rappel sur les notions de sensibilité et de vulnérabilité des aquifères

La sensibilité d'un aquifère est définie d'après la qualité de l'eau, l'utilisation de la nappe (actuelle ou potentielle), l'importance des réserves et des ouvrages de captage réalisés ou en projet.

La vulnérabilité d'un aquifère dépend, quant à elle, de la perméabilité du milieu et du degré de protection que lui assure la couverture superficielle en fonction de sa nature et de son épaisseur.

1.5.2 - L'exploitation des eaux souterraines

Plusieurs captages d'eau souterraine sont présents dans la zone d'étude.

- Le captage de la Vesque à Puygiron et Montboucher-sur-Jabron (arrêté préfectoral n° 09-5666 du 8 décembre 2009).

Les servitudes associées aux périmètres de protection sont les suivantes pour ces deux forages :

- périmètre de protection immédiate : « *toutes activités autres que celles nécessaires à l'entretien et l'exploitation des ouvrages y sont interdites* » ;

- périmètre de protection rapproché : « *sont interdits :*

Les faits et activités susceptibles de favoriser les infiltrations rapides et d'affaiblir la protection naturelle des eaux souterraines :

- *la création de forages profonds…*
- *les ouvrages destinés à l'infiltration des eaux en profondeur, qui seraient susceptibles de mettre en communication directe des écoulements superficiels et l'aquifère capté.*
- *la création de retenues d'eau importantes*
- *…*

Et d'une manière générale tout fait susceptible d'altérer la qualité des eaux.»

- périmètre de protection éloigné : « *les activités et les implantations potentiellement polluantes ne pourront être admise que sur la base d'études hydrogéologiques démontrant leur innocuité.* »

- Le captage de la Tour à la Bâtie-Rolland, exploité par Montélimar (arrêté préfectoral n° 2537 du 6 juin 1995).

Les servitudes associées aux périmètres de protection sont les suivantes :

- périmètre de protection immédiate : « A la surface de ce périmètre, *toutes activités autres que celles nécessaires à l'entretien des ouvrages seront interdites. »*

- périmètre de protection rapprochée : « *sur ce périmètre seront interdites les activités suivantes :*

  - *les constructions nouvelles de toute nature*
  - *…* »

- Le captage de la Dame à Montélimar, font l'objet d'un projet de révision des servitudes (28 mars 2012).

Le projet propose les servitudes suivantes :

- périmètre de protection immédiate : « *Toutes activités autres que celles nécessaires à l'entretien et l'exploitation des captages et installations de pompage y sont interdites. »*

- périmètre de protection rapprochée *: « sont interdits :*

  - *Les activités ou faits susceptibles de créer des foyers de pollution, ponctuels ou diffus, et en particulier :*
  - *les rejets au milieu superficiel (fossés) ou l'épandage agricole d'eaux usées ou de boues d'origine domestique, agricole ou industrielle ;*
  - *toute excavation supérieure à 1,5 m ;*
  - *la création de retenue d'eau ;*
  - *La création de chemins nouveaux ou l'aménagement de voies ou de chemins existants pour y permettre un trafic courant par des véhicules ;*
  - *Les aménagements ou activités susceptibles de favoriser les infiltrations rapides et en particulier :*
  - *Les dispositifs d'infiltration d'eau pluviale de chaussée ou de parking ;*
  - *…* »

- périmètre de protection éloignée :

«Tous travaux d'excavation, interventions ou incidents à l'intérieur de ce périmètre devra donner lieu à une attention toute particulière sur les risques sanitaires.

Une démarche de sensibilisation devra être entreprise et de bonnes pratiques devront être négociées sur place.

Les réseaux d'eau pluviale devront âtre conçus pour ne pas favoriser les apports d'eau non contrôlés dans l'emprise du périmètre de protection rapprochée. Les modalités d'infiltration des eaux pluviales devront garantir la pérennité de la qualité des eaux souterraines.

Les projets d'urbanisme et d'aménagement devront intégrer la dimension de protection de la nappe :

  - *sécurisation des ouvrages de collecte d'eau pluviale et d'eau usée ;*
  - *recensement, contrôle et sécurisation ou élimination progressive des stockages potentiellement dangereux pour les eaux souterraines (stockage d'hydrocarbures supérieurs à 3 m³, dépôts de substances potentiellement polluantes …) ;*
  - *sélection des projets d'aménagement qui ne doivent pas être potentiellement dangereux pour les eaux souterraines. »*

Le site d'étude du Jabron est directement concerné par les périmètres de protection du captage de la Vesque à Montboucher-sur-Jabron et Puygiron.

1.6 - RISQUES NATURELS

Les différents types de risques auxquels la zone d'étude est soumise sont :

- inondation ;

- mouvement de terrain ;

- sismicité ;

- industrie nucléaire (centrale de Cruas – Meysse en Ardèche) ;

- transport de matières dangereuses (canalisation de gaz) ;

Plusieurs arrêtés de catastrophes naturelles ont été pris sur les communes de la zone d'étude. Ils concernent principalement les crues du Jabron : on peut notamment citer les années 1982, 1988, 1993 ; 1994 et 2003. On peut noter également les arrêtes concernant les mouvements de terrains pour les communes de Montélimar (1997).

Les communes de la zone d'étude se situent en zone de sismicité 1a (La Bâtie-Rolland) et en zone de sismicité 1b (Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron). Les risques évalués sont de très faible à faible.

Les communes de la zone d'étude sont soumises principalement à deux grands types de risque : mouvements de terrain et ravinements, et inondations.

2 - MILIEU NATUREL

2.1 – CONTEXTE GENERAL

La zone d'étude est à dominante urbaine à l'Ouest (Montélimar) et agri-naturel à l'Est. Les secteurs de naturalité sont regroupés autour des cours d'eau : Rhône, Roubion et Jabron.

2.1.1 – Zonages protégées et zonages d'intérêt écologiques

Sur la zone d'étude (Cf. cartes pages suivantes), on recense deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type II, trois ZNIEFF de type I, une Zone Natura 2000 et deux Espaces Naturels Sensibles (ENS).

ZNIEFF DE TYPE II *:

Le zonage de type II traduit les fortes interactions (notamment d'ordre hydraulique) liant les divers éléments de cet ensemble, au sein duquel les secteurs biologiquement les plus riches sont retranscrits par plusieurs zones de type I (îles, lônes, secteurs de brotteaux, confluences…).

Il souligne également particulièrement les fonctionnalités naturelles :

- celles de nature hydraulique (champ d'expansion naturelle des crues, protection de la ressource en eau) ; les aquifères souterrains sont sensibles aux pollutions accidentelles ou découlant de l'industrialisation, de l'urbanisation et de l'agriculture intensive,

- celles liées à la préservation des populations animales ou végétales, en tant que zone de passages et d'échanges entre le fleuve et les réseaux affluents pour ce qui concerne la faune piscicole, zone d'alimentation ou de reproduction pour de nombreuses espèces.

- Ensemble fonctionnel du Roubion, 4 920 hectares :

Cette zone intègre l'ensemble fonctionnel formé par le Roubion, ses annexes fluviales et quelques-uns de ses affluents.son intérêt est conforté par la présence du Castor, de la Bouvière et de nombreuses chauves-souris (colonie de Minioptères de Schreibers). La flore présente des cortèges intéressants des zones humides et des zones méditerranéennes.

Un des enjeux forts consiste à maintenir le lien fonctionnel entre le Roubion et le Rhône.

- Ensemble fonctionnel formé par le Moyen-Rhône et ses annexes fluviales, 23 838 hectares :

Ce très vaste ensemble linéaire délimite l'espace fonctionnel formé par le cours moyen du Rhône (depuis Lyon jusqu'à Pierrelatte), ses annexes fluviales : « lônes » (milieux humides annexes alimentés par le cours d'eau ou la nappe phréatique, correspondant souvent à d'anciens bras du fleuve) et « brotteaux » installés sur les basses terrasses alluviales», son champ naturel d'inondation. Outre la faune piscicole, le Rhône et ses annexes conservent un cortège d'espèces remarquables tant en ce qui concerne les insectes que les mammifères ou l'avifaune.

ZNIEFF DE TYPE I :

- Le Jabron, 370 hectares :

Cette ZNIEFF se situe le long du Jabron entre Montélimar et Souspierre. Le Jabron prend sa source dans les montagnes en amont de Dieulefit, et rejoint le Roubion, juste à l'entrée de Montélimar, avant de se jeter dans le Rhône. A la latitude de Montélimar, la végétation est très nettement influencée par le climat méditerranéen. Les milieux qui bordent la rivière, en portent la marque. Mentionnons la richesse en orchidées et la présence d'espèces animales remarquables typiques des milieux alluviaux (Petit Gravelot, Martin-pêcheur, Bouscarle de Cetti, Castor d'Europe…).

- Delta du Roubion et ancien Rhône à Rochemaure, 440 hectares :

Cette ZNIEFF concerne le Roubion dans la traversée de Montélimar et à sa confluence. Elle présente un intérêt au vu des habitats rivulaires (galerie forestière bordant les cours d'eau, roselières). Ces milieux sont favorables à tout un ensemble d'oiseaux (oiseaux d'eau, rapaces…), au Castor et au brochet (frayère).

- Ripisylve du lit du Roubion, 783 hectares :

Le zonage enveloppe la rivière de Soyans à Montélimar. La qualité de l'eau et des milieux naturels périphériques (ripisylves, pelouses calcaires, boisements) permettent la présence de la Bouvière et de plusieurs oiseaux d'eau (Aigrette garzette et Bihoreau gris). Le Castor est également très présent sur le secteur.

NATURA 2000 :

Le réseau Natura 2000 fait l'objet d'un paragraphe spécifique (2.2).

Au niveau de la zone d'étude, le périmètre du site Natura 2000 FR 8201679 « Rivière du Roubion » s'inscrit dans celui de la ZNIEFF de type 2 « Ensemble fonctionnel du Roubion « et se superpose partiellement à celui de la ZNIEFF de type 1 « Ripisylve lit du Roubion ».

D'une superficie de 621 ha, il concerne la rivière Roubion, qui située à la limite de deux aires climatiques, accueille de nombreuses espèces animales et végétales des milieux alluviaux. Deux habitats d'intérêt communautaire prioritaire y sont représentés et cinq espèces animales d'intérêt communautaire ont été recensées.

Le DOCOB de ce site est rédigé. Les structures porteuses sont l'Association des amis de la réserve nationale de l'ile de la Platière (structure opératrice) et le Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron (structure animatrice).

A l'échelle du site d'étude, il convient de retenir plus particulièrement les périmètres de la ZNIEFF de type I « Le Jabron ».

Rappel sur les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique et les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux

L'inventaire ZNIEFF est un inventaire national établi à l'initiative et sous le contrôle du Ministère de l'Environnement. Il constitue un outil de connaissance du patrimoine naturel de la France. Il ne constitue pas une mesure de protection juridique directe. Toutefois, l'objectif principal de cet inventaire réside dans l'aide à la décision en matière d'aménagement du territoire vis à vis du principe de la préservation du patrimoine naturel. Cet inventaire fait actuellement l'objet d'une mise à jour.

***Les ZNIEFF de type 2**, concernent les grands ensembles naturels, riches et peu modifiés avec des potentialités biologiques importantes qui peuvent inclure plusieurs zones de type 1 ponctuelles et des milieux intermédiaires de valeur moindre mais possédant un rôle fonctionnel et une cohérence écologique et paysagère.*

***Les ZNIEFF de type 1** sont des sites, de superficie en général limitée, identifiés et délimités parce qu'ils contiennent des espèces ou au moins un type d'habitat de grande valeur écologique, locale, régionale, nationale ou européenne.*

Rappel sur les zones Natura 2000

*Directive 92/43/CEE, dite « **Directive Habitat** » portant sur la conservation des habitats naturel ainsi que de la faune et de la flore sauvage a été adoptée en mai 1992. Cette directive entend contribuer à assurer le maintien et/ou la restauration des habitats naturels et des habitats d'espèces dans un état de conservation favorable, et répondre ainsi aux objectifs de la convention mondiale sur la préservation de la biodiversité. Un inventaire des habitats naturels a été effectué.*

Les sites retenus à la suite de cet inventaire sont proposés à la Commission Européenne pour être intégrées au réseau NATURA 2000 et devenir des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) au sein desquelles sont mises en œuvre des mesures visant la préservation des biotopes, en particulier en favorisant les activités de gestion «écologique».

Rappel sur les Espaces Naturels Sensibles (ENS)

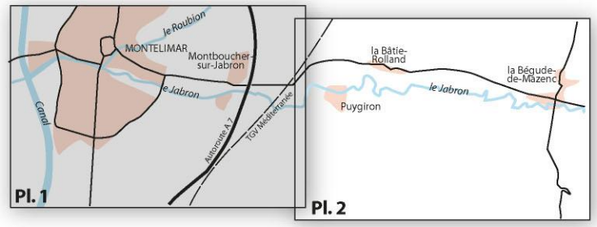
Il s'agit d'une procédure sur l'initiative du Conseil Général qui vote l'institution d'une taxe départementale des espaces naturels sensibles, perçue sur les constructions nouvelles soumises à permis de construire. L'objectif est de protéger et ouvrir au public les milieux naturels menacés et les sentiers figurant sur la Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). Les espaces naturels sensibles sont retenus à partir de critères concernant la valeur floristique, faunistique, paysagère de la zone considérée mais leur composante sociale en tant qu'espace récréatif est aussi prise en considération.

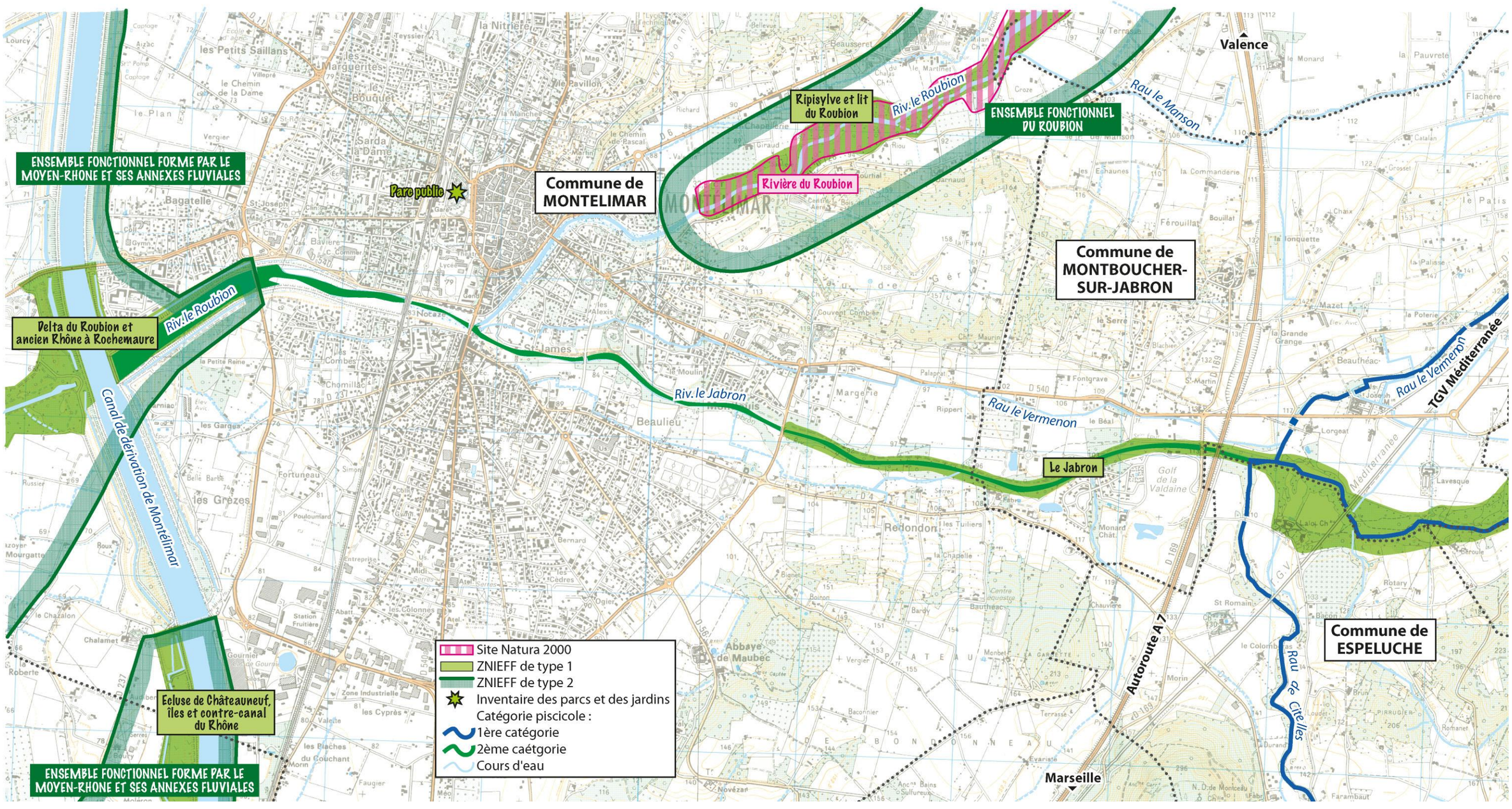
MILIEU NATUREL

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : DREAL Rhône-Alpes / Comité Bassin RMC 1995
Carte réalisée par Soberco Environnement

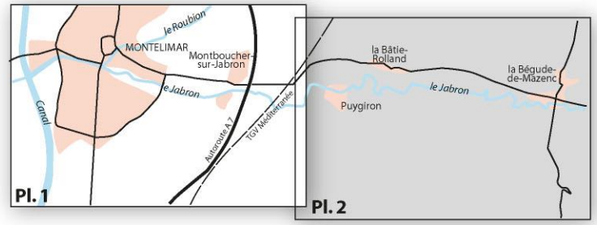


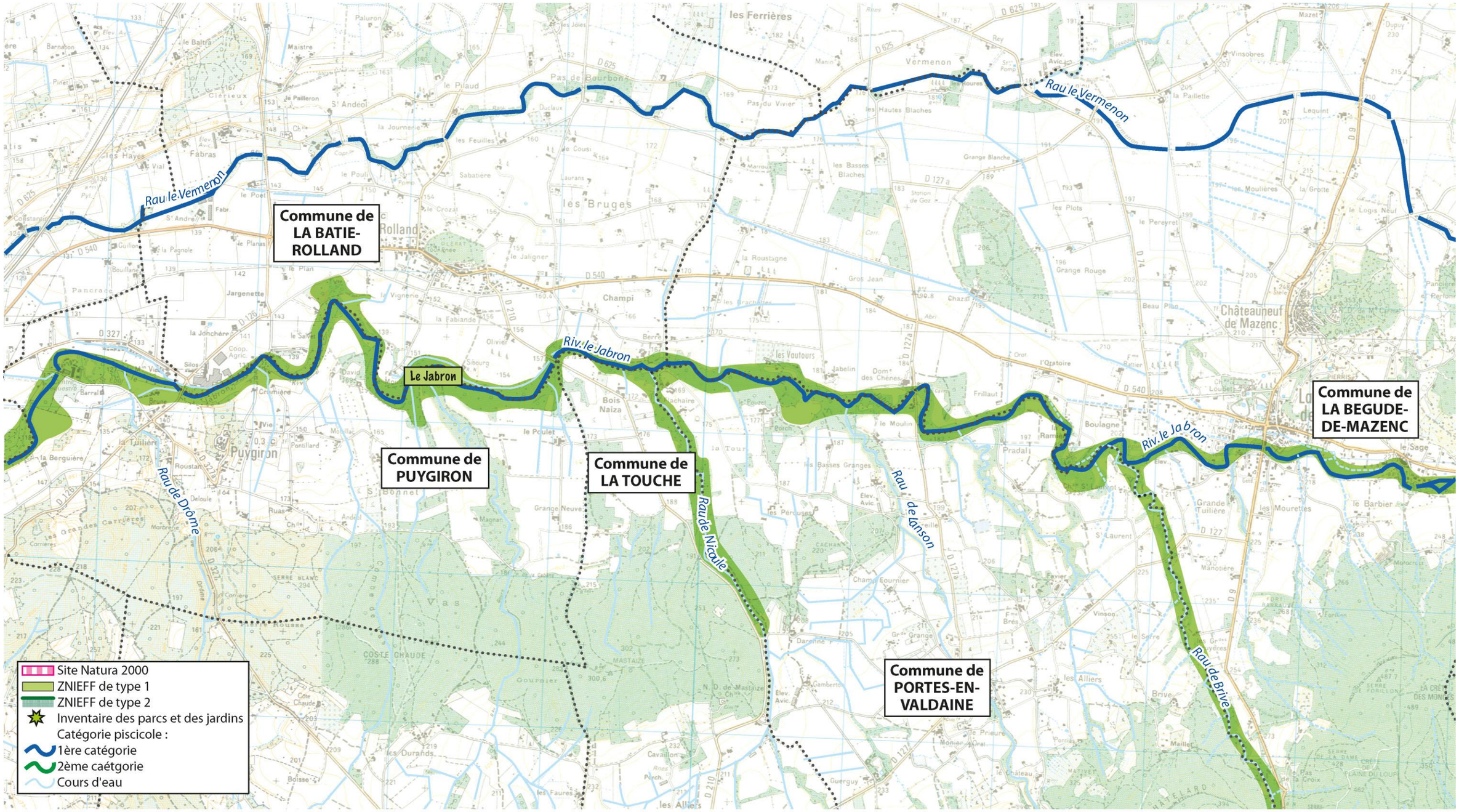


MILIEU NATUREL

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : DREAL Rhône-Alpes / Comité Bassin RMC 1995
Carte réalisée par Soberco Environnement





2.2 – LE RESEAU NATURA 2000

Le secteur élargi à 30 km autour de la zone d'étude est concerné par plusieurs sites Natura 2000. Leurs caractéristiques sont reprises dans le tableau suivant :

Site Natura 2000	Type / Gestionnaire	Habitats d'intérêt communautaire	Espèces d'intérêt communautaire	Menaces principales
FR8201679 **Rivière le Roubion**	SIC Association des amis de la réserve nationale de l'ile de la Platière (structure opératrice) Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron (structure animatrice)	Rivières Pelouses sèches Forêts alluviales, forêts galeries	Poissons : Toxostome, Blageon, Barbeau méridional, Chabot Mammifères : Castor d'Europe	Mise en culture Pollution des eaux de surface / Endigages, remblais, plages artificielles Espèces introduites
FR8201677 **Milieux alluviaux du Rhône aval**	SIC AARNIP Association des amis de la réserve nationale de l'ile de la Platière (structure animatrice et opératrice) DOCOB sur 4 sites (1998)	Lacs, rivières Pelouses calcaires, pelouses sèches Forêts alluviales, forêts galeries	Insectes : Cordulie à corps fin, Agrion de Mercure, Gomphe de Graslin, Lucane cerf-volant, Grand capricorne Poissons : Lamproie de planaire, Alose feinte, Toxostome, Blageon, Bouvière, Barbeau méridional, Apron, Chabot Mammifères : Castor d'Europe, Loutre	Modification hydrographique Mise en culture/ Utilisation de biocides, d'hormones et de produits chimiques Plantations forestière en terrain ouvert Lignes électriques et téléphoniques Extraction de sables et graviers / Pollution des eaux de surface Endigages, remblais, plages artificielles
FR8212010 **Printegarde**	ZPS Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage Ardêche (Structure opératrice) Commune du Pouzin (Structure animatrice)	/	Oiseaux : Grèbe castagneux, Grèbe huppé, Blongios nain, Héron cendré, Canard siffleur, Canard chipeau, Sarcelle	Autres activités d'urbanisation, industrielles ou similaires
FR8201697 **Grotte à chauves-souris de Baume Sourde**	SIC LPO Rhône-Alpes DOCOB en cours d'élaboration	Rivières Pelouses sèches Grotte Forêts galeries	Chauves-souris : Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Petit murin, Minioptère de Schreibers, Murin à oreilles échancrées	Randonnées, équitation et véhicules non motorisés Véhicules motorisés Alpinisme, escalade, spéléologie Canalisation et dérivation des eaux
FR8201676 **Sables du Tricastin**	SIC Pas de porteur DOCOB non entamé	Dunes intérieures Pelouses calcaires Prairies humides, marais calcaires Chênaie	Insectes : Grand capricorne Chauves-souris : Petit rhinolophe, Petit murin, Minioptère de Schreibers, Murin à oreilles échancrées, Vespertilion de Bechstein, Grand murin	Mise en cultures Carrières de sables et graviers Véhicules motorisés / Piétinement, surfréquentation Captage des eaux de surface Dépôt de déchets ménagers liés aux installations récréatives
FR8212018 **Massif de Saou et crêtes de La Tour**	ZPS Pas de porteur DOCOB non entamé	/	Oiseaux : Bondrée apivore, Milan noir, Circaète Jean-le-blanc, Aigle royal, Faucon pèlerin, Hibou grand-duc, Engoulevent d'Europe, Pic noir, Alouette lulu, Pie-grièche écorcheur, Crave à bec rouge, Bruant ortolan	Utilisation de biocides, d'hormones et de produits chimiques Alpinisme, escalade, spéléologie / Chasse Élimination des arbres morts ou dépérissants Randonnées, équitation et véhicules non motorisés Vol-à-voile, delta-plane, parapente, ballon / Autres perturbations humaines
FR8201686 **Pelouses, forêts et grottes du massif de Saou**	SIC Conseil régional de la Propriété Forestière Rhône-Alpes (structure opératrice) Conseil Général de la Drôme (structure animatrice)	Landes Pelouses sèches, prairies calcaires, prairies maigres Éboulis, pentes rocheuses Forêts alluviales, forêt de pente	Flore : Rosalie des Alpes Crustacés : Écrevisses à pieds blancs Chauves-souris : Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Minioptère de Schreibers, Grand murin	Autres intrusions et perturbations humaines Mise en cultures / Plantation forestière en milieu ouvert Véhicules motorisés Captage des eaux de surface / Pollution des eaux de surface Comblement des fossés, digues, mares, étangs, marais ou trous

CONTEXTE GENERAL NATURA 2000

N

0 1,3km 2,5km

Extrait IGN Source : DREAL Rhône-Alpes
Carte réalisée par Soberco Environnement

LIVRON-SUR-RHONE

Milieux alluviaux du Rhône aval

Printegarde

Massif du Coiron

Pelouses, Forêts et Grottes du Massif du Saou

Grotte à chauves-souris de Baume Sourde

Massif du Saou Crêtes de la Tour

Rivière du Roubion

Milieux alluviaux du Rhône aval

Sables du Tricastin

Baronnies Gorges de l'Eygues

PI1

PI2

LE TEIL

MONTELIMAR

Montboucher-sur-Jabron

La Bâtie-Rolland

La Bégude-de-Mazenc

ZONE D'ETUDE
planches au 1 / 25 000ème

± 10,8 km

± 12,6 km

± 1,3 km

± 4,5 km

± 10,5 km

± 11,8 km

± 16 km

Valence

Bollène / Orange

Dieulefit

Natura 2000 SIC
Natura 2000 ZPS

Le **site d'étude n'intercepte pas le réseau Natura 2000**. Il se trouve par contre en **amont hydraulique** des milieux liés au Rhône (site « milieux alluviaux du Rhône aval »).

Seul le site « Rivière le Roubion » est à proximité immédiate du site d'étude (moins de 2 km). Les espèces d'intérêt communautaire visé sont des poissons et le Castor. Elles peuvent, de part leur capacité de déplacement et la relative similitude des habitats naturels, exploiter le site d'étude comme territoire complémentaire.

Pour les autres sites Natura 2000, les distances plus importantes (> 10 km) limitent les possibilités d'interaction avec le site d'étude. Seules les espèces à grande capacité de diffusion (oiseaux, chauves-souris et certains poissons notamment) peuvent se déplacer entre le réseau Natura 2000 et le site d'étude.

Les milieux liés au Rhône présentent un intérêt pour les poissons. Ils sont assez proches (5 km) mais les obstacles à la continuité piscicole (seuils) et la traversée de Montélimar limitent fortement les liens entre le Jabron et le fleuve.

Par rapport aux secteurs de Baume Sourde, du massif de Saou et de Tricastin, la vallée du Jabron peut constituer un couloir de déplacement pour plusieurs espèces de chauves-souris. Par contre les oiseaux d'intérêt communautaire sur ces sites (anatidés, ardéidés, rapaces, oiseaux des grands massifs forestiers) ne retrouvent pas sur le Jabron les conditions d'habitats naturels satisfaisant leurs exigences écologiques.

- **En conclusion le site d'étude présente un lien hydraulique avec les milieux liés au Rhône. Il peut servir de territoire complémentaire ou de zones de passage à certaines espèces de poissons, de chauves-souris, d'oiseau et le Castor. Les enjeux se portent sur la préservation de la qualité de l'eau du Jabron et le maintien des fonctionnalités écologiques (trames verte et bleue).**

2.3 – HABITATS NATURELS, FAUNE ET FLORE

2.3.1 – La prospection de terrain

Dans le cadre du projet, des expertises écologiques ont été réalisées en 2013 par le bureau TEREO et l'association Castor et hommes sous forme d'inventaires naturalistes.

LA ZONE D'ETUDE DES INVENTAIRES NATURALISTES

L'ensemble de l'itinéraire n'a pas fait l'objet de prospections. Au vu de la longueur de la bande d'étude initiale (30 km), la première étape de l'étude naturaliste a consisté à déterminer les secteurs naturels présentant un intérêt écologique.

Lors de cette prospection préalable, les sections suivantes ont été distinguées :

- sur les berges du Rhône aménagées, l'itinéraire emprunte le haut de la digue CNR ;

- le secteur de roselière identifie une zone d'intérêt écologique, à proximité de l'itinéraire : il a fait l'objet d'une prospection détaillée ;

- la traversée urbaine de Montélimar et le secteur rural présentent un intérêt écologique limitée. La reprise de cheminements existant limite l'emprise du projet et ses impacts ;

- le secteur naturel, de part et d'autre de l'autoroute A7, implique un itinéraire nouveau dans un secteur à la naturalité marquée : il a fait l'objet d'une prospection détaillée;

- le secteur agricole présente un intérêt écologique limité. L'itinéraire emprunte fréquemment des routes ou des chemins agricoles.

- le bois de Dévès a fait l'objet d'une prospection détaillée. Il est à noter qu'au final dans l'évolution du projet ce secteur n'a pas été retenu pour l'itinéraire.

En conclusion ce sont donc trois secteurs qui ont fait l'objet d'une prospection naturaliste détaillée. La carte « Localisation des secteurs à enjeux naturalistes » (Cf. carte ci-contre) identifie les secteurs prospectés.

Par contre une expertise écologique globale a bien été menée sur l'ensemble de la zone d'étude.

LE CALENDRIER DES INVENTAIRES NATURALISTES

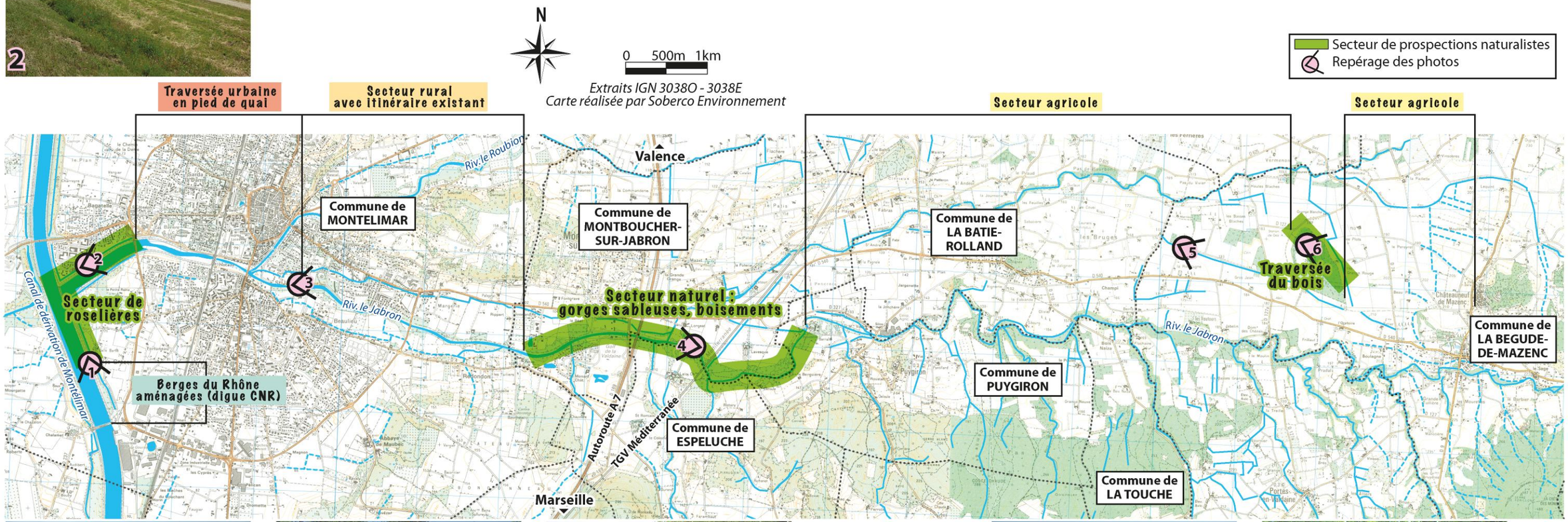
Les prospections ont été réalisées au cours de l'année 2013 suivant le calendrier suivant :

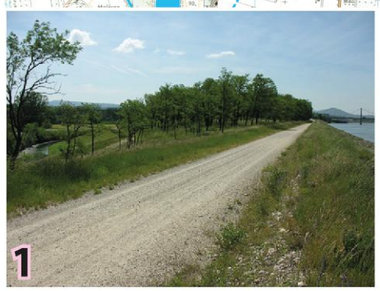
07/05/13	Oiseaux
16/05/13	Flore et habitats
03/06/13	Oiseaux et reptiles
04/06/13	Oiseaux et reptiles
05/06/13	Flore et habitats
06/06/13	Flore et habitats
27/06/13	Reptiles et insectes
02/07/13	Chiroptères
11/07/13	Insectes
12/07/13	Insectes
15/07/13	Chiroptères
11/09/13	Chiroptères
22/10/13	Insectes et oiseaux
11/11/13	Castor
26/12/13	Hivernants

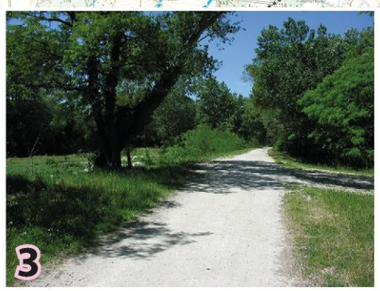
Les conditions de l'étude naturalistes et les volets d'étude retenus ont permis une lecture la plus complète possible des enjeux de conservation des espèces sauvages et des habitats naturels. L'expertise s'est déroulée en amont de la définition du projet et répond aux exigences réglementaires.



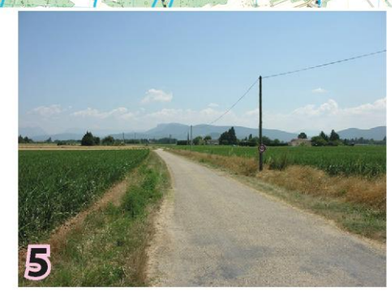
LOCALISATION DES SECTEURS A ENJEUX NATURALISTES

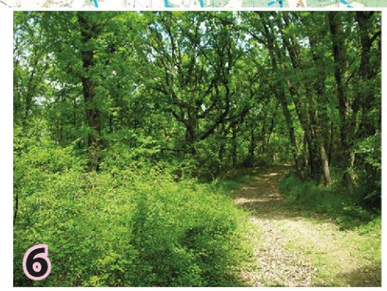












2.3.2 – Les habitats naturels

L'ensemble de la bande d'étude a fait l'objet d'une caractérisation des habitats naturels. Sur les trois secteurs à enjeux naturalistes, les habitats ont été caractérisés de manière détaillée (code Corine biotope). Sur les autres secteurs la caractérisation est plus globale. Par contre les stations de plantes protégées, ou de plantes invasives, ont été relevées sur l'ensemble du parcours.

LES HABITATS NATURELS DU JABRON

La zone d'étude est dominée par le contexte urbain à Montélimar et le contexte agricole sur sa partie Est.

En dehors de ces contextes dominants, la bande d'étude du projet présente trois grands types de formation végétale dans les secteurs naturels :

- **les habitats forestiers :** la ripisylve du Jabron est dominée par les boisements alluviaux à peupliers et frênes. A l'Est de la ligne LGV, le boisement d'accompagnement du cours d'eau change pour donner une chênaie pubescente, clairsemée et au caractère chaud et sec. Le bois de Dévès, déconnecté du Jabron, est une chênaie mixte.

- **les habitats herbacés** : ils sont largement représentés par l'espace agricole sur la zone d'étude. Au niveau de la chênaie pubescente, la faible densité d'arbres favorable à l'ensoleillement permet le développement d'une pelouse à Aphyllanthes.

- **les habitats de friches et terrains vagues :** elles se développent sur les digues et les secteurs aménagés (ligne TGV, autoroute A7…). Elles constituent les formations végétales les plus variées de la zone d'étude, en diversité d'espèces, mais elles présentent un intérêt écologique limité.





Traversée urbaine et plaine agricole, les contextes dominants de la zone d'étude

LES HABITATS NATURELS A ENJEUX

Les inventaires ont révélés la présence de trois habitats naturels à enjeux écologiques : les boisements alluviaux à peupliers et frênes pour leur intérêt communautaire (Directive habitat), la chênaie mixte et les pelouses à Aphyllanthes pour leur grande richesse spécifique.

- **Boisements alluviaux à peupliers et frênes (44.6) : habitat d'intérêt communautaire (92A0-6)**

Ces boisements de bordure de cours d'eau en climat méditerranéen sont constitués du frêne oxyphylle (Fraxinus angustifolia subsp. oxycarpa), de différentes espèces de peupliers (Populus alba, populus nigra et Populus x canescens) et d'espèces non ligneuses telles que la cardamine impatiente (Cardamine impatiens), le lierre commun (Hedera helix), la clématite vigne blanche (Clematis vitalba), l'arum d'Italie (Arum italicum), l'alliaire officinale (Alliaria petiolata) ou encore l'iris fétide (Iris foetidissima).

Ils sont à rattacher au code Corine Biotopes 44.6 correspondant aux Forêts méditerranéennes de peupliers, d'ormes et de frênes. Cet habitat est d'intérêt communautaire : il correspond au code 92A0-6 des Peupleraies blanches. Habitat jouant un rôle de protection efficace contre les crues et participant à des mosaïques de grand intérêt (conditions abiotiques très contrastées), il peut être le refuge d'espèces rares à l'échelle de la région méditerranéenne.

Sur la zone d'étude, ces boisements sont présents sur l'essentiel du linéaire à l'exception de la zone la plus amont (entre la ligne TGV et le lieu-dit « la Berguière »). L'état de conservation est variable puisque certaines zones présentent du robinier faux acacia (zone la plus en aval), d'autres sont en bordure de digue et subissent des dommages liés à l'entretien de celles-ci. Par contre, certains linéaires ponctuels sont en bon état de conservation (zone la plus en aval et zone intermédiaire). On notera également un cordon de faible largeur à proximité du golf de la Valdaine, mais celui-ci n'est pas d'intérêt communautaire en raison de sa très faible surface. Malgré tout, il présente plusieurs sujets de peupliers de beaux diamètres et de belle hauteur.



Boisement alluvial du Jabron

➢ **Pelouses à Aphyllanthes (34.721) :**

Elles sont uniquement localisées à la zone amont de l'étude où elles forment une mosaïque entre la chênaie pubescente. Certaines d'entre-elles correspondent à des surfaces identifiables à l'échelle du rendu, aussi ont-elles été individualisées sur la cartographie des habitats naturels.

On y rencontre l'aphyllanthe de Montpelier (Aphyllanthes monspeliensis), l'immortelle commune (Helichrysum stoechas), l'hélianthème des Apennins (Helianthemum apenninum), la vulpie ciliée (Vulpia ciliata), la centaurée rude (Centaurea aspera), l'égilope à inflorescence ovale (Aegylops ovata), la germandrée blanc-grisâtre (Teucrium polium), l'argyrolobe de Linné (Argyrolobium zanonii) ou encore le thym commun ou farigoule (Thymus vulgaris).

Sur le site, cette formation sèche se développant sur sol sablonneux peut être rattachée au code Corine Biotopes 34.721 correspondant aux pelouses à Aphyllanthes. Cet habitat n'est pas d'intérêt communautaire mais révèle une grande richesse spécifique dont de nombreuses espèces d'orchidées. De plus, elle contient de nombreuses espèces mellifères (Thym, germandrées, Fabacées…) qui revêtent un grand intérêt pour de nombreux insectes notamment les papillons et les abeilles.



Pelouses à Aphyllantes au sein de la chênaie pubescente

➢ **Chênaie mixte (41.711) :**

Au niveau de la Bégude-de-Mazenc, le bois de Devès est constitué par un boisement mixte dominé par le chêne pubescent. Parmi les autres essences se trouvent des frênes, des peupliers (Populus canescens), du troène commun (Ligustrum vulgare) et du lierre (Hedera helix). Cet habitat n'est pas d'intérêt communautaire.

Sur le secteur, ce bois représente un habitat homogène en bon état de conservation. Le sous-bois est assez développée et une bonne proportion d'arbres âgées ou sénescent est sur pied ou à terre. Ce boisement est entretenu et en partie exploité. Plusieurs chemins le traverse, même si la fréquentation reste limitée.



Bois de Devès de type chênaie mixte

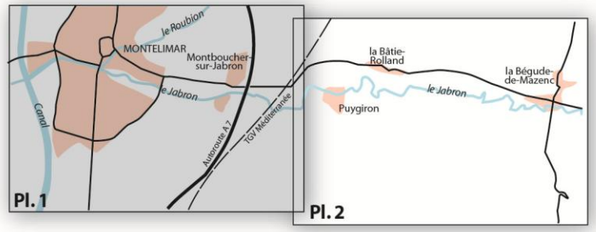
L'itinéraire projeté dans le cadre du présent dossier concerne particulièrement le secteur de pelouses à Allyphantes et la chênaie mixte. La bande d'étude ne concerne que marginalement les boisements alluviaux.

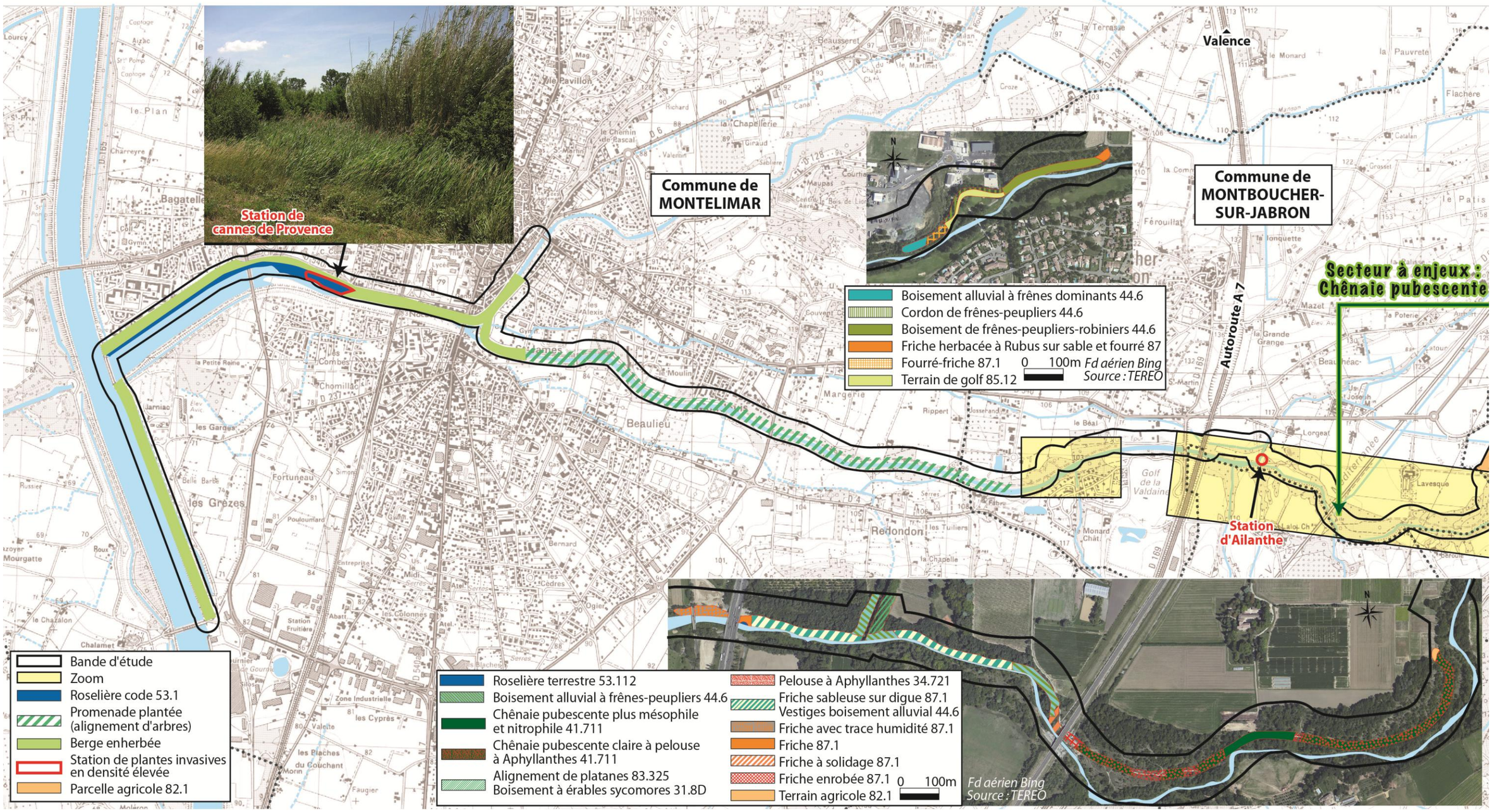
HABITATS NATURELS

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement



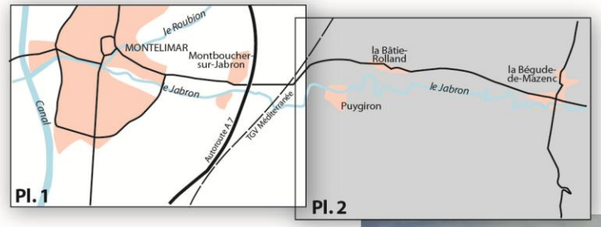


HABITATS NATURELS

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement







Commune de LA BATIE-ROLLAND

Commune de PUYGIRON

Commune de LA BEGUDE-DE-MAZENC

Commune de PORTES-EN-VALDAINE

Secteur à enjeux : Chênaie mixte





- Bande d'étude
- Zoom
- Chênaie mixte code 41.711
- Boisements alluviaux code 44.6
- Petit bois
- Parcelle agricole 82.1

LES SECTEURS DE PLANTES INVASIVES

La présence d'un cours d'eau est favorable à la dissémination de la flore invasive. La vallée du Jabron compte une flore invasive assez diversifiée.

Le Robinier faux-acacia est bien présent dans les boisements alluviaux, en aval de la ligne LGV. Il homogénéise la qualité des boisements et altère l'état de conservation des zones à peupliers et à frênes.

Au Nord de la ligne LGV, la rive gauche du Vermenon présente un développement d'Ailanthe qui tend à envahir la bande boisée de platanes et d'érables sycomore.

Sur le bord du Roubion, à Montélimar, l'espace de roselière présentant une largeur importante présente une population de canne de Provence s'étendant par le Nord.



Robinier faux-acacia



Canne de Provence

Les habitats naturels sont à dominante boisée le long du Jabron, mais la bande d'étude du projet reste largement concernée par les espaces urbains et agricoles.

Trois habitats naturels, particulièrement concernés par la bande d'étude du projet, présentent un intérêt écologique marqué : les boisements alluviaux, la pelouse à Aphyllanthes et la chênaie mixte.

La flore invasive est assez bien représentée, avec quelques secteurs fortement altérés.

2.3.3 – La flore

Suite aux prospections menées, une richesse spécifique de 384 espèces a été totalisée. Elle se compose surtout d'espèces rudérales, eutrophiles même si certains secteurs ont permis l'expression d'une flore autochtone plus mésophile.

Une espèce protégée a été recensée, le microp dressé (*Bombycilaena erecta*), (protégée en région Rhône-Alpes).

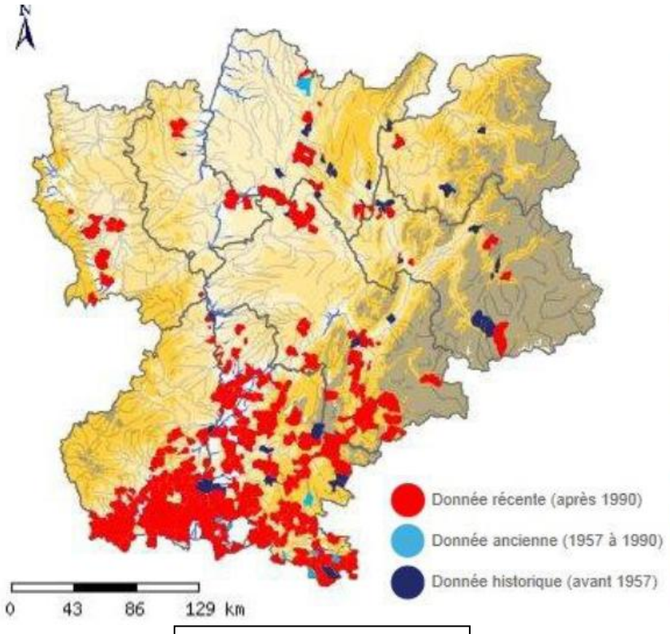
Le microp dressé est une Astéracées annuelle à pilosité cotonneuse lui conférant un aspect douillet. Les feuilles sont arrondies à l'extrémité et légèrement ondulées sur les bords. Bien que peu visibles, les capitules sont groupés en petits amas globuleux. Les glomérules inférieurs sont insérés à la bifurcation des rameaux.

Cette espèce aime la chaleur et le soleil. Elle se développe dans des pelouses sèches au sol neutre à basique. Le microp dressé a une préférence pour les secteurs écorchés où la végétation est clairsemée et la terre mise à nue.

Le microp dressé est distribué dans une large moitié Est de la France. Dans la Drôme, l'espèce est assez fréquente sur l'ensemble du département.

En Rhône-Alpes, l'espèce est abondante dans les départements du sud (Ardèche et Drôme) et se raréfie en allant vers le Nord.

Sur la zone d'étude, le Microp dressé se développe au sein de la pelouse à Allyphantes, dans les éclaircies de la chênaie pubescente en amont de la ligne LGV (Cf. localisation des stations de Microp dressé (plante protégée en Rhône-Alpes).



Répartition dans la Drôme



Bombycilaena erecta (TEREO 2013)

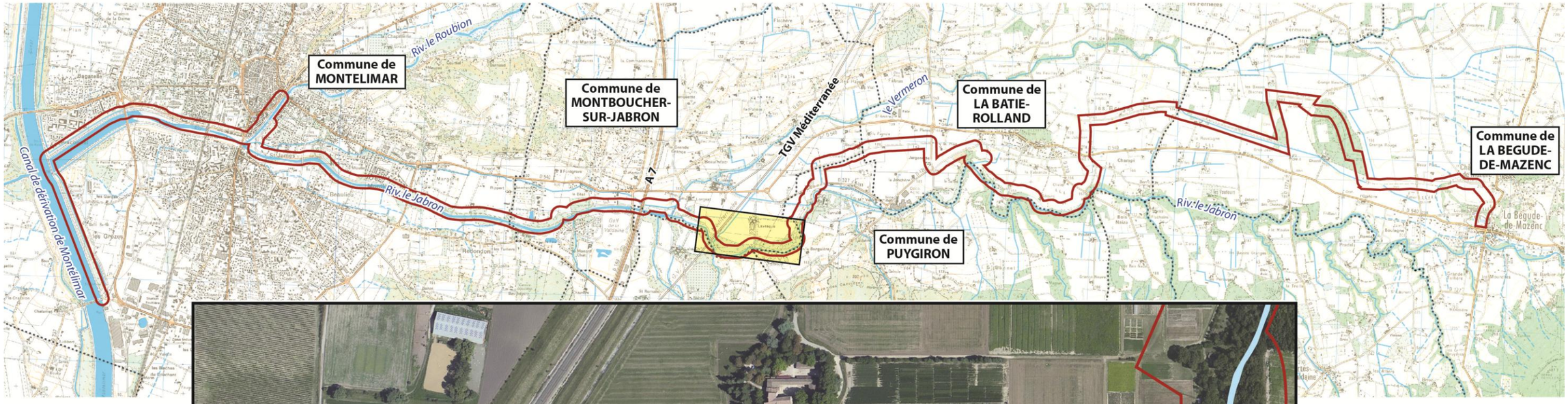
Les stations localisées dans la bande d'étude du projet présentent des densités inférieures à 50 pieds de Microp dressé, à l'exception de la station qui possède près de 850 pieds Cf. carte ci-contre).

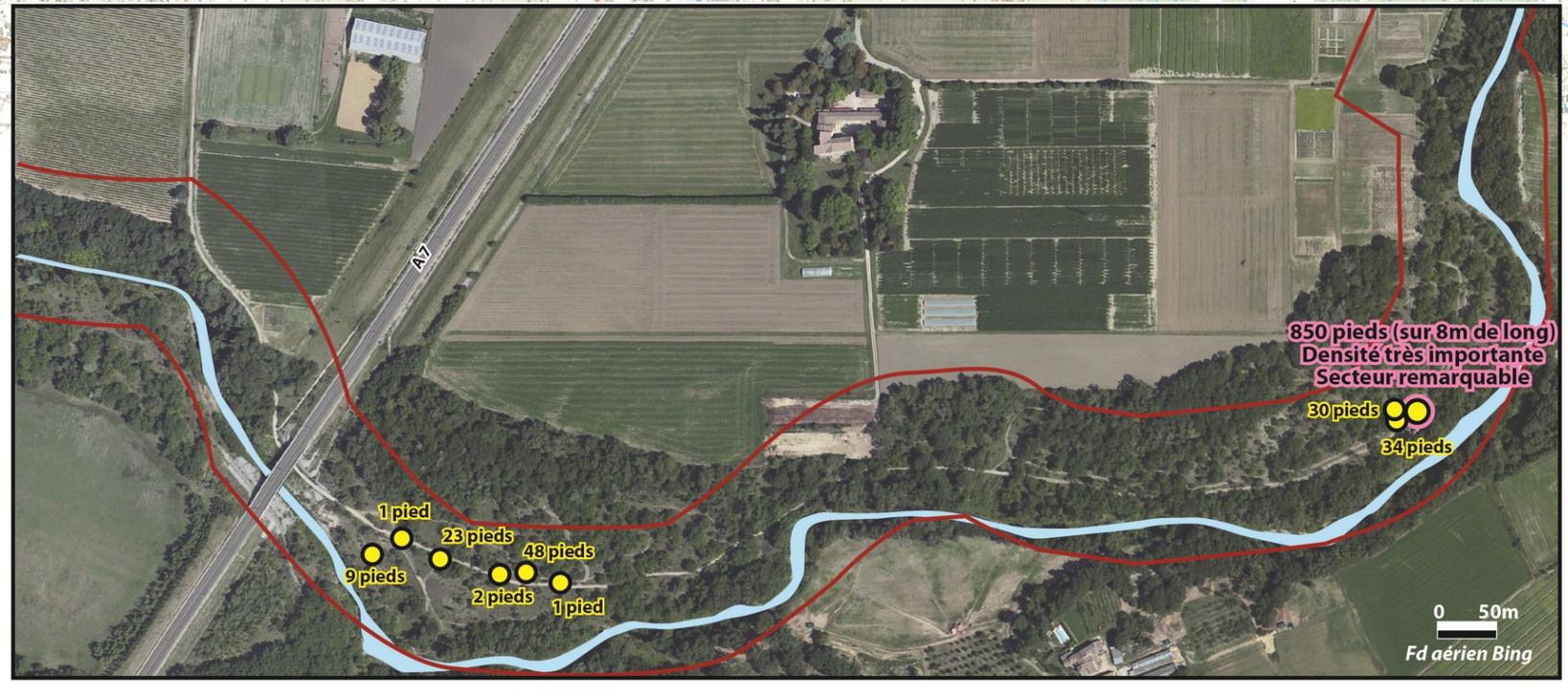
LOCALISATION DES STATIONS DE MICROPE DRESSE
Plante protégée en Rhône-Alpes Inventaire Flore-Faune Tereo 2013

N

0 500m 1km

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement





En dehors des espèces protégées, plusieurs espèces patrimoniales ont été recensées.

Espèce floristique	Statut
Anacamptis pyramidalis	Convention de Washington (annexe II)
Argyrolobium zanonii	Znieff Rhône-alpes (déterminante avec critères)
Eryngium campestre	Znieff Rhône-alpes (déterminante avec critères)
Erisymum nevadense	Espèce endémique Provence
Helianthetum apenninum	Znieff Rhône-alpes (déterminante avec critères)
Helichrysum stoechas	Znieff Rhône-alpes (déterminante avec critères)
Himantoglossum hircinum	Znieff Rhône-alpes (déterminante avec critères)
Taxus baccata (if)	Taille des individus
Iris foetidissima	Intérêt pour l'état de conservation des habitats
Limodorum abortivum	Convention de Washington (annexe II)
Ophrys apifera apifera	Znieff Rhône-alpes (déterminante avec critères)
Ophrys fuciflora	Convention de Washington (annexe II)
Ophrys scolopax	Convention de Washington (annexe II)
Orchis militaris	Convention de Washington (annexe II)
Orchis simia	Convention de Washington (annexe II)
Populus nigra (peuplier noir)	Taille et diamètre des individus
Trifolium scabrum	Znieff Rhône-alpes (déterminante avec critères)

L'essentiel des espèces d'intérêt floristique listées ci-dessus se retrouve au niveau des pelouses à Allyphantes (notamment les orchidées).

L'inventaire de la flore montre une richesse spécifique assez intéressante, dominée par les espèces rudérales.

La pelouse à Allyphantes, à l'Est de la ligne LGV, constitue le secteur à enjeu floristique de l'itinéraire.

Ce secteur renferme une population de Micrope dressé (plante protégée en Rhône-alpes) en bonne proportion, ainsi que l'essentiel des espèces d'intérêt patrimonial.

2.3.4 – La faune

Les inventaires naturalistes de 2013 ont portés sur les insectes, les reptiles, les oiseaux et les mammifères (dont les chauves-souris). Pour les autres groupes, les données ont été collectées auprès de structures locales et dans la bibliographie. Les principaux résultats sont présentés dans la carte de synthèse des inventaires naturalistes pour la faune (en fin de chapitre).

LES POISSONS

Les informations sur les poissons proviennent de la Fédération de pêche de la Drôme. La faune piscicole remarquable du Jabron est représentée par une population sauvage de **Truite fario** (*Salmo trutta fario)*, accompagnée par le **Barbeau méridional** (*Barbus meridionalis*), et le **Blageon** (*Leuciscus souffia*). Ces espèces affectionnent les cours d'eau fraîche et bien oxygénée, à substrat pierreux ou graveleux graviers. Ils sont sensibles à la pollution. Le Barbeau méridional et le Blageon sont des espèces d'intérêt communautaire.

Des zones de frayères sont présentes sur la tête de bassin du Jabron. Une pêche électrique réalisée en 2006 a mis en évidence un secteur entre Souspierre et Le Poët-Laval, en amont de la zone d'étude.



Truite fario

LES CRUSTACEES

Une population d**'Ecrevisses à pattes blanches** (*Austropotamobius pallipes*), espèce d'intérêt communautaire et en régression, est présente sur le Jabron sur l'extrême tête de bassin en amont de Dieulefit. Elle n'est pas recensée sur la zone d'étude. Cette espèce souffre des pollutions et des recalibrages de rivières.

LES AMPHIBIENS

En dehors des cours d'eau, la bande d'étude ne comprend aucun point d'eau propice à la reproduction des amphibiens. Le bassin autoroutier au niveau de Montboucher-sur-Jabron a été colonisé par la Grenouille verte. Aucune espèce d'amphibien à enjeu fort n'est connue sur le secteur.

LES ODONATES (LIBELLULES ET DEMOISELLES)

Les inventaires ont révélés la présence de 27 espèces reparties en deux cortèges distincts.

Le cortège des cours d'eau est quasiment complet avec des espèces typiques comme le Cordulegastre annelé, les différentes espèces de Gomphe, les Caloptéryx. Il ne manque quasiment que l'Aeschne paisible (Boyeria irene) dont les mœurs très discrètes et crépusculaires rendent la détection difficile.

Le cortège des petites pièces d'eau stagnantes se compose principalement d'espèces très plastiques comme l'Agrion porte coupe, l'Anax empereur, la Libellule écarlate ou le Sympetrum strié. La plupart de ces espèces a été contactée aux abords du bassin de décantation de l'A7, à Montboucher-sur-Jabron.

Deux espèces protégées ont été recensées. **L'Agrion de mercure** (*Coenagrion mercuriale*) et la **Cordulie à corps fin** *(Oxygastra curtisii).*

Agrion de mercure *(Coenagrion mercuriale)*

L'agrion de Mercure n'a été vu qu'une seule fois : 3 mâles le 3 juin 2013. Le Jabron n'offre pas, au niveau de la zone d'étude, de bonnes opportunités pour que cette espèce puisse prospérer : les herbiers à hélophytes à tiges creuses, indispensables au développement des populations d'agrion de Mercure sont rares et très localisées (amont du seuil du pont de la RD169).

Les observations portent donc probablement sur des individus erratiques.

Cordulie à corps fin (Oxygastra curtisii)

Cette espèce était attendue sur le secteur. Le Jabron est en effet un habitat typique de cette espèce même si l'enfoncement localement important de la rivière réduit sensiblement son attractivité pour la Cordulie.

Plusieurs mâles territoriaux ont été observés sur les secteurs de part et d'autre de la ligne LGV, ainsi qu'une femelle. La reproduction de l'espèce n'a pas pu être prouvée formellement mais la pérennité de la population sur cette partie du Jabron ne fait pas de doute.



Agrion de mercure



Cordulie à corps fin

LES PAPILLONS

Quarante deux espèces de rhopalocères (papillons de jour) et cinq espèces d'hétérocères (papillons de nuit) ont été contactées sur les zones d'étude. Cette richesse spécifique, observée sur une bande assez restreinte et lors d'une année au printemps peu favorable, est remarquable.

Elle s'explique par la juxtaposition de milieux très différents : voiles de cours d'eau à hautes herbes, lisières forestières humides, lisières forestières thermophiles, chênaies claires, formations herbacées xéro-thermophiles.

Au-delà de cette richesse le peuplement ne comporte aucune espèce protégée.

LES COLEOPTERES SAPROXYLOPHAGES (SCARABEES MANGEURS DE BOIS)

La prospection de la zone de chênaie claire (complexe chênaie pubescente – pelouse à Allyphantes) a révélé la présence de trous de sorties de coléoptères sur plusieurs chênes vieillissant. Après la nymphose, le jeune adulte doit s'extraire de l'arbre où il s'est développé en laissant derrière lui un orifice de taille assez importante (1 à 2 cm), de forme plutôt ovale.

Dans la zone d'étude, quatre espèces de Cerambyx peuvent être rencontrées (*C. cerdo*, *C. miles*, *C. scopoli* et *C. Welensii*) dont une seule est protégée (*C. cerdo*). La simple observation des trous de sortie des larves ne peut donc pas suffire pour conclure sur la présence d'une espèce protégée. En revanche, ***Cerambyx Cerdo*** étant relativement abondant dans les chênaies méditerranéennes, il convient de considérer avec précaution les secteurs où ont été relevés ces indices de présence.



Trous de sorties de Cerambyx sp. sur un arbre au sol (TEREO 2013)

LES REPTILES

Quatre espèces protégées de reptiles ont été contactées : deux lézards (lézard vert et lézard des murailles) et deux couleuvres (couleuvre verte et jaune, couleuvre vipérine).

Le **Lézard des murailles** est très abondant sauf entre la confluence du Vermenon et le pont du TGV où la végétation herbacée est particulièrement haute et luxuriante. L'espèce se reproduit sur le site (présence de juvéniles).

Le **Lézard vert** est également bien représenté mais se raréfie sur l'amont, au niveau de la chênaie claire, où les habitats lui sont moins favorables. L'espèce se reproduit sur place (pontes trouvées sous des cailloux).

La **Couleuvre verte et jaune** est probablement abondante : l'habitat lui convient bien et plusieurs mues appartenant très probablement à cette espèce ont été retrouvées. Des juvéniles ayant été observés, la reproduction dans la zone d'étude est très probable.

La **Couleuvre vipérine** est habituellement abondante dans ce type de cours d'eau de la région. Il n'a été observé qu'un juvénile mort sur la piste, notamment à cause des difficultés d'observation liées à la pluviosité de cette année.



Couleuvre verte et jaune (TEREO 2013)



Lézard vert (TEREO 2013)

LES OISEAUX

Les inventaires ont permis de contacter 58 espèces d'oiseaux, dont 46 protégées en droit français, ce qui représente une diversité intéressante au regard de la zone d'étude.

Plusieurs cortèges d'espèces distincts sont en place le long de l'itinéraire. La section en vallée du Rhône se distingue dans sa composition d'espèces caractéristiques du cortège des vallées fluviales. Plusieurs espèces, liées au milieu aquatique, n'ont été recensées que sur ce secteur : Petit gravelot, Sterne pierregarin, Goéland leucophée, Poule d'eau.

Dans la partie terminale du Roubion, à Montélimar, la présence de roselière permet la présence de deux espèces typiques : la Bouscarle de Cetti et la Rousserole effarvatte.

Dans la vallée du Jabron, le cortège des oiseaux est varié avec des espèces des boisements (Pics, Fauvette à tête noire, Troglodyte mignon, Sitelle torchepot…), des espèces de milieux ouverts ou de complexe boisements/prairies (Engoulevent d'Europe, rapaces diurnes, Pouillot de Bonnelli…), des espèces liées à la rivière (Martin-pêcheur, Canard colvert, Chevalier guignette, Bergeronnette des ruisseaux…) et des espèces liées aux cultures et aux zones urbanisées ((Moineau domestique, Bruant zizi, Alouette lulu).

Le bois de Devès abrite des espèces exploitant le boisement : Pic épeichette, Rougegorge familier, Rossignol philomèle, Grimpereau des jardins, Mésange bleue et Fauvette à tête noire.

Il est à noter que le secteur inventorié est nettement supérieur à la bande d'étude du projet. Parmi les 58 espèces protégées, seule une vingtaine a été contactée dans la bande d'étude ou ses abords immédiats.

Oiseaux protégés inventoriés dans la bande d'étude ou à proximité immédiate

Nom commun	Nom latin	Intérêt communautaire (Natura 2000)	Statut liste rouge national	Statut liste rouge Rhône-Alpes
Accenteur mouchet	*Prunella modularis*			
Aigrette garzette	*Egretta garzetta*	Oui		Quasi menacée
Alouette lulu	*Lullula arborea*	Oui		Vulnérable
Bergeronnette grise	*Motacilla alba*			
Bergeronnette des ruisseaux	*Motacilla cinerea*			
Bondrée apivore	*Pernis apivora*	Oui		Quasi menacée
Bouscarle de cetti	*Cettia cetti*			
Bruant zizi	*Emberiza cirlus*			
Bruant des roseaux	*Emberiza schoeniclus*			Vulnérable
Buse variable	*Buteo buteo*			

Oiseaux protégés inventoriés dans la bande d'étude ou à proximité immédiate				
Nom commun	**Nom latin**	**Intérêt communautaire (Natura 2000)**	**Statut liste rouge national**	**Statut liste rouge Rhône-Alpes**
Circaète Jean-le-blanc	*Circaetus gallicus*	Oui		Quasi menacée
Chardonneret élégant	*Carduelis carduelis*			
Chevalier cul-blanc	*Tringa ochropus*		/	
Chevalier guignette	*Actitis hypoleucos*	/		En danger
Choucas des tours	*Corvus monedula*			
Cygne tuberculé	*Cygnus olor*		/	/
Faucon crécerelle	*Falco tinnunculus*			
Engoulevent d'Europe	*Caprimulgus europaeus*	Oui		Vulnérable
Faucon hobereau	*Falco subbuteo*			
Fauvette à tête noire	*Sylvia atricapilla*			
Goéland leucophée	*Larus michahellis*		Quasi menacée	
Héron cendré	*Ardea cinerea*			
Grèbe castagneux	*Tachybaptus ruficollis*	/	Préoccupation mineure	Faible risque
Grand cormoran	*Phalacrocoraxcarbo*			
Grande aigrette	*Casmerodius albus*	Oui		
Grèbe huppé	*Podiceps cristatus*			
Grèbe castagneux	*Tachybaptus ruficollis*			
Grimpereau des jardins	*Certhia brachydactyla*			
Guêpier d'Europe	*Meops apiaster*			Vulnérable
Hirondelle de fenêtre	*Delichon urbica*			

Oiseaux protégés inventoriés dans la bande d'étude ou à proximité immédiate				
Nom commun	**Nom latin**	**Intérêt communautaire (Natura 2000)**	**Statut liste rouge national**	**Statut liste rouge Rhône-Alpes**
Hirondelle rustique	*Hirundo rustica*			
Hypolaïs polyglotte	*Hypolais polyglotta*			
Loriot d'Europe	*Oriolus oriolus*			
Martinet noir	*Apus apus*			
Milan noir	*Milvus migrans*	Oui		
Mouette rieuse	*Larus ridibundus*			
Martin-pêcheur d'Europe	*Alcedo atthis*	Oui		Vulnérable
Mésange à longue queue	*Aegithalos caudatus*			
Mésange bleue	*Parus caeruleus*			
Mésange charbonnière	*Parus major*			
Moineau domestique	*Passer domesticus*			
Moineau friquet	*Passer montanus*			Vulnérable
Petit gravelot	*Charadius dubius*			Quasi menacé
Pic épeiche	*Dendrocops major*			
Pic épeichette	*Dendrocops minor*			
Pic vert	*Picus viridis*			
Pinson des arbres	*Fringilla coelebs*			
Pipit farlouse	*Anthus pratensis*		Vulnérable	
Pipit spioncelle	*Anthus spinoletta*			
Pouillot de bonelli	*Phylloscopus bonelli*			
Pouillot véloce	*Phylloscopus collybita*			

Oiseaux protégés inventoriés dans la bande d'étude ou à proximité immédiate				
Nom commun	**Nom latin**	**Intérêt communautaire (Natura 2000)**	**Statut liste rouge national**	**Statut liste rouge Rhône-Alpes**
Rossignol philomèle	*lusciniachos*			
Rougegorge familier	*Erithacus rubecula*			
Rousserolle verderolle	*Acrocephalus pustris*			Vulnérable
Serin cini	*Serinus serinus*			
Sitelle torchepot	*Sitta europaea*			
Sterne pierregarin	*Sterna hirundo*	Oui		En danger
Troglodyte mignon	*Troglodytes troglodytes*	/		
Verdier d'Europe	*Chloris chloris*			

Le cortège d'oiseaux comprend un nombre important d'espèces liées au milieu aquatique, ou au milieu forestier. Les sites de reproduction importants sont représentés par les roselières, les berges sableuses et les boisements.

La diversité d'espèce est importante et témoigne d'un milieu naturel de qualité peu sensible aux perturbations.



Chevalier guignette
Espèce aquatique



Engoulevent d'Europe
Espèce forestière

LE CASTOR

Le Castor d'Europe (Castor fiber) est une espèce d'intérêt communautaire (Natura 2000) et protégée en droit français.

L'association Castor et homme a été sollicité pour une expertise sur le castor et son habitat. Dans ce cadre, la structure a synthétisé ses données bibliographiques sur le secteur et menée une prospection spécifique à pied et en canoë sur la zone d'étude.

En termes de **données bibliographiques**, l'espèce a été identifiée depuis longtemps sur le Jabron et le Roubion, mais les derniers relevés connus datent de 2006. Elle n'est pas connue sur le Vermenon.

Par rapport à **l'écologie de l'espèce**, ses mœurs sont nocturnes. Le castor est principalement actif en début et fin de nuit. L'activité d'un groupe familial s'effectue sur un territoire d'environ 1 à 3 km de cours d'eau. De nombreuses espèces arbustives sont consommées mais ce sont les salicacées (Saules, Salix spp., et Peupliers, Populus spp.) qui sont les plus recherchées.

Les conditions écologiques nécessaires à son implantation sont :

- la présence permanente de l'eau même si la surface de celle-ci est temporairement faible ; la profondeur doit être par place au minimum de 60 cm,
- la présence significative de formations boisées rivulaires (5 à 10 m de large de part et d'autre du cours d'eau) avec prédominance de jeunes salicacées,
- une faible pente du cours d'eau, généralement inférieure à 1%,
- l'absence d'une vitesse permanente élevée du courant.



Castor d'Europe

La phase de terrain a permis de préciser l'occupation du secteur par le Castor (Cf. carte page suivante).

Dans la traversée de Montélimar, l'espèce n'est pas connue et l'absence de boisements favorables n'offre pas les conditions favorables à l'implantation de l'espèce.

Au niveau du golf de la Valdaine, le castor n'a pas été relevé en rive droite (concernée par l'itinéraire) : pas de présence notoire et fraiche en termes d'occupation. Le boisement alluvial contient pourtant un mélange d'essences appétantes pour l'espèce (frêne et peupliers) mais avec une présence assez prononcée de Robinier. En rive gauche, une zone calme semble favorable à l'espèce (pas d'expertise à pied sur cette rive).

ETUDE SUR LE CASTOR 2013

Voie verte
Véloroute (voie partagée)

N

0 350m 750m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

Zone urbaine :
Pas de présence connue du castor

Secteur très favorable pour l'espèce
Présence avérée

Secteur peu favorable
Présence potentielle

Commune de MONTELIMAR

Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON

Commune de LA BATIE-ROLLAND

Commune de PUYGIRON

ORIGINE DU PROJET

FIN DU PROJET

Canal de dérivation de Montélimar

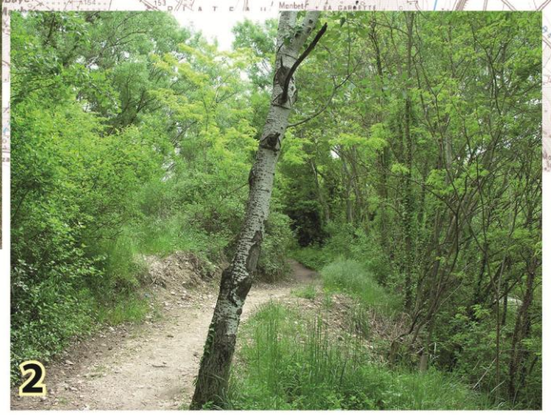
Riv. le Jabron

Autoroute A 7

TGV Méditerranée









Entre le pont de l'autoroute A7 et le Vermenon, le secteur est bordé d'un boisement favorable (forte densité de peupliers). Les berges sableuses sont également propices à l'espèce pour la réalisation de logis. Sur le terrain, une suite assez importante de terriers et terriers-hutte avec renforts de branchage révèle l'implantation de l'espèce et son utilisation active du secteur. Il est à noter que les terriers étaient inoccupés à l'époque de la prospection, mais ils pourront redevenir actifs durablement. Sur ce secteur la zone de berge d'une dizaine de mètres en bordure de la rivière est stratégique pour la mise en place des logis, et les boisements alluviaux attenants constituent des zones de nourrissage pour les individus.

Plus à l'amont, après le Vermenon, la rivière s'accélère, la berge se relève et devient moins accessible et le boisement de bordure est envahie partiellement par l'Ailanthe, une plante invasive. Ces éléments concourent à rendre le secteur peu intéressant pour le castor.

Les autres secteurs de rivière n'ont pas été prospectés car le projet s'éloigne de la rivière et ne concerne plus les berges et boisements alluviaux.

LES MAMMIFERES (HORS CHIROPTERES)

D'autres mammifères sont présents sur la zone d'étude, notamment dans les boisements périphériques du Jabron et les cultures : lapin, renard, blaireau, sanglier, chevreuil, rat gris, ragondin et écureuil.

L'écureuil roux est une espèce protégée exploitant les boisements d'une certaine surface pour réaliser son cycle d'activité biologique.



Écureuil roux (TEREO)

LES CHIROPTERES (CHAUVES-SOURIS)

Plusieurs méthodes ont été utilisées lors de la prospection sur les chiroptères pour couvrir les différentes parties du cycle de vie des espèces.

La **recherche de gîtes** permet de d'apprécier le potentiel de la zone d'étude en termes de lieux d'accueil et de reproduction. La vallée du Jabron, sur le secteur naturel, présente des boisements variés avec une proportion intéressante d'arbres de gros diamètre pouvant renfermer des cavités utilisées par les chauves-souris arboricoles. Aucune colonie de reproduction ou d'hivernage n'est référencée à proximité de l'itinéraire, mais l'ensemble des boisements du secteur naturel constitue une réserve de gîte arboricole potentiel intéressant pour les chauves-souris.

Les ponts peuvent constituer des secteurs de gîtes complémentaires. Le pont de l'autoroute A7 propose des caissons de béton exploitable par des chiroptères, mais aucune observation n'a permis de confirmer cet usage. Le pont de la LGV par contre présentait des signes de fréquentation occasionnelle (guano) par des chauves-souris de grande taille (Sérotines, Noctules).



Pont de l'autoroute A7 (TEREO)



Joint de dilatation du pont LGV (TEREO)

Les **détections acoustiques** permettent de caractériser l'activité des chauves-souris (couloirs de déplacements, secteurs de chasse) et de déterminer le cortège d'espèce en place sur le secteur.

En période de parturition et d'élevage des jeunes, les prospections acoustiques ont révélées une forte richesse spécifique avec au minimum 17 espèces contactées (16 espèces + groupe murin de Daubenton/Capaccini). Les espèces les plus représentées sur le site sont la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle pygmée et le groupe Murin de Daubenton/Capaccini. Les autres espèces sont localisées ou rares sur le site (Sérotine commune, noctule de Leisler, Barbastelle, Oreillard, Murin de Bechstein, Murin de Natterer, petit/grand murin, …).

Le tronçon situé entre l'autoroute A7 et la confluence avec le Vermenon est le seul secteur où de très fortes activités de chasse ont été enregistrées. Ce tronçon est constitué d'une eau calme favorable au développement des insectes aquatiques et donc à leurs prédateurs. Le groupe des murins aquatiques (Daubenton/Capaccini) chasse activement sur le secteur. Ils sont accompagnés par les Pipistrelles commune, de Kuhl et pygmée. Sur les autres secteurs, les activités sont moyennes à faibles.

Plusieurs espèces à fort enjeu de conservation fréquentent le site. Parmi elles, on peut citer 2 espèces forestières : le **Murin de Bechstein** et la **Barbastelle d'Europe**, respectivement inscrits dans la catégorie « en grave danger » et « en danger » de la liste rouge régionale. Au niveau de la zone d'étude, certains boisements sont favorables à ces derniers mais occupent des superficies limitées : secteurs de l'Orgeat et de la Béroule, entre l'autoroute A7 et la ligne LGV.



Murin de Bechstein (TEREO)



Barbastelle d'Europe (TEREO)

Le Minioptère de Schreibers, espèce cavernicole méridionale inscrite dans les catégories « vulnérable » de la liste rouge nationale et « en danger » de la liste régionale, a été contacté marginalement (survol du site). C'est aussi le cas pour le Petit murin, contacté une unique fois.

Enfin, il est important de mentionner le **groupe Murin de Daubenton/Capaccini**. Ces 2 espèces proches sont liées aux milieux aquatiques pour chasser mais utilisent des types de gîtes différents et surtout présentent un statut de conservation très différent. Le Murin de Daubenton, utilisant plusieurs types de gîtes (cavités arboricoles, ponts,…), est commun sur la totalité du pays alors que le Murin de Capaccini est une espèce cavernicole méridionale rare. Ce dernier est inscrit dans les catégories « vulnérable » de la liste rouge France et « en danger » de la liste rouge de Rhône-Alpes. Compte tenu de la similarité des signaux ultrasonores de ces 2 espèces, les enregistrements ont été rassemblés dans le groupe murin de Daubenton/Capaccini. Toutefois, certains enregistrements montrent la présence du Murin de Daubenton sur le site. La présence du Murin de Capaccini en chasse sur le site reste possible.

En période de transit automnal, au moins 15 espèces sont présentes dont 2 non contactées en période de parturition : Noctule commune et Petit rhinolophe. La Noctule commune, espèce migratrice, n'a été contactée qu'une unique fois.

Le Petit rhinolophe a été contacté au bord du Jabron au niveau du lieu-dit la Béroule. Ce dernier est inscrit dans la catégorie « en danger » de la liste rouge de Rhône-Alpes.

Des activités de chasse importantes ont été relevées en amont de la confluence avec le Vermenon. L'activité est largement dominée par la Pipistrelle commune et la Pipistrelle pygmée. Il n'a pas été enregistré de passage important d'espèces migratrices.

L'ensemble des chauves-souris recensées est présentées dans le tableau suivant. Au final ce sont entre 17 et 23 espèces qui ont été contactées (suivant la composition du groupe murin de Daubenton/Capaccini). Toutes les chauves-souris sont protégées en droit français et font l'objet d'un plan national d'actions.

Nom commun	Nom scientifique	Protection	Europe	LRN	LRR	ZNIEFF	Période de parturition	Transit automnal
Barbastelle	*Barbastella barbastellus*	Art 2	CDH2/CDH4	LC	EN-VUh	D	X	X
Sérotine commune	*Eptesicus serotinus*	Art 2	CDH4	LC	VU-NTh	DC	X	X
Vespère de Savi	*Hypsugo savii*	Art 2	CDH4	LC	NT	DC	X	
Minioptère de Schreibers	*Miniopterus schreibersii*	Art 2	CDH2/CDH4	VU	EN	D	X	X
Murin de Bechstein	*Myotis bechsteinii*	Art 2	CDH2/CDH4	NT	CR-DDh	D	X	X
Murin de Capaccini	*Myotis capaccinii*	Art 2	CDH2/CDH4	VU	EN-ENh	D	*Gpe. M. daubentonii/ capaccinii*	*Gpe. M. daubentonii/ capaccinii*
Murin de Daubenton	*Myotis daubentonii*	Art 2	CDH4	LC	LC	DC		
Murin à oreilles échancrées	*Myotis emarginatus*	Art 2	CDH2/CDH4	LC	VU-DDh	D	X	
Petit murin	*Myotis blythii*	Art 2	CDH2/CDH4	NT	VU-ENh	D	X	*Gpe. M. blythii/ myotis*
Grand murin	*Myotis myotis*	Art 2	CDH2/CDH4	LC	VU-DDh	D		
Murin à moustaches	*Myotis mystacinus*	Art 2	CDH4	LC	NT-NTh	DC	X	X
Murin de Natterer	*Myotis nattereri*	Art 2	CDH4	LC	NT	DC	X	
Noctule de Leisler	*Nyctalus leisleri*	Art 2	CDH4	NT	LC	DC	X	
Noctule commune	*Nyctalus noctula*	Art 2	CDH4	NT	DD	DC		X
Pipistrelle de Kuhl	*Pipistrellus kuhlii*	Art 2	CDH4	LC	LC	DC	X	X
Pipistrelle de Nathusius	*Pipistrellus nathusii*	Art 2	CDH4	NT	DD-DDt	DC	X	X
Pipistrelle commune	*Pipistrellus pipistrellus*	Art 2	CDH4	LC	LC	DC	X	X
Pipistrelle pygmée	*Pipistrellus pygmaeus*	Art 2	CDH4	LC	NA		X	X
Oreillard roux	*Plecotus auritus*	Art 2	CDH4	LC	LC	DC		*Gpe. Plecotus sp.*
Oreillard gris	*Plecotus austriacus*	Art 2	CDH4	LC	NT	DC	X	
Oreillard alpin	*Plecotus macrobullaris*	Art 2	CDH4	DD	VU			
Petit rhinolophe	*Rhinolophus hipposideros*	Art 2	CDH2/CDH4	LC	EN-VUh	D		X
Molosse de Cestoni	*Tadarida teniotis*	Art 2	CDH4	LC	LC	DC	X	X

Protection

Art 2 : article 2 de l'arrêté du 23 avril 2007

Europe

CDH2 : inscrite à l'annexe II de la Directive Habitat Faune-Flore (Directive 92/43/CEE modifiée par Directive (97/62/CEE))

CDH4 : inscrite à l'annexe IV de la Directive Habitat Faune-Flore (Directive 92/43/CEE modifiée par Directive (97/62/CEE))

Listes rouges

LRN : Nationale — **LRR** : Régionale

RE : Eteint au niveau régional — LC : Faible risque de disparition

CR : En grave danger — NA : Non applicable

EN : En danger — DD : Insuffisamment documenté

VU : Vulnérable — NT : Quasi menacé

t : pendant leur transit — *h : pendant leur hivernage*

ZNIEFF

D : Espèce déterminante

DC : Espèce déterminante pour les populations remarquables ou station remarquable

SYNTHESE DES ENJEUX FAUNISTIQUES

Groupe	Résultats / espèces protégées	Enjeux
Habitats naturels	Les habitats naturels sont dominés par le contexte urbain et agricole. Dans les secteurs naturels, les boisements alluviaux et les pelouses sèches présentent un enjeu de conservation marqué.	Moyen
Flore	Les pelouses à Allyphantes constituent le secteur à enjeu de la zone d'étude, avec la présence de plusieurs fleurs d'intérêt patrimonial (orchidées), dont le Micrope dressé, protégée en Rhône-Alpes.	Faible
Poissons	La faune piscicole comprend des espèces protégées sensibles à la qualité de l'eau : Truite fario et Barbeau méridional, ainsi que le Blageon (intérêt communautaire).	Moyen
Crustacées	Aucune sensibilité n'a été relevée sur la zone d'étude	Faible
Insectes	L'entomofaune est bien représentée sur le parcours, avec cortège diversifié de libellules (dont deux espèces protégées) et de papillons en bordure du Jabron. Il est à noter la présence de scarabées exploitant les arbres vieillissants dans la chênaie claire (Cerambyx sp.).	Moyen
Amphibiens	La bande d'étude, en dehors des cours d'eau, ne présente aucun point d'eau propice à la reproduction des amphibiens.	Faible
Reptiles	Quatre espèces protégées exploitent les lisières forestières et les bordures du Jabron : le Lézard des murailles, le Lézard vert, la Couleuvre verte et jaune et la Couleuvre vipérine.	Faible à moyen
Oiseaux	L'avifaune comprend 46 espèces protégées sur le secteur ou à proximité. Les enjeux de conservation les plus importants se portent sur le cortège des boisements et le cortège des milieux aquatiques, dans les secteurs naturels de la vallée du Jabron.	Moyen
Chiroptères	Le groupe est très bien représenté avec au minimum 17 espèces contactées. La vallée du Jabron constitue un site d'intérêt comme couloir de déplacement, secteur de chasse et potentiellement site de reproduction et de repos pour les espèces forestières (boisements périphériques) et celles exploitant les ouvrages (pont de la LGV notamment).	Moyen
Autres mammifères	La vallée du Jabron est largement fréquentée par le Castor. L'écureuil est également bien présent dans les boisements.	Moyen

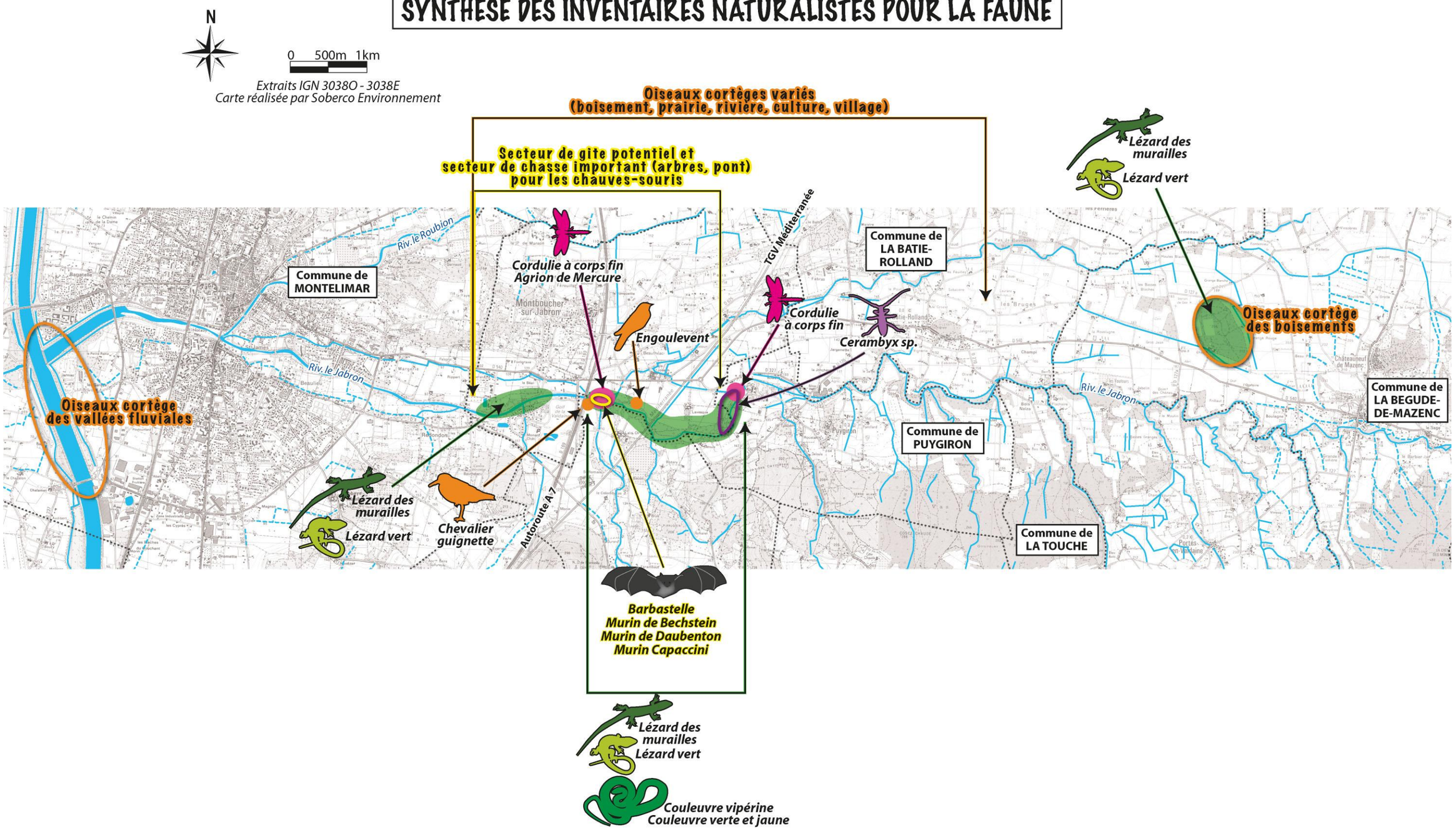
La bande d'étude limitée du projet ne présente qu'un intérêt écologique limité dans la vallée du Rhône (digue CNR) et la traversée de Montélimar.

Les enjeux sont regroupés au niveau de la vallée du Jabron, dans le secteur naturel situé au Sud de Montboucher-sur-Jabron, avec la présence de plusieurs habitats naturels remarquables, d'une plante protégées et de nombreuses espèces animales protégées.

Le reste de l'itinéraire prend place dans un contexte agricole peu sensible d'un point de vue naturel.

Le secteur naturel de la vallée du Jabron, au niveau de Montboucher-sur-Jabron, concentre l'essentiel des enjeux naturalistes, avec des habitats naturels d'intérêt, la présence d'une plante et de nombreuses espèces animales protégées.

SYNTHESE DES INVENTAIRES NATURALISTES POUR LA FAUNE



2.3.5 – La fonctionnalité écologique

- **Échelle régionale :**

Le territoire n'est pas couvert par un SCOT ou un contrat corridor identifiant un réseau de trame verte et bleue à l'échelle global. Par contre le Schéma Régional de la Cohérence Écologique, proposé en juin 2013 par la Région Rhône-Alpes, propose une lecture de la fonctionnalité écologique à l'échelle régionale.

La zone d'étude comprend une vaste zone artificialisée correspondant à l'agglomération de Montélimar. Par rapport au Jabron, la rive droite (au Nord) correspond à un grand espace agricole participant à la fonctionnalité écologique du territoire, la rive gauche (au Sud) est un espace à perméabilité forte.

Les seuls corridors identifiés correspondent aux cours d'eau : Rhône, Roubion et Jabron. Plusieurs obstacles à l'écoulement (seuils) sont référencés.

Pour la trame verte, la zone d'étude ne présente pas de réservoir de biodiversité identifié ou de corridors d'importance régionale. L'autoroute A7 est un obstacle majeur aux déplacements des espèces terrestres.

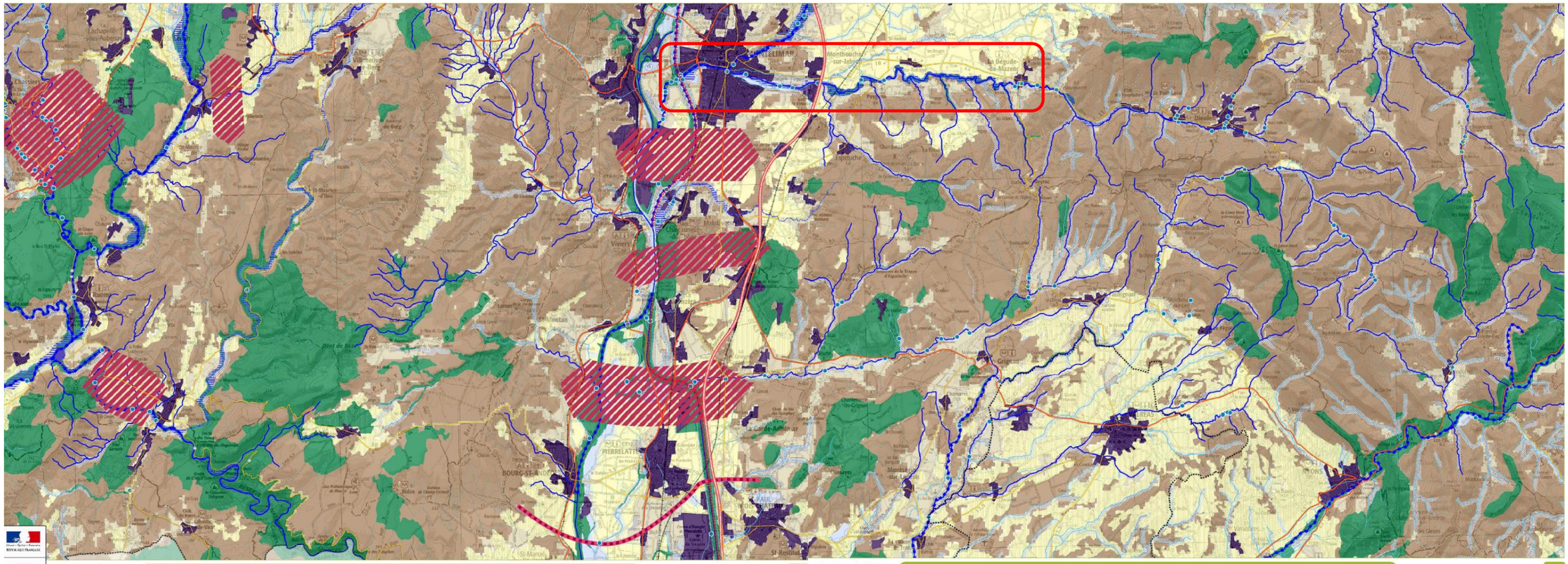
Les enjeux régionaux portent essentiellement sur la trame bleue, avec des objectifs de préservation des cours d'eau et d'amélioration de la continuité aquatique par le traitement des seuils.

- **Échelle locale :**

L'étude faune / flore a permis de recenser les populations animales en lien avec les habitats naturels.

Pour la continuité aquatique, les poissons, notamment la Truite, exploitent l'ensemble du Jabron dans leurs cycles de vie. Les obstacles de la rivière (seuils) limitent notamment leurs remontées vers les zones de frayères en tête de bassin. Les cours d'eau servent également de trame paysagère pour le déplacement de certaines espèces aériennes : les oiseaux d'eau et chauves-souris.

Pour les continuités terrestres, la petite faune de la vallée du Jabron (insectes, reptiles, petits mammifères) reste liée aux habitats périphériques de la rivière. La bande boisée accompagnant le Jabron constitue un vaste continuum pour les déplacements de la faune terrestre. Cette trame est plus développée en rive gauche (au Sud) et s'interrompt à l'entrée de Montélimar. Les lisières boisées constituent un élément d'interface et de repère important, notamment pour le vol des chauves-souris qui s'appuient sur ces repères paysagers dans leurs déplacements.



Zones artificialisées
Plans d'eau
Cours d'eau permanent et intermittent, canaux

Infrastructures routières
Type autoroutier
Routes principales
Routes secondaires
Tunnels

Infrastructures ferroviaires
Voies ferrées principales et LGV
Tunnels

Points de conflits (écrasements, obstacles...)
Zones de conflits (écrasements, falaises, obstacles, risques de noyade ...)
Référentiel des obstacles à l'écoulement des cours d'eau (ROE V5, mai 2013)

Projets d'infrastructures linéaires
Routes, autoroutes
Voies ferrées
Pour le tracé Lyon-Turin, les sections de tunnel ne sont pas représentées
(Données non exhaustives)

Espaces perméables terrestres * : continuités écologiques fonctionnelles assurant un rôle de corridor entre les réservoirs de biodiversité

Perméabilité forte
Perméabilité moyenne

Espaces perméables liés aux milieux aquatiques *

** constitués à partir des données de potentialité écologiquedu RERA (Réseau Ecologique de Rhône-Alpes, 2010)*

Grands espaces agricoles participant de la fonctionnalité écologique du territoire
La connaissance de leur niveau réel de perméabilité reste à préciser

La Trame bleue :

Cours d'eau et tronçons de cours d'eau d'intérêt écologique reconnu pour la Trame bleue
- Objectif associé : à préserver
- Objectif associé : à remettre en bon état

Grands lacs naturels
- Objectif associé : à remettre en bon état
  Lac Léman, Le bourget du Lac, Aiguebellette, Lac de Paladru
- Objectif associé : à préserver
  Lac d'Annecy

Espaces de mobilité et espaces de bon fonctionnement des cours d'eau
Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état

Zones humides - Inventaires départementaux
Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état
Pour le département de la Loire, seules les zones humides du bassin Rhône-Méditerranée sont représentées

Réservoirs de biodiversité :
Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état

Corridors d'importance régionale :

Fuseaux	Axes	Objectif associé :
		- à préserver
		- à remettre en bon état

3 - MILIEU HUMAIN

3.1 - CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE

Sur le site d'étude, les communes traversées présentent les données démographiques suivantes (données INSEE) :

COMMUNES	RECENSEMENT 1990	RECENSEMENT 1999	RECENSEMENTS 2009	ÉVOLUTION EN % 1990-2009
Montélimar	29 982	31 344	33 495	+ 11,7
Montboucher-sur-Jabron	1 278	1 424	2 000	+ 56,5
La Bâtie-Rolland	712	814	931	+ 30,8
Puygiron	315	347	439	+ 39,4

La population de la zone d'étude augmente régulièrement depuis 1990.

3.2 - DOCUMENTS D'URBANISME ET SERVITUDES

Le territoire n'est pas couvert par un Schéma de COéhrence Territorial (SCOT).

Les communes du site d'étude appartiennent à la Communauté de Communes suivante :

- **Montélimar Agglomération**

3.2.1 - Les documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme en vigueur sur les communes de la zone d'étude sont les suivants :

COMMUNES	DERNIERE DATE D'APPROBATION	PROCEDURE EN COURS
Montélimar	15 septembre 2014	Révision générale
Montboucher-sur-Jabron	15 novembre 2011	Approbation
Puygiron	10 mai 2012	Approbation
La Bâtie-Rolland	Janvier 2014	Modification n°3

L'ARTICLE L 121-1 DU CODE DE L'URBANISME RELATIF AU PADD

Un Plan d'Aménagement et de Développement Durable existe sur la commune de Montélimar. Les objectifs se déclinent selon les axes suivants :

- Habiter Montélimar : préserver les Centres-villes et les centres de quartier, renforcer la centralité dans les quartiers existants, et créer de nouvelles centralités, de nouveaux quartiers,
- Travailler à Montélimar : conforter la présence de l'emploi et assurer la diversité commerciale des quartiers,
- Se déplacer à Montélimar : hiérarchiser le système de voirie, renforcer du réseau de transport en commun et créer un schéma des itinéraires cycles et piétons,
- Préserver l'environnement et les paysages : définir une politique générale et préserver le patrimoine bâti.

Rappel sur le PADD

Le Plan de Développement Durable (article L 123-1 du Code de l'Urbanisme) doit présenter les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble du territoire communal. Les orientations définies dans le PADD s'appuient sur le diagnostic effectué en vue de l'élaboration du PLU, tout en prenant en compte les prescriptions figurant dans les documents supra-communaux et en les adaptant aux caractéristiques et aux spécificités de la commune.

Le PADD de Montélimar a identifié la rive gauche du Jabron comme un itinéraire piéton existant à mettre en valeur.

Rappel sur les PLU et POS

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (S.R.U.) du 13 décembre 2000 réforme en profondeur l'approche publique de l'évolution et de l'aménagement des villes. ***Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)****, qui se substitue notamment au* ***Plan d'Occupation des Sols****, n'est pas uniquement un document d'urbanisme réglementaire : il exprime un véritable projet de ville. Il doit s'harmoniser avec le Programme Local de l'Habitat et le Plan de Déplacements Urbains, qui en sont les corollaires.*

Rappel sur le Règlement National d'Urbanisme

Il s'agit de l'ensemble des dispositions à caractère législatif et réglementaire applicables, en matière d'utilisation des sols sur une commune ne disposant pas de document d'urbanisme. Ces règles concernent la localisation, la desserte, l'implantation et l'architecture des constructions, le mode de clôture, etc…

3.2.2 - Les différents éléments des documents d'urbanisme

La zone d'étude est concernée par les **zonages** suivants :

- les zones d'urbanisation immédiatement constructibles. Elles concernent les parties centrales des bourgs, où le bâti est dense et organisé, les extensions pavillonnaires récentes des bourgs et des villages, les zones constructions à vocation de logements collectifs et d'équipements,
- les zones d'activité où sont admis l'implantation de bâtiments à usage professionnel, d'équipements, les constructions à usage d'hébergement, …
- les zones d'urbanisation ou d'activités futures destinées à assurer à court moyen ou long terme le développement des communes, sous forme de quartiers aménagés et équipés pour l'habitat ou les activités économiques,
- les zones agricoles. Ne sont autorisées que des constructions liées et nécessaires à l'exploitation agricole et à l'aménagement des constructions existantes,
- les zones naturelles, secteurs à protéger en raison de leur qualité paysagère, leur intérêt écologique, des risques naturels potentiels,

La réalisation d'infrastructures linéaires est autorisée sur l'ensemble des zones, en cas d'intérêt collectif.

Pour les communes ne disposant pas de document d'urbanisme, on distingue les zones urbanisées, correspondant aux centres-bourgs et aux différents hameaux, et les zones à vocation forestière et/ou agricole.

Plusieurs secteurs sont répertoriés en **Espaces Boisés Classés**, notamment le long du Jabron. Ces secteurs font l'objet d'une protection au titre de l'article L. 130.1 du code de l'urbanisme. Ce classement interdit les changements d'affectation ou les modes d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements. La réduction ou la suppression d'un EBC ne peut être envisagé que dans le cadre d'une procédure lourde de révision ou de révision simplifiée du document d'urbanisme, ou de sa mise en compatibilité dans le cadre d'un projet d'intérêt général.

Au cours de la dernière modification du PLU de Montélimar, ces EBC ont été réduits, et figurent maintenant en Espaces Végétalisés à mettre en valeur au titre de l'article L123-1-5 III 2° du code de l'urbanisme.

Des **emplacements réservés** sont présents au niveau du site d'étude pour la réalisation d'ouvrages publics : voiries, réseaux, bassins d'assainissement… Aucun ne correspond à un projet de voie pour les modes doux.

La commune de La Bâtie-Rolland présente une **Zone Agricole Protégée (ZAP).**

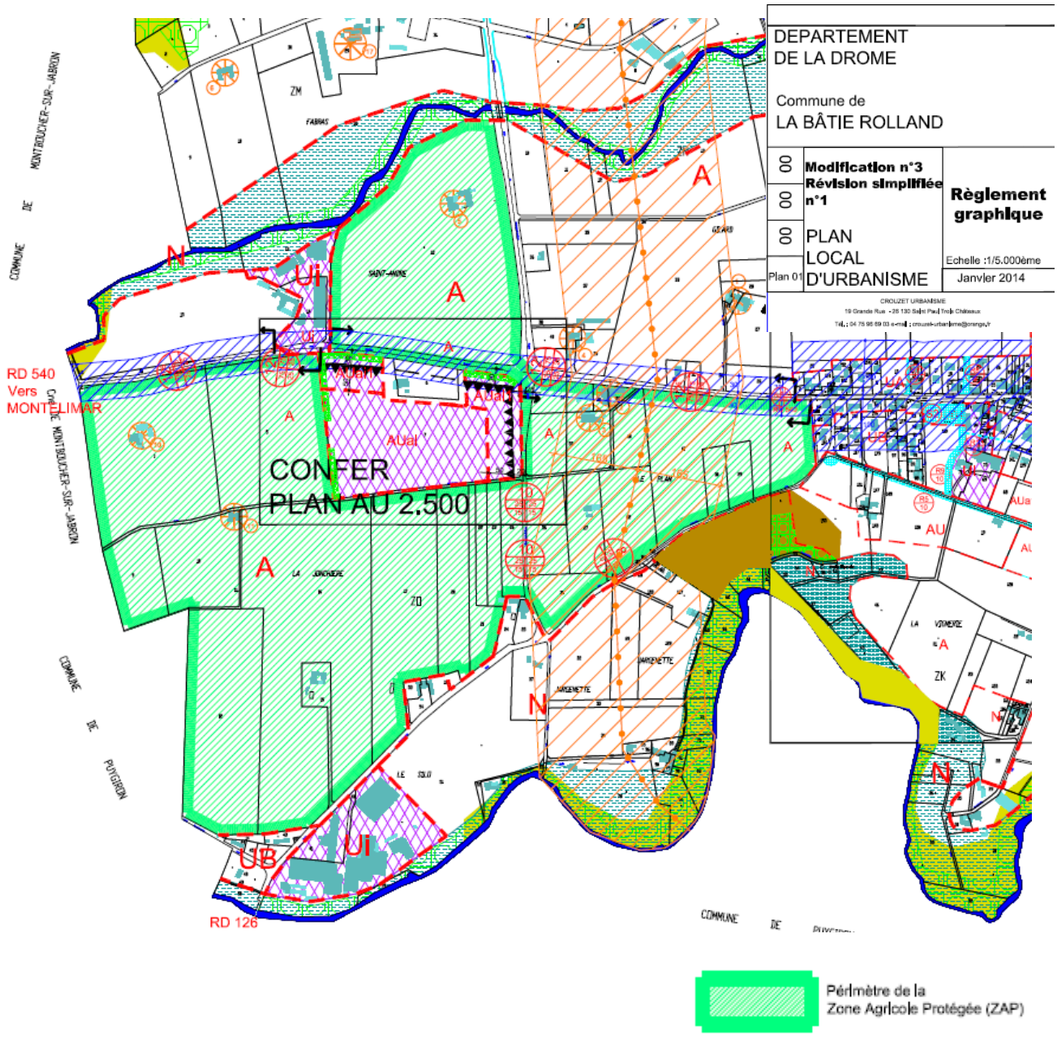
C'est un des outils d'aménagement du territoire, de réflexion et de protection, visant à mieux prendre en compte la vulnérabilité de certains espaces agricoles face à la périurbanisation et à la construction d'infrastructures de diverses natures. À elle seule, la ZAP ne garantit pas la viabilité ou pérennité de l'agriculture, mais elle est un outil de protection du foncier agricole.

Sauf exceptions (prévues par la loi), une fois classée, toute modification d'affectation ou de mode d'occupation du sol susceptible de durablement altérer le potentiel agronomique, biologique ou économique d'une zone agricole protégée devra être soumis à l'avis de deux organismes :

- la chambre d'agriculture ;

- la commission départementale d'orientation de l'agriculture.

Si l'un de ces deux organismes donne un avis défavorable, le changement (ex : permis de construire) ne pourra être autorisé que sur décision motivée du préfet. Sur la commune, la ZAP s'étend à l'Ouest du village, de part et d'autre de la RD 540 (Cf. extrait du plan de zonage ci-contre).



Sur les communes au noyau urbain développé (Montélimar et Montboucher-sur-Jabron), le cours d'eau se situe en limite des zones urbaines. Sur les communes plus rurales, les terrains limitrophes du ruisseau du Jabron se situent principalement en zone à vocation naturelle et en zone agricole.
Des zones d'activités et d'urbanisation future sont définies le long du Jabron sur les communes de Montboucher-sur-Jabron et de Puygiron.

Une partie des boisements bordant le cours d'eau est répertoriée Espaces Boisés Classés (art L 130-1 du Code de l'Urbanisme).

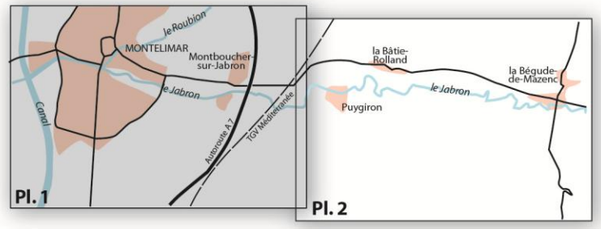
La Bâtie-Rolland présente une Zone Agricole Protégée, limitant les possibilités d'aménagement.

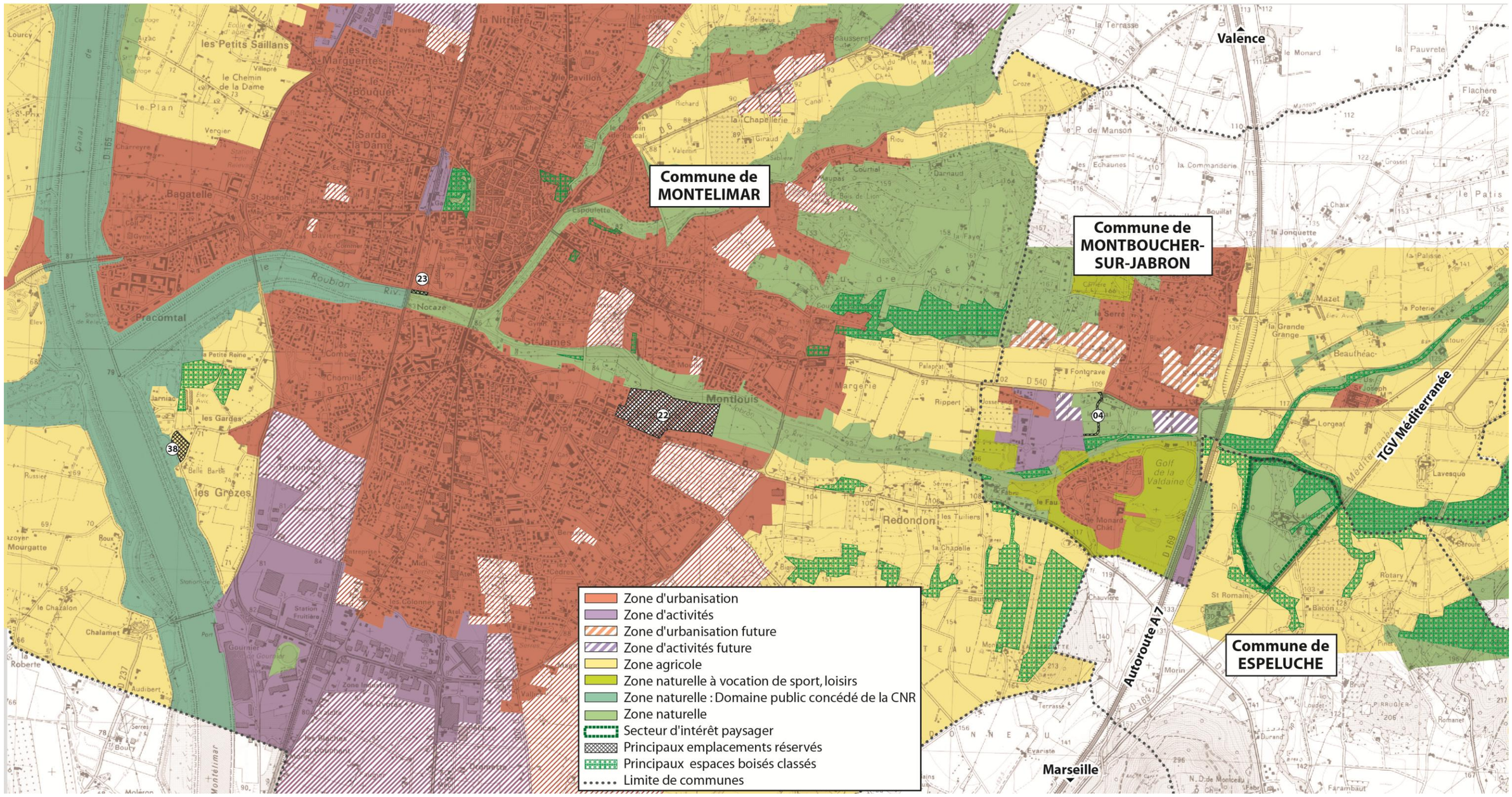
Aucun emplacement réservé n'est identifié pour le projet de véloroute voie-verte du Jabron.

PLAN LOCAL D'URBANISME

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : Doc. d'urba
Carte réalisée par Soberco Environnement

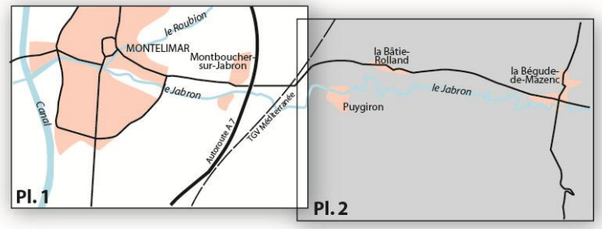


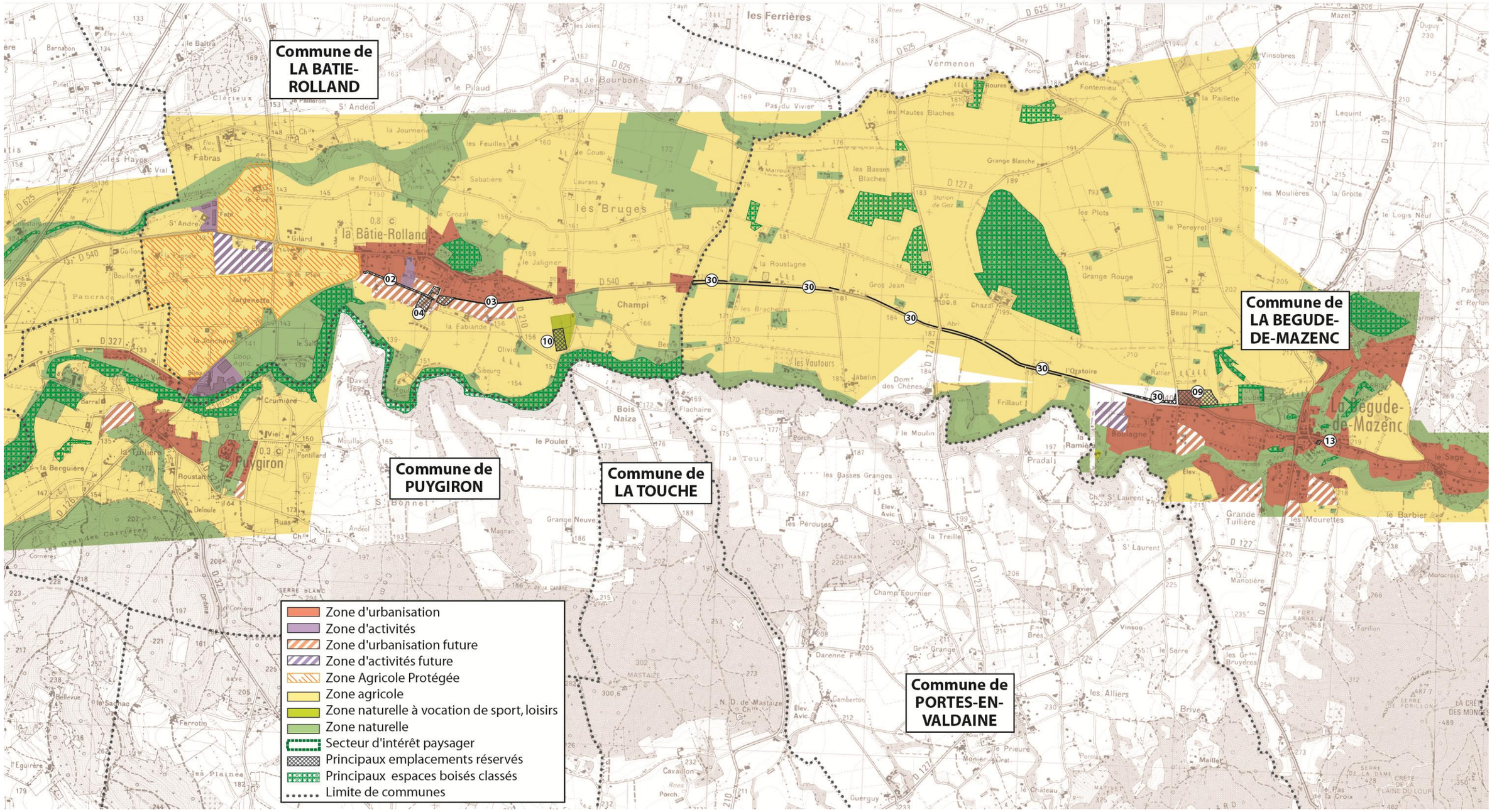


PLAN LOCAL D'URBANISME

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : Doc. d'urba
Carte réalisée par Soberco Environnement



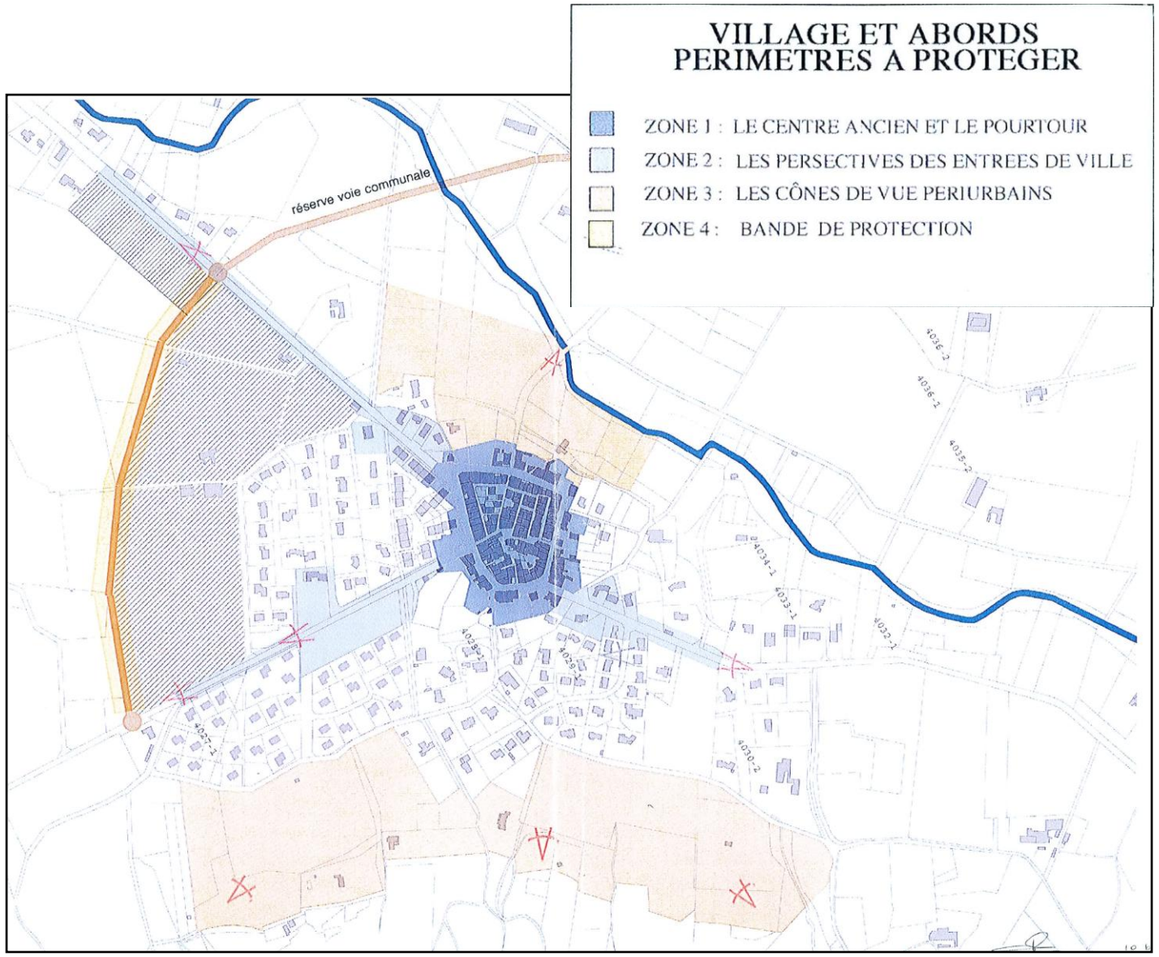


3.2.3 - Les servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publique sont des contraintes relatives à l'occupation des sols, annexées au document d'urbanisme. Elles fixent les spécificités techniques de protection. Les servitudes d'utilité publique qui s'imposent aux PLU des communes de la zone d'étude sont les suivantes :

- protection des Monuments Historiques : un rayon de 500 m autour des monuments définit la zone dans laquelle tout aménagement est soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France,
- protection des bois et forêts soumis au régime forestier : l'implantation de certains types de bâtiments est interdite dans un rayon de 500 m,
- plan d'exposition aux risques naturels prévisibles (risque inondation sur Montélimar),
- terrains riverains des cours d'eau non domaniaux : les propriétaires riverains doivent laisser passer sur leurs terrains les personnes et les engins mécaniques chargés la réalisation des travaux d'entretien,
- interdiction d'accès grevant les routes express et les déviations d'agglomérations,
- servitudes relatives aux installations sportives,
- servitudes relatives aux hydrocarbures liquides,
- servitudes relatives aux canalisations de gaz,
- servitudes relatives aux lignes électriques
- servitude relative aux chemins de fer, concernant la ligne Paris-Marseille, située à l'Ouest de Montélimar,
- servitudes de dégagement des aérodromes : elles concernent l'aérodrome de Pierrelatte et l'aérodrome de Montélimar – Ancône,
- servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection des installations de navigation et d'atterrissage,
- servitudes relatives aux télécommunications téléphoniques et télégraphiques concernant l'établissement, l'entretien et le fonctionnement des lignes et des installations des télécommunications,
- servitudes concernant les sites archéologiques.

Sur Espeluche, une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP) est en vigueur (Cf. ci-contre). Elle remplace l'ancien périmètre de 500 mètres autour du "banc du seigneur". Elle ne concerne pas le site d'étude.



ZPPAUP d'Espeluche

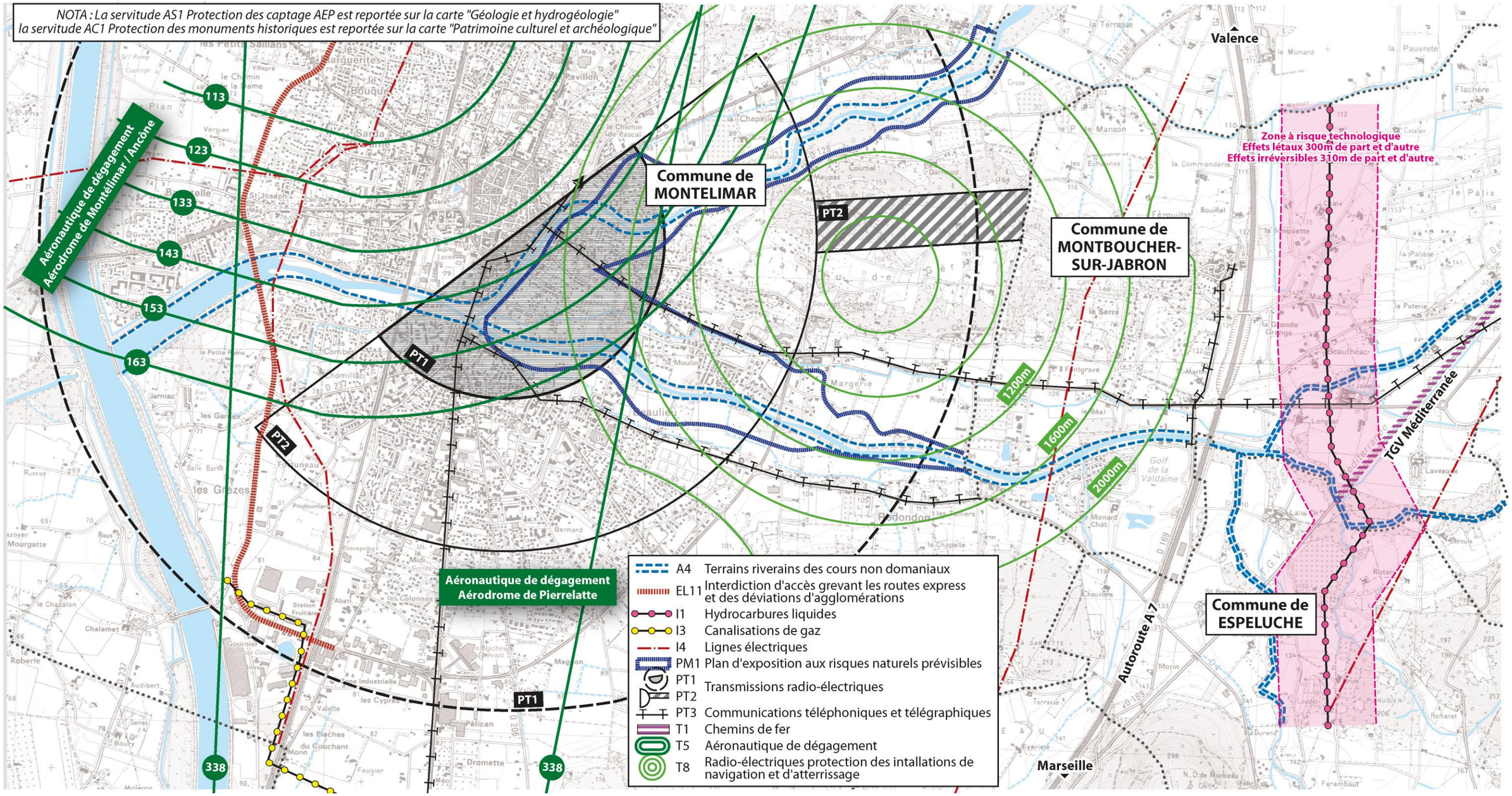
De multiples servitudes concernent le site d'étude (réseaux, communications, aéronautique…).

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

N

0 250m 500m

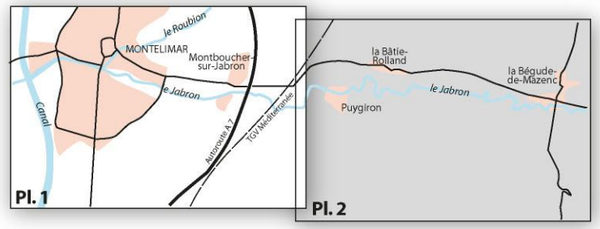
Extraits IGN 3038O - 3038E Source : Doc. d'urba
Carte réalisée par Soberco Environnement



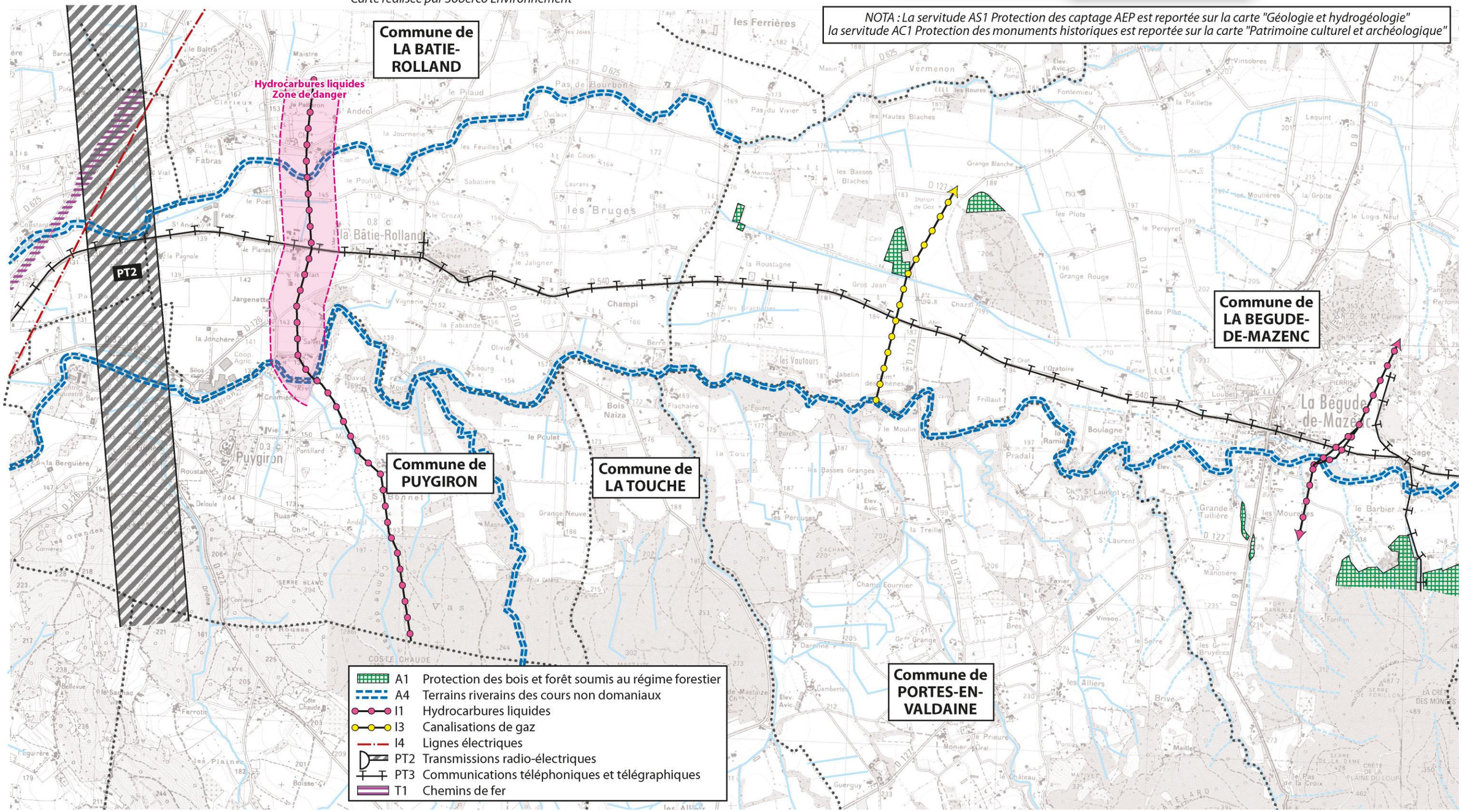
SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : Doc. d'urba
Carte réalisée par Soberco Environnement



NOTA : La servitude AS1 Protection des captage AEP est reportée sur la carte "Géologie et hydrogéologie"
la servitude AC1 Protection des monuments historiques est reportée sur la carte "Patrimoine culturel et archéologique"



3.3 - HABITAT, EQUIPEMENTS, TOURISME ET LOISIRS

3.3.1 - L'habitat

DONNEES GENERALES

Le parc de logements des communes de la zone d'étude a augmenté depuis 1990 ; les taux d'évolution s'échelonnent entre 9 et 24 % suivant les communes. Les résidences principales représentent la majeure partie du parc de logements. Les communes bénéficient en effet de l'aire d'influence économique de Montélimar.

TYPOLOGIE DE L'HABITAT

De Montélimar à Montboucher-sur-Jabron, l'habitat se développe de part et d'autre du Jabron.

A partir d'Espeluche et jusqu'à La Bégude-de-Mazenc, l'habitat est surtout présent au Nord du Jabron le long de la RD 540 et ponctuellement le long des axes perpendiculaires.

L'habitat se caractérise par des habitations anciennes en pierre, groupées en hameau ou isolées, et par des pavillons dans les créations ou extensions de lotissements à proximité des centres-bourgs.

3.3.2 - Les activités économiques et les équipements publics

De nombreux équipements publics sont présents dans les centres-bourgs des communes de la zone d'étude. A proximité du Jabron, on peut notamment noter la présence de plusieurs stations d'épuration.

Les activités économiques se concentrent dans les centre-ville des communes et sur les zones d'activités et zones industrielles situées en périphérie.

3.3.3 - Les installations classées pour la protection de l'environnement, les risques technologiques et humains

Aucune installation classée relevant de la Directive Seveso ne se trouve sur la zone d'étude.

La zone d'étude possède un patrimoine culturel et paysager riche: villages de caractère de la Bégude-de-Mazenc et de Puygiron, monuments historiques, relief marqué, …

Compte tenu de l'attrait touristique du secteur, de nombreuses structures d'accueil sont présentes sur la zone d'étude: camping, gîtes, chambre d'hôtes …

On note également la présence d'un golf et de cinq centres équestres à proximité du Jabron. De plus, Montélimar concentre de nombreux équipements, notamment sportifs et culturels.

3.3.4 – Le tourisme et la découverte du territoire

Le territoire propose la découverte du terroir, de la gastronomie et de la culture locale. Le long des cours d'eau, ce sont surtout les pratiques sportives qui s'affirment.

LES SPORTS AQUATIQUES

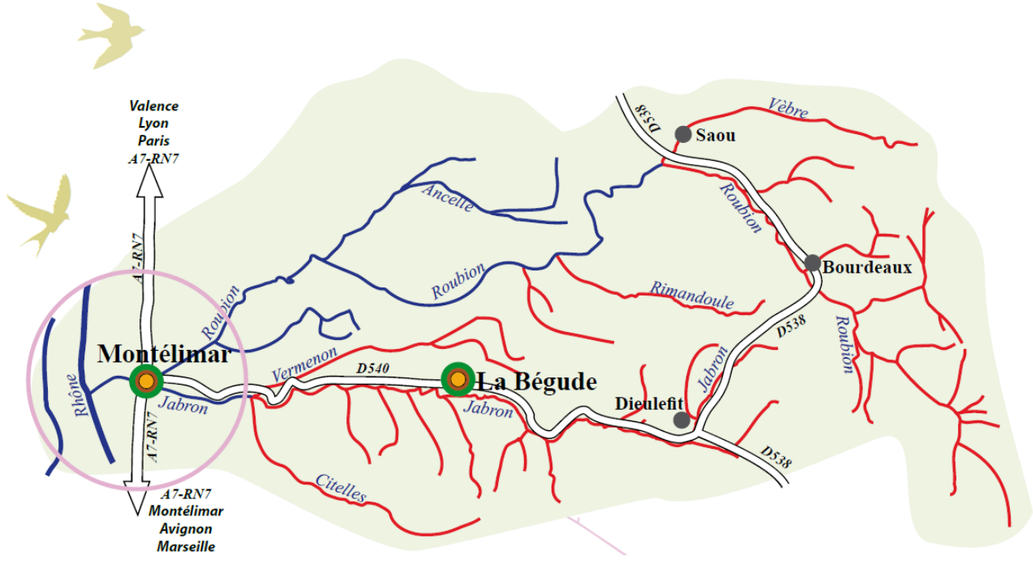
Le Jabron permet la pratique du canoë et offre sur certains sites la possibilité de baignade en milieu naturel.

Le territoire ne présente pas de grand site d'accueil touristique type aire de loisirs. La base de loisirs au sud de La Bâtie-Rolland abrite en fait des infrastructures sportives (cours de tennis) et des sites de pique-nique.

LA CHASSE ET LA PECHE

Le ruisseau du Jabron est accessible en de nombreux endroits pour la pratique de la pêche. Le Jabron et le Roubion en amont de Montélimar sont classé en première catégorie (salmonicole). Le Roubion aval et le Rhône sont en seconde catégorie (cyprinicole).

La chasse, au grand gibier et petit gibier, est pratiquée sur l'ensemble de la zone d'étude.



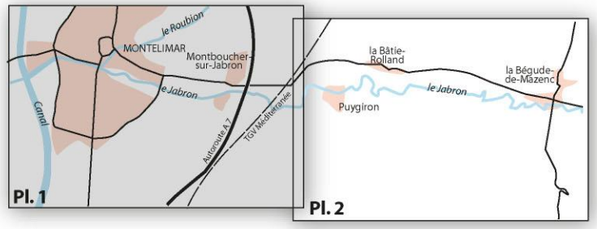
Carte des catégories des cours d'eau pour la pratique de la pêche

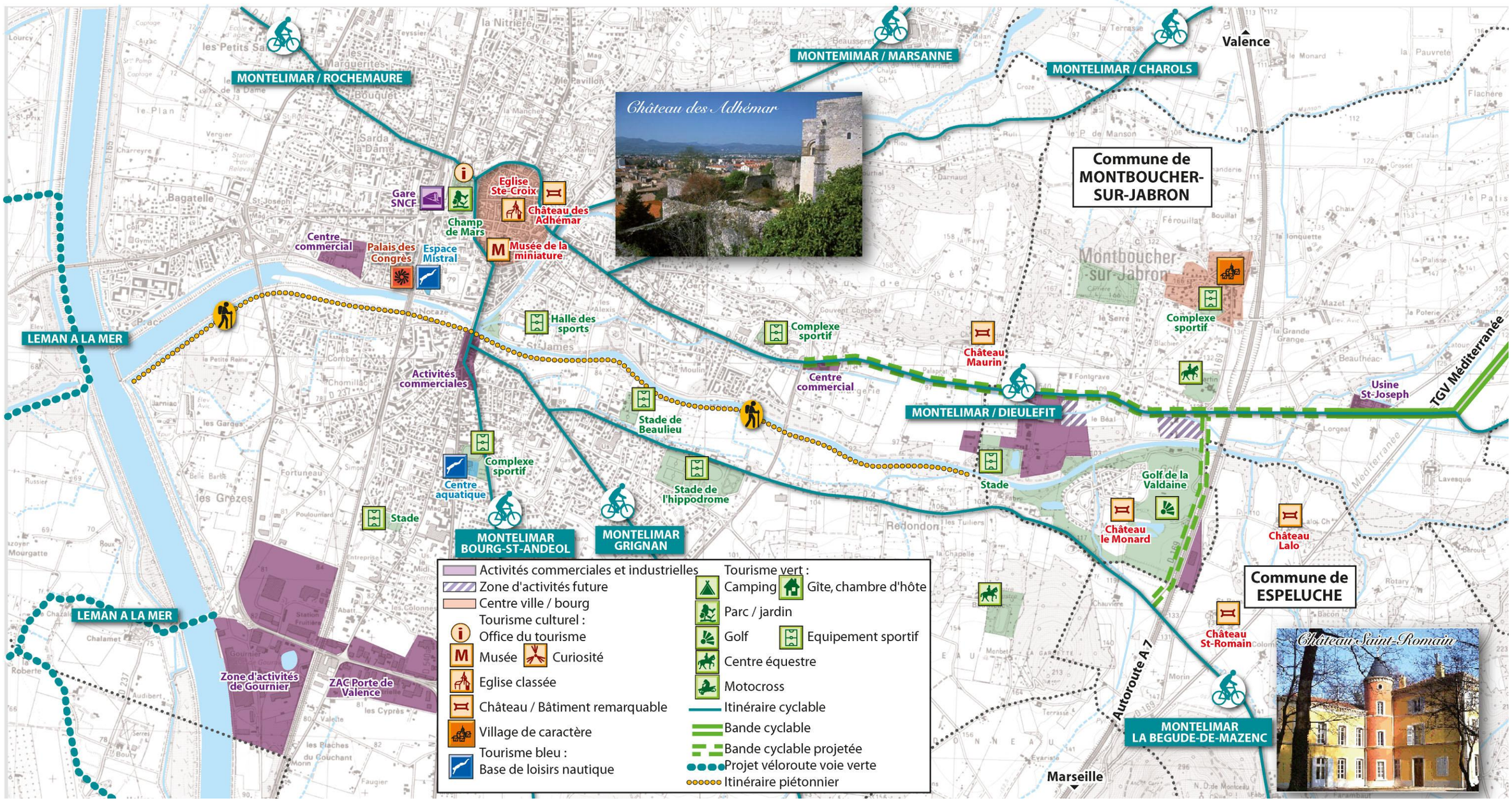
ACTIVITES, EQUIPEMENTS TOURISTIQUES ET DEPLACEMENTS DOUX

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : la Drôme en vélo
Carte réalisée par Soberco Environnement

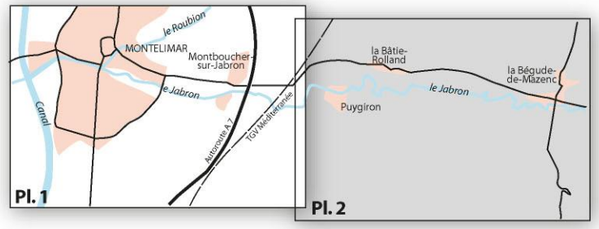


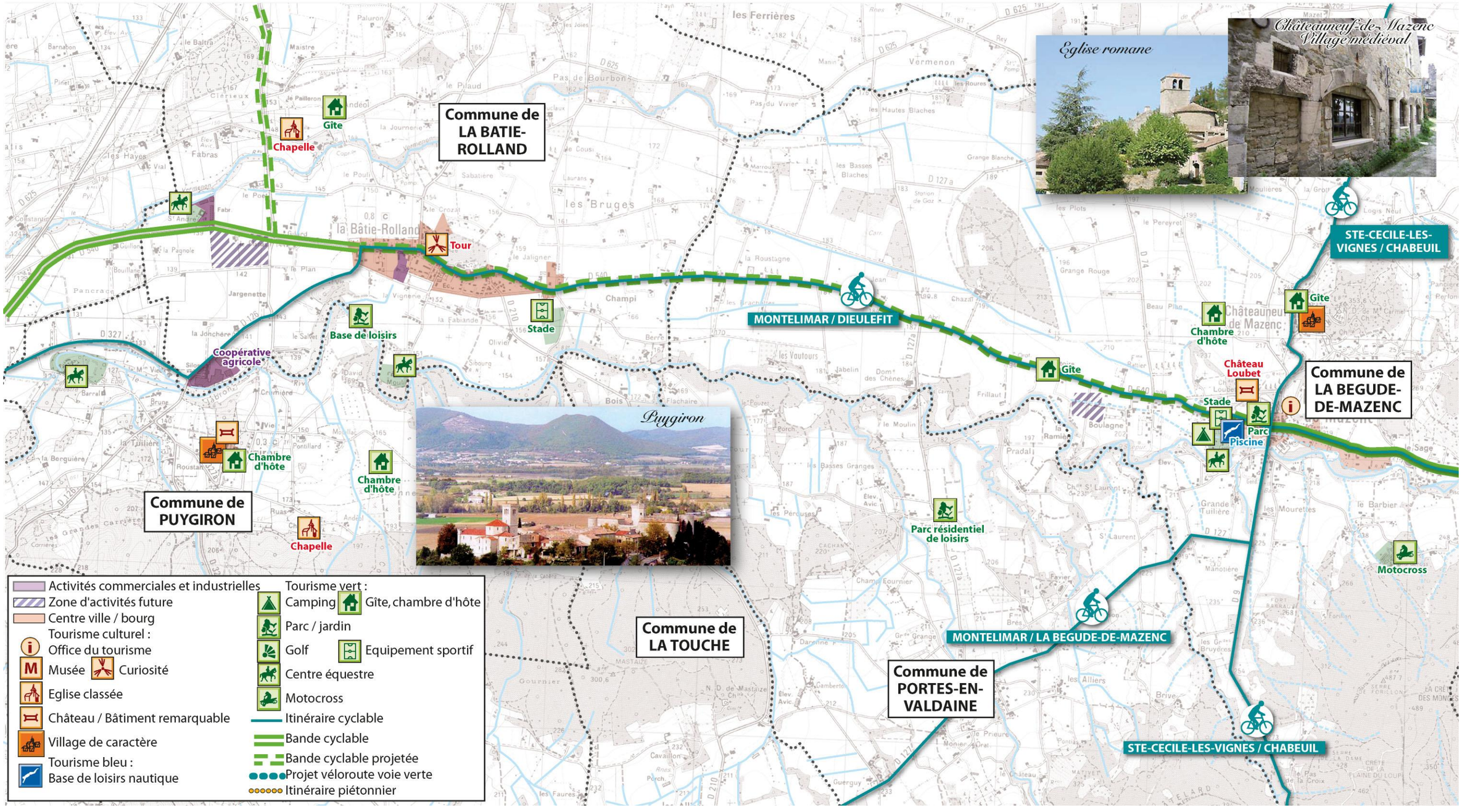


ACTIVITES, EQUIPEMENTS TOURISTIQUES ET DEPLACEMENTS DOUX

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : la Drôme en vélo
Carte réalisée par Soberco Environnement





LES MODES DOUX

Le **P**lan **D**épartemental d'**I**tinéraire de **P**romenade et **R**andonnée (PDIPR) a inscrit un certain nombre de chemins ruraux, ce qui complète l'offre d'itinéraires de randonnée.



Sur la commune de Montélimar, le sentier le long du Jabron, de la limite de la commune à la confluence avec le Rhône, est identifié dans le PADD comme un itinéraire piéton. Il est projeté de créer une boucle vers le Sud à partir de cet itinéraire existant et de l'étendre aux rives du Rhône.

La promenade du Petit Nice au cœur de Montélimar sur les berges du Roubion offre aux riverains un espace de détente.

LES ITINERAIRES CYCLABLES

Un projet de Véloroute – Voie Verte « du Léman à la mer », ou ViaRhôna, long de 670 km permettra de joindre le Lac Léman aux étangs de Camargue. La Drôme, située à mi-parcours proposera à partir de l'itinéraire principal qui passe en grande partie sur les anciens chemins de halage, des véloroutes permettant de découvrir l'arrière-pays par les vallées transversales. Sont ainsi en projet sept véloroutes y compris le présent itinéraire objet de l'étude.



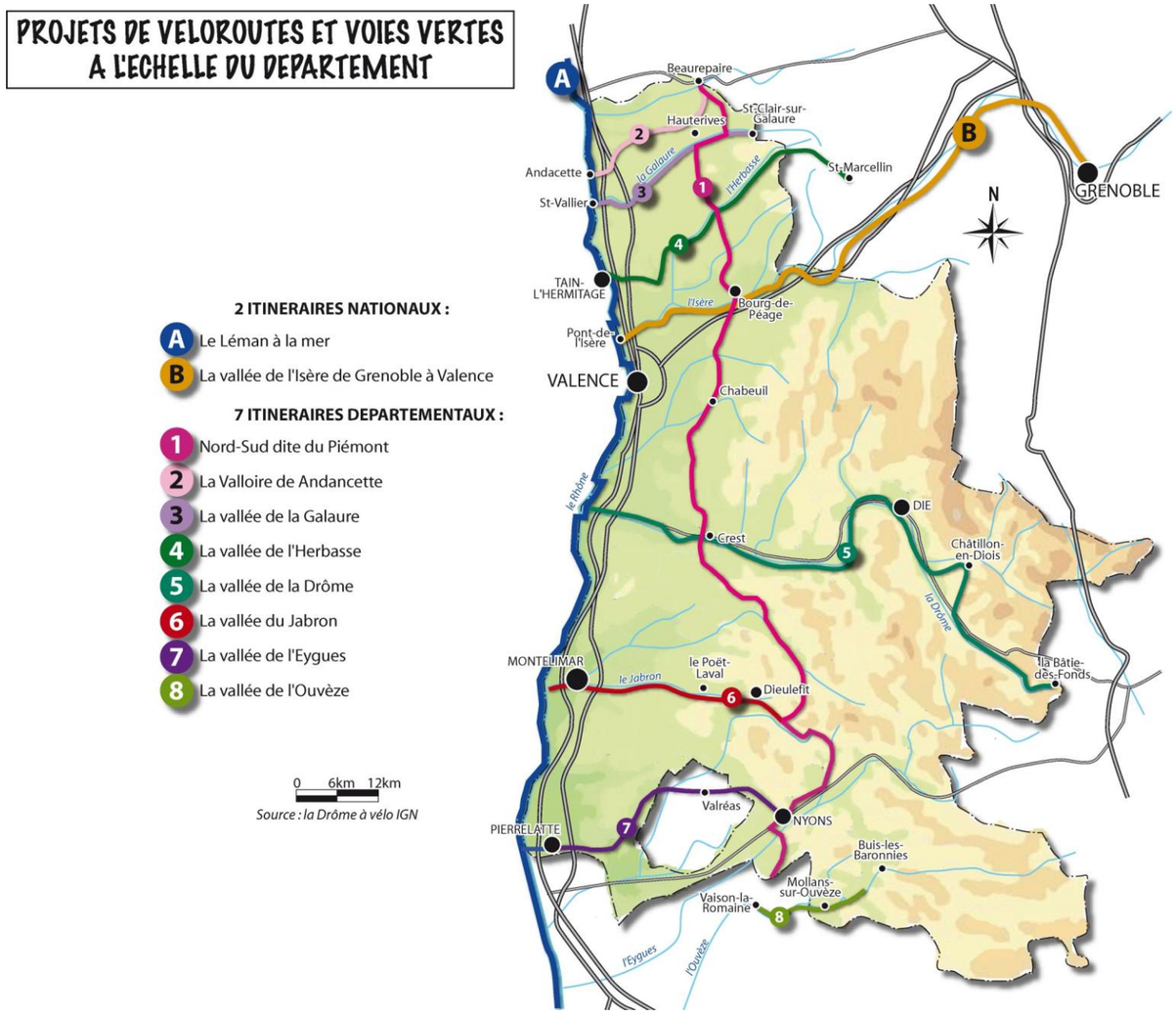
De nombreux itinéraires cyclables sont balisés et aménagés (présence de bandes cyclables localement) entre Montélimar et Dieulefit :

- Montélimar – Dieulefit par la RD 540,
- Montélimar – Charols par la RD 128,
- Montélimar – La Bégude-de-Mazenc par la RD 4 et la RD 127

Au niveau local, plusieurs boucles cyclables sont proposées. En rive droite du Jabron, elle emprunte la RD 540 qui ne présente pas d'aménagements cyclables, en dehors de rares portions discontinues. Les conditions de sécurité sont difficiles sur cet axe qui est bien circulé.

L'offre de loisirs, itinéraires pédestres, équestres et cyclables, pêche, golf…, est assez importante sur la zone d'étude.

Les circuits vélos emprunte des itinéraires aux caractéristiques variables et parfois peu sécuritaires.



3.4 - AGRICULTURE

3.4.1 – Contexte général

La surface agricole de la Drôme correspond à 40 % de la surface totale du département. Elle se concentre de plus en plus sur les plaines et certains bas plateaux du couloir rhodanien. Avec 230 800 ha (chiffre RGA 2000), cette surface est stable par rapport à 1988.

Les communes de la zone d'étude appartiennent au territoire agricole de la plaine de la Valdaine.

La tendance nationale à la baisse du nombre d'exploitation et à leur augmentation de surface se confirme sur l'ensemble des communes de la zone d'étude. Le nombre des exploitants a également diminué avec près de 300 exploitants en 2000 contre 413 en 1988.

L'essentiel de la superficie agricole utilisée (chiffre RGA 2000) sur les communes concernées est à vocation céréalière et herbagère. Le cheptel se compose essentiellement de volailles et de porcs. A noter également la présence d'équidés liés à l'activité touristique.

L'ensemble des communes du département de la Drôme appartient à l'aire géographique de production fromagère d'Appellation d'Origine Contrôlée (A.O.C.) "Picodon" institué par le décret du 25 août 2000 (*source : Institut National des Appellations d'Origine, I.N.A.O.*). Toutefois, les élevages caprins sont absents lors du recensement agricole de 2000 des communes de la zone d'étude. De plus, la plaine de la Valdaine est un haut lieu de production de semences d'ail reconnue par une IGP (Indication Géographique Protégée) en 2005.

Une grande partie des parcelles agricoles du territoire de la zone d'étude est raccordée au réseau d'irrigation géré par le Syndicat d'Irrigation Drômois, permettant ainsi le développement de pratiques agricoles intensives. Ce réseau est principalement alimenté par deux prises d'eaux :

- le réseau Nord dont la prise d'eau est effectuée directement dans le Rhône,
- le réseau Sud qui repose sur un site de captages localisé à la limite entre les communes de Montélimar et de Châteauneuf-du-Rhône et dont les prélèvements sont réalisés directement dans le canal du Rhône (*source : S.A.U.R., Montélimar*).

Enfin, les pratiques agricoles étant encore fortement implantées sur le territoire considéré, il existe un nombre important de chemins de dessertes agricoles qui permettent d'accéder directement aux différentes parcelles et exploitations depuis leurs sièges. Ces dessertes, qui viennent se raccrocher aux voies principales présentes sur le site, se situent sur l'ensemble des secteurs agricoles.

3.4.2 – L'agriculture du site d'étude

De la périphérie de Montélimar à la Bégude-de-Mazenc, la zone d'étude s'intègre dans une vaste plaine agricole, dont les terres cultivables sont d'assez bonne qualité. Les cultures présentes, principalement développées sur un grand parcellaire et situées au Nord du Jabron, sont les céréales et les oléagineux (colza, tournesol ; soja). Au Sud du Jabron, le parcellaire, contraint par un relief plus marqué et la présence de ravins aux berges abruptes et boisées, se caractérise par de plus petites unités.

Le Jabron s'écoule dans un contexte très agricole jusqu'à la périphérie de Montélimar. Les parcelles se développent souvent jusqu'en bordure de la rivière, celle-ci étant néanmoins protégée par un cordon boisé.

3.5 - PATRIMOINE CULTUREL

3.5.1 - Les monuments historiques

Le territoire est caractérisé par un bâti historique de qualité. La présence de nombreux monuments historiques souligne ce patrimoine.

COMMUNES	MONUMENT CONCERNE	DATE D'INSCRIPTION
Montélimar	Château des Adhémar (12ème siècle)	1889
	Porte St Martin (18ème siècle)	11 octobre 1930
	Galerie d'arcades (18 et 19ème siècles)	7 mai 1982
	Maison de Diane de Poitiers	26 novembre 1956
Espeluche	Château de Lalo (16 et 19ème siècles)	8 décembre 1981
	Maison (15 et 16ème siècles)	6 octobre 1981
Puygiron	Chapelle st bonnet (11ème siècle)	25 juin 1929
	Château (13 et 14ème siècles)	6 décembre 1957
La Bâtie Rolland	Chapelle Saint-Andéol (12 et 13ème siècle)	4 décembre 1967

Rappel sur les monuments historiques

La loi du 31 décembre 1913 a institué deux degrés de protection en fonction des caractéristiques et de la valeur patrimoniale du monument.

L'inscription d'un immeuble au titre des monuments historiques entraîne automatiquement une servitude de protection de ses abords. Elle s'applique à tous les espaces situés à la fois dans un rayon de 500 m du monument et dans son champ de visibilité.

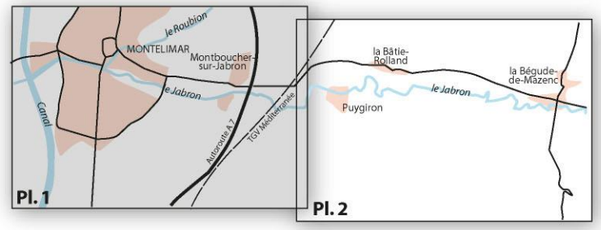
La vallée du Jabron est directement concernée par des périmètres de protection des monuments historiques.

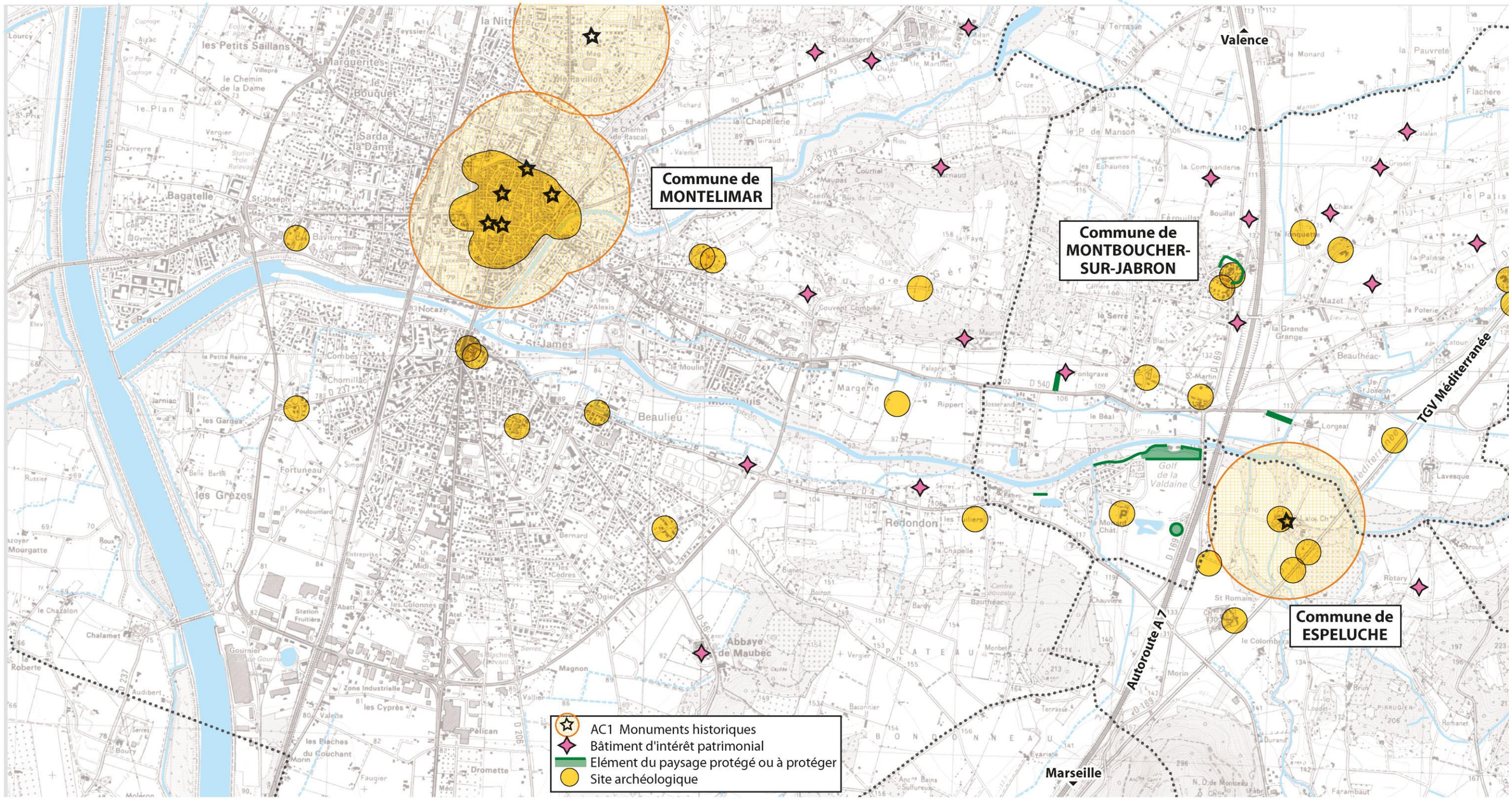
PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE

N

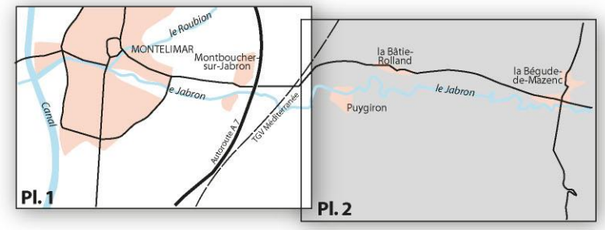
0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Source : Doc. d'urba / DRAC Rhône-Alpes
Carte réalisée par Soberco Environnement





PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE



N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Source : Doc. d'urba / DRAC Rhône-Alpes
Carte réalisée par Soberco Environnement

Commune de LA BATIE-ROLLAND

Commune de PUYGIRON

Commune de LA TOUCHE

Commune de PORTES-EN-VALDAINE

Commune de LA BEGUDE-DE-MAZENC

AC1 Monuments historiques
Bâtiment d'intérêt patrimonial
Elément du paysage protégé ou à protéger
Site archéologique
Périmètre de zone agricole protégée ZAP

3.5.2 - Le patrimoine archéologique

De nombreux sites archéologiques ont été recensés sur la zone d'étude par le service régional de l'archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Rhône-Alpes (DRAC) et figurent pour certains sur les documents d'urbanisme des communes concernées.

Il convient néanmoins de rappeler que ces informations ne représentent que l 'état actuel des connaissances : en effet, d'autres sites enfouis demeurent vraisemblablement inconnus.

Les sites suivants ont été recensés à proximité du Jabron :

COMMUNES	NOM DU SITE	VESTIGES / PERIODE
Espeluche	Lalo Est	Mobilier/ Néolithique
La Bâtie-Rolland	La Vignerie	Mobilier/ Néolithique - Mésolithique
	L'Olivier	Mobilier/ Néolithique
La Bégude-de-Mazenc	Domaine des Chênes	Mobilier / du néolithique au gallo-romain
	La Grande Tuilière	Mobilier / Paléolithique et néolithique
	Le Sage	Cimetière d'inhumation et Mobilier / Haut Moyen Age et Gallo-romain
Portes-en-Valdaine	Chapelle Saint-Laurent	Eglise et cimetière d'inhumation / Moyen-âge
	Le Moulin Est	Mobilier / Haut Empire
	Pontias	Mobilier / Haut Moyen-âge

La vallée du Jabron est riche en sites archéologiques.

3.5.3 – Le patrimoine remarquable

Les bourgs anciens de la Bégude-de-Mazenc, et de Puygiron présentent des architectures médiévales remarquables.



La Bégude-de-Mazenc et Puygiron

Des éléments de paysage (linéaires boisés) sont également identifiés comme protégés ou à protéger, notamment en rive droite du Jabron.

Ces deux villages de caractère sont visibles depuis l'axe de la rivière du Jabron.

3.6 – INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

3.6.1 - Le réseau routier de la zone d'étude

La zone d'étude se situe à proximité de la ville de Montélimar, très bien desservie par un réseau dense de voiries d'envergure nationale, régionale et départementale. Elle est notamment située exactement à mi-chemin entre Lyon et Marseille par l'autoroute A7. Montélimar est situé à 50 km de Valence, 70 km d'Avignon pour l'axe Nord-Sud, et entre Aubenas et Dieulefit pour l'Est-Ouest.

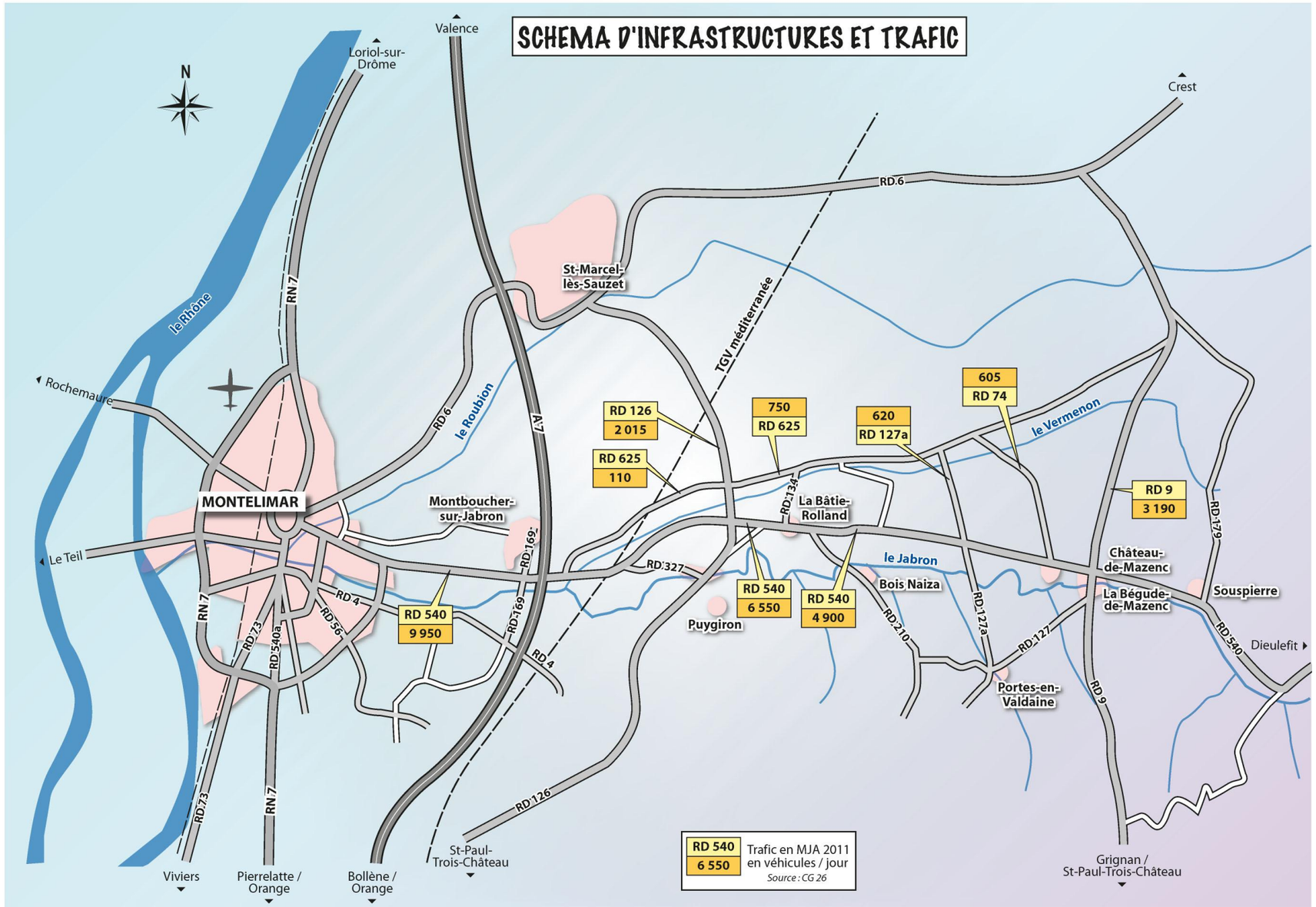
Le réseau routier intéressant le site d'étude se compose :

- la RN 7 du Nord au Sud, qui traverse Montélimar, supportant un trafic de l'ordre de 20 000 véhicules/jours (dont 15 à 20 % de poids lourds),

- l'autoroute A7 du Nord au Sud, à l'Est de Montélimar, sur le territoire de la commune de Montboucher-sur-Jabron et d'Espeluche,

- la RD 540 entre Montélimar et Dieulefit, qui traverse les bourgs de la Bâtie-Rolland et de la Bégude-de-Mazenc. Cet axe supporte un trafic de variant de 4 900 à 9 9950 véhicules/jour (comptages routiers 2011),

- de divers axes routiers d'orientations Nord-sud traversant le Jabron : RD 126, RD 134, RD 127a, RD 74 et RD 9, dont le trafic est plus faible.



3.6.2 - La sécurité

Les chiffres obtenus sur l'accidentologie de la RD 540 (données Département de la Drôme) de Montélimar à La Bégude-de-Mazenc entre 2007 et 2011 font apparaître un caractère relativement accidentogène, favorisé par sa géométrie encourageant des vitesses élevées et de nombreuses intersections avec des voies secondaires. Une soixantaine d'accidents avec dommages corporels est en effet enregistré sur cette période.

3.6.3 - Le transport ferroviaire

Deux lignes ferroviaires traversent la zone d'étude du Nord au Sud :

- ligne Paris – Marseille, située le long de la RN 7,

- ligne Grande Vitesse Lyon Marseille dite TGV Méditerranée, située à l'Est de l'autoroute A7.

3.6.4 - Les ouvrages d'art de franchissement

De nombreux ouvrages de franchissement du Roubion et du Jabron ont été recensés sur le site d'étude :

- sur la commune de Montélimar :
  - RN7, RD 540, boulevard de l'Europe
  - voie ferrée Paris - Marseille
- sur la commune de Monboucher-sur-Jabron :
  - RD 4, RD 169, autoroute A7
  - Ligne TGV Méditerranée
- sur les communes de Puygiron et La Bâtie-Rolland :
  - RD 126, RD 210
- sur les communes de La Bégude-de-Mazenc et Portes-en-Valdaine :
  - RD 127a, RD 9



RN 7 à Montélimar



Ligne TGV

La RD 540, qui longe la vallée du Jabron, présente un trafic assez élevé. On peut noter également son caractère accidentogène.

Les cours d'eau du site d'étude sont traversés par l'autoroute, deux lignes ferroviaires ainsi que par neuf autres routes sur la zone d'étude.

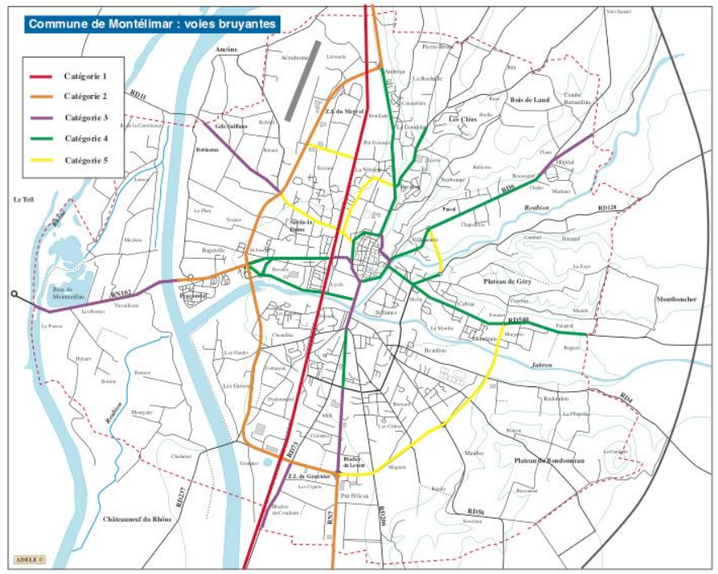
4 – CADRE DE VIE

4.1 – AMBIANCE ACOUSTIQUE

L'ambiance de la zone d'étude, en grande partie en secteur rurale, est calme et apaisée. Deux infrastructures de transport sont source de bruit, l'autoroute A 7 et la ligne LGV. Elles sont classées en catégorie 1 avec une largeur de 300 m de part et d'autre de l'infrastructure affectée par le bruit.

Au niveau de Montélimar, les routes de l'agglomération contribue à générer un fond sonore plus conséquent.

Le Préfet de la Drôme a donc communiqué à la commune de Montélimar un arrêté préfectoral (arrêté n°736 du 2 mars 1999) instituant les nouveaux classements sonores des infrastructures terrestres (voir schéma ci-contre).



Catégorie	Niveau sonore de référence, en période diurne, en dB(A)	Niveau sonore de référence, en période nocturne, en dB(A)
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

En l'absence d'incidences sur la circulation automobile, aucune campagne de mesure acoustique n'a été réalisée dans le cadre du projet de véloroute – voie verte du Jabron.

4.2 – QUALITE DE L'AIR

La qualité de l'air, en lien avec la santé humaine, est encadrée par la législation européenne et la législation française.

Plus localement, le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) en Rhône-Alpes a été adopté par le Préfet de région en février 2011.

La nature du projet ne générant pas de modification de la qualité de l'air, il n'a pas été réalisé de campagne de mesure de qualité de l'air.

5 - PAYSAGE

5.1 – CONTEXTE GENERAL

Délimité physiquement à l'Ouest par le Rhône et à l'Est par les reliefs encaissés de la vallée du Jabron, le paysage de la zone d'étude offre une grande diversité de perceptions visuelles.

D'Ouest en Est, le paysage se resserre autour de la vallée du Jabron, cours d'eau qui traverse successivement un paysage de plaine agricole et un paysage au relief marqué.

La vallée du Jabron est l'élément structurant du paysage, autour de laquelle s'organisent les différentes composantes.

5.2 – ANALYSE DES UNITES PAYSAGERES

L'analyse des perceptions visuelles sur la zone d'étude permet de distinguer différentes unités paysagères, variant selon la topographie, les éléments structurants, les formations végétales et l'activité humaine.

Ainsi, on peut dégager trois unités principales de paysage :

UNITE 1 : LA VALLEE DU RHONE (PLANCHE 1)

La large vallée du Rhône représente un axe structurant majeur. A hauteur de Montélimar, les berges du Rhône sont aménagées mais présentent un caractère assez naturel avec la présence de nombreux boisements. Le chemin de halage canalise les déplacements à terre et les ponts représentent des points de repère importants sur le cours d'eau (photo n°1).

UNITE 2 : DE MONTELIMAR A MONTBOUCHER-SUR-JABRON (PLANCHE 1)

Le paysage est fortement marqué par la présence humaine : l'urbanisation de Montélimar, délimitée à l'Est par le boulevard des Présidents, et les grandes infrastructures de transport, notamment l'A7 et la ligne TGV.

Le Jabron et le Roubion en partie aval perdent ainsi leur caractère sauvage. Leurs cours sont alors marqués par la présence de l'urbanisation et des aménagements de leurs berges (photos n°2 et 3).

En amont, le paysage s'ouvre sur les plaines agricoles. Cette agriculture, qui appartient à la plaine agricole de la Valdaine, se caractérise par de grandes parcelles cultivées, offrant de larges perceptions visuelles qui évoluent selon la saison. Le Jabron présente un cours à tendance naturelle marquée, avec des rives boisées et une tendance à l'encaissement (photo n° 4).

Les plateaux de Géry entre le Roubion et le Jabron et de le plateau de Bondonneau au Sud du Jabron, qui culminent entre 160 m et 200 m sont alors les éléments repères du paysage.

UNITE 3 : DE LA BATIE-ROLLAND A LA BEGUDE-DE-MAZENC (PLANCHE 2)

Cette unité se caractérise par un paysage mixte alternant, au Nord du Jabron des perceptions larges sur un paysage essentiellement agricole (photo n°5) et au Sud du Jabron des perceptions resserrées, encadrées par les buttes boisées.

Les villages de La Bâtie-Rolland, de Puygiron et de St Gervais-sur-Roubion, installés sur des buttes, se détachent et constituent les éléments repères du paysage (photos n°5 à 8).

De Puygiron à la Bégude-de-Mazenc, la vallée du Jabron est incisée au Sud par les ravins boisés, qui descendent des versants alentours. Des perceptions plus intimistes (photos n°9 et 10) se dégagent alors, alliant petites parcelles agricoles et boisement linéaires.

5.3 – SENSIBILITES PAYSAGERES

La sensibilité paysagère du site d'étude est liée au contraste entre l'espace agricole et les zones naturelles, représentées par la vallée du Jabron et le relief boisé.

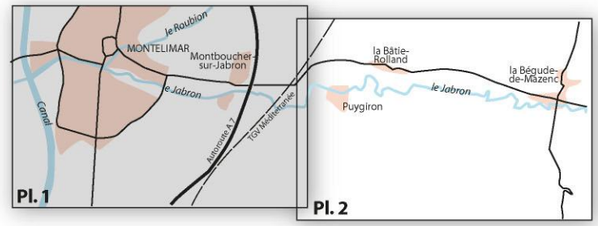
La vallée du Jabron relativement sauvage en amont de Montboucher-sur-Jabron constitue un site naturel préservé, sensible à toutes formes d'aménagement.

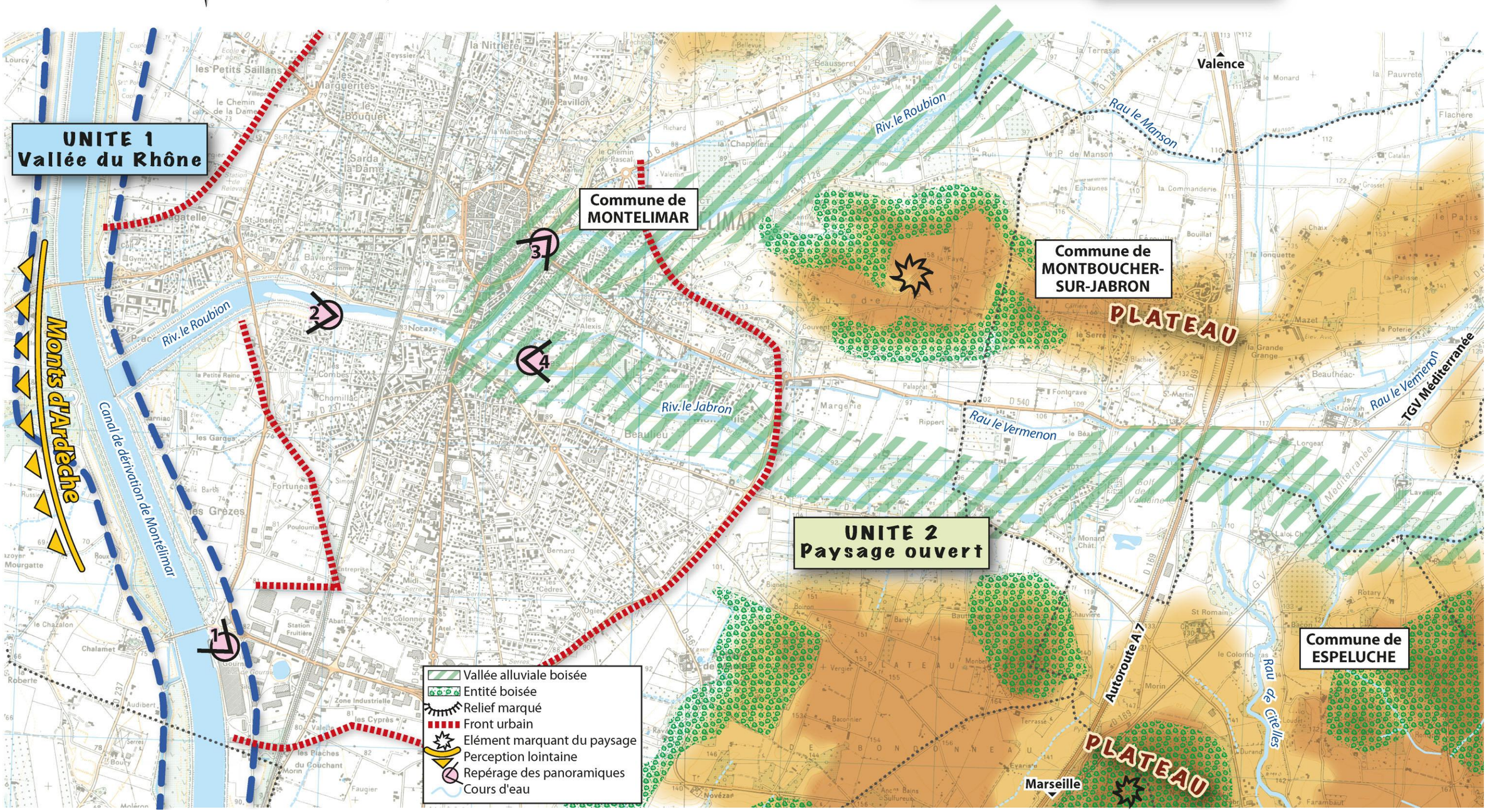
PAYSAGE

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement






1
Vallée du Rhône


Monts d'Ardèche
16t


Monts d'Ardèche


2
Vallée du Roubion


3
Le Roubion au niveau de Montélimar








4
Le Jabron aval



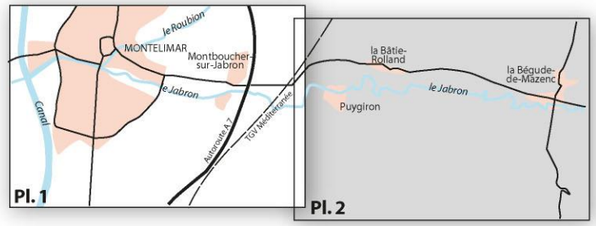


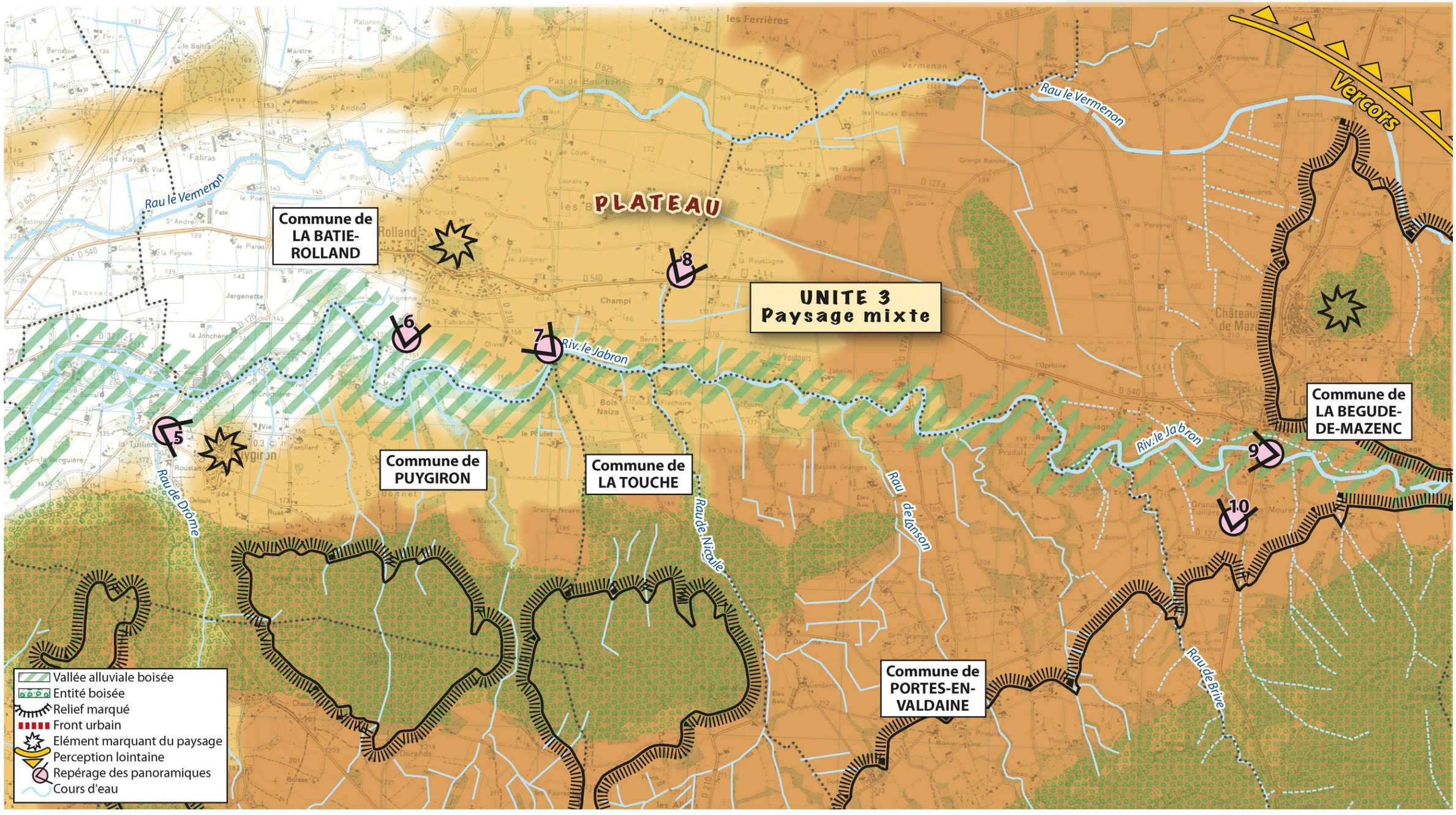


PAYSAGE

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement






5
Butte de Puygiron


6
Butte de La Bâtie-Rolland

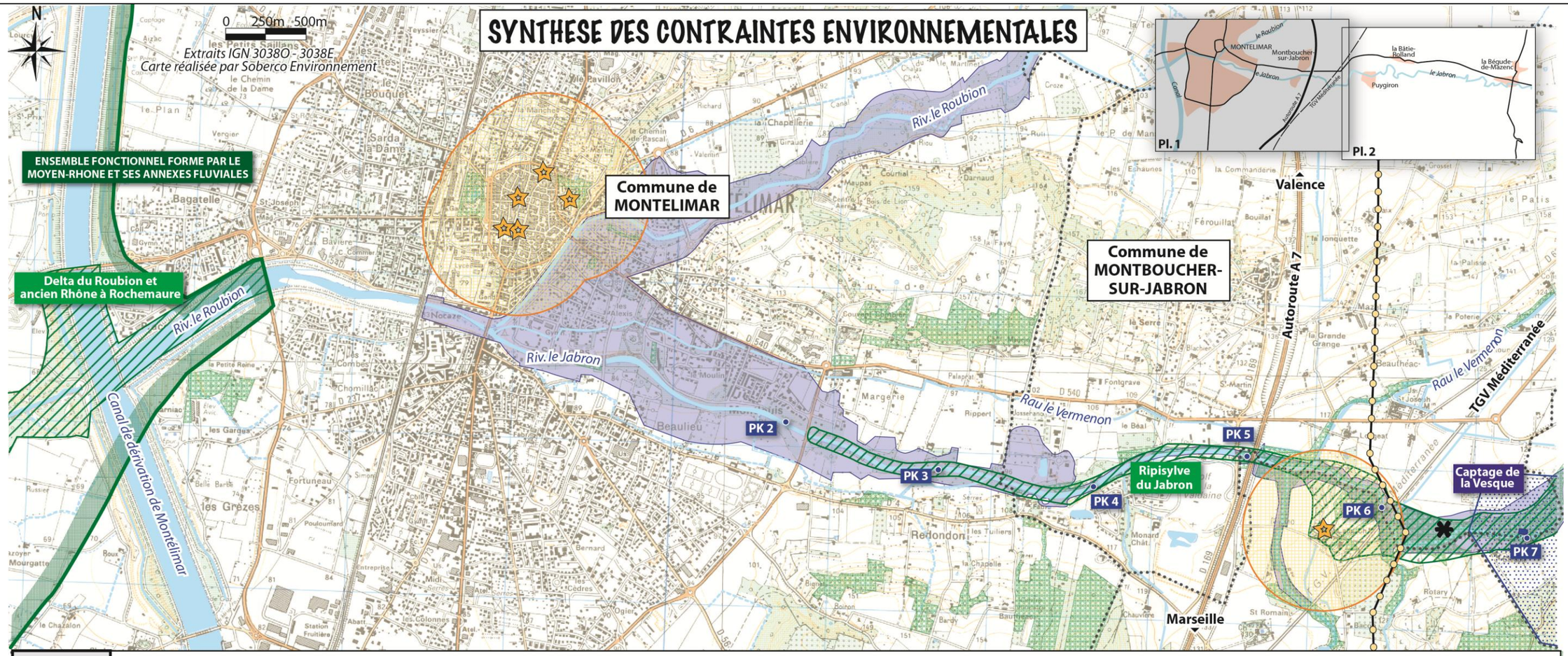

7
Butte de La Bâtie-Rolland


Butte de
Châteauneuf-de-Mazenc
8


9
Le Jabron et sa ripisylve

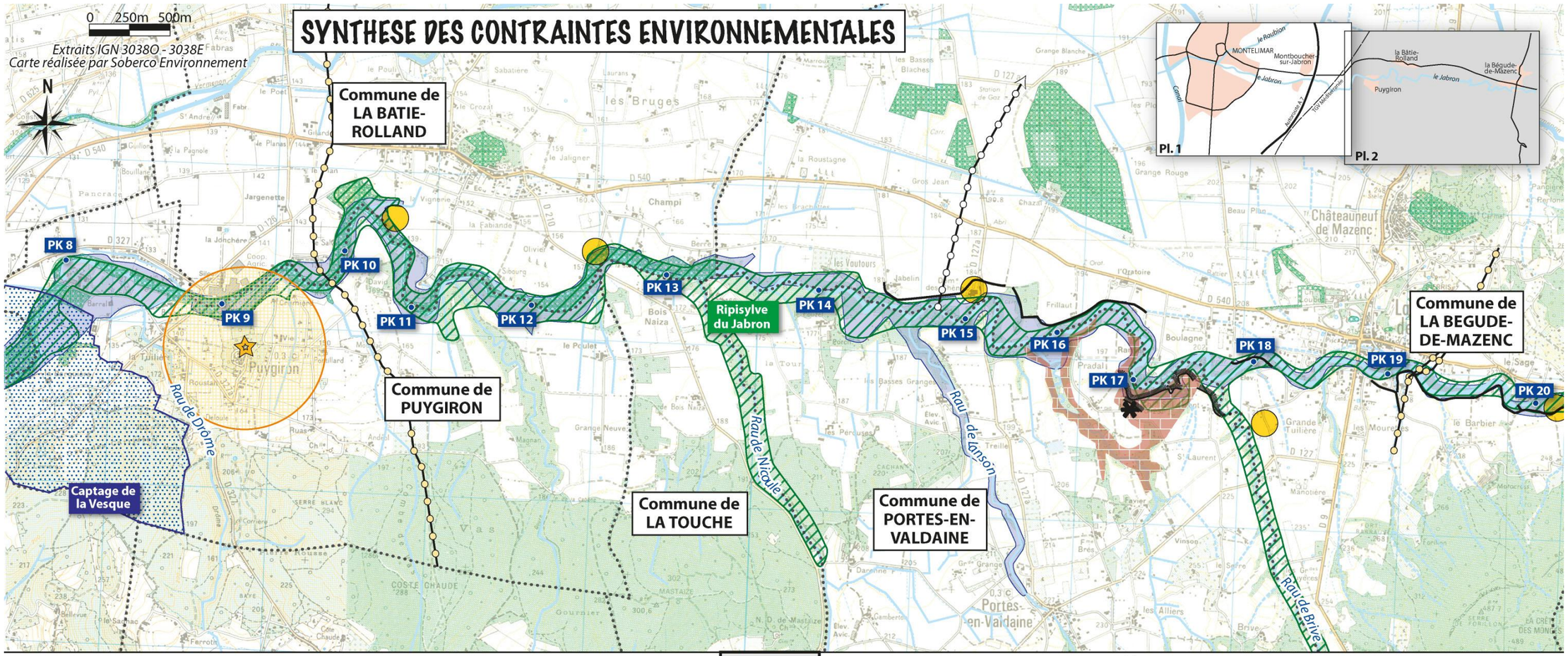

Monts d'Ardèche
Ripisylve du Jabron
La Bégude-de-Mazenc
Butte de
Châteauneuf-de-Mazenc
10

6 - SYNTHESE DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES



GEOLOGIE	*Affleurement remarquable*
ZONE INONDABLE	*Rivière du Roubion et du Jabron*
PERIMETRE DE CAPTAGE	*Périmètre de protection immédiat* *Périmètre de protection rapproché*
TOPOGRAPHIE	
URBANISME	*Emplacement réservé autre que véloroute* *Espace boisé classé* *Espace boisé classé*
SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES	*Hydrocarbures liquides* *Périmètre de protection de monuments historiques*
MILIEU NATUREL	*ZNIEFF de type I* *ZNIEFF de type I* *ZNIEFF de type II*

SYNTHESE DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES



GEOLOGIE	*Affleurement remarquable* ; *Secteur marneux*
ZONE INONDABLE	*Rivière du Jabron*
PERIMETRE DE CAPTAGE	*Périmètre de protection rapproché*
TOPOGRAPHIE	*Relief marqué, falaises*
URBANISME	*Emplacement réservé pour véloroute différent du tracé* ; *Espace boisé classé*
SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES	*Hydrocarbures liquides* ; *Canalisation de gaz* ; *Périmètre de protection de monuments historiques* ; *Site archéologique*
MILIEU NATUREL	*ZNIEFF de type I*

ELEMENTS DU MILIEU	ELEMENTS DOMINANTS POUR L'ANALYSE DES IMPACTS
MILIEU PHYSIQUE	
Contexte topographique et climatique	La topographie du site d'étude est relativement marquée, avec un dénivelée de l'ordre de 150 m entre Montélimar et La Bégude-de-Mazenc. Le Jabron est un cours d'eau encaissé sur sa partie amont : la topographie est donc localement accidentée. Le climat de la zone d'étude est de type méditerranéen avec des étés chauds et des hivers doux.
Contexte hydrologique et hydrogéologique	Le Jabron parcourt la zone d'étude d'Est en Ouest avant de se jeter dans le Roubion. Il est de bonne qualité et classé en 1ère catégorie piscicole. Il possède un régime torrentiel, susceptible de provoquer des inondations. Le site d'étude est directement concerné par le périmètre de protection rapproché du captage de la Vesque.
Géologie	Plusieurs sections des berges de la rivière du Jabron sont concernées par des affleurements géologiques ou par des terrains marneux particulièrement instables et friables. Ces terrains présentent des contraintes géotechniques particulières.
Risques naturels	Les communes de la zone d'étude ont subi les crues du Jabron à de multiples reprises. La quasi-totalité du cours du Jabron se situe en zone inondable. La zone d'étude se situe en zone sismique de très faible à faibles risques.
MILIEU NATUREL ET AGRICULTURE	
Flore et faune	La bande d'étude traverse plusieurs secteurs naturels notamment dans la vallée du Jabron. Certains milieux naturels présentent un enjeu de conservation : boisements alluviaux et zones humides (roselières et friches humides). Un secteur de pelouse en complexe avec la chênaie claire présente une richesse floristique remarquable avec la présence d'une plante protégée, le Micrope dressé. La faune sauvage est diversifiée. Les enjeux de conservation se portent notamment sur les libellules, les oiseaux, le Castor et les chauves-souris. La fonctionnalité écologique du territoire s'appuie sur les cours d'eau (trame bleue) et leurs ripisylves boisées (trame verte).
Contexte agricole	L'essentiel de la superficie agricole utilisée sur les communes de la zone d'étude est à vocation céréalière et herbagère. Le cheptel se compose essentiellement de volailles et de porcs. A noter également la présence d'équidés liés à l'activité touristique.
MILIEU HUMAIN	
Document d'urbanisme et servitudes d'utilité publiques	Les communes de la zone d'étude sont soumises à un Plan Local d'Urbanisme, excepté Portes-en-Valdaine (droit des sols). Le site d'étude est concerné par de nombreuses servitudes et des Espaces Boisés Classés.
Habitat, activités et équipement	L'habitat est essentiellement concentré au Nord du Jabron le long de la RD 540 et localement le long des axes perpendiculaires. L'habitat est soit traditionnel et regroupé en hameau ou isolé, soit de type pavillonnaire installé dans les lotissements et plus diffus. La zone d'étude concentre de nombreux commerces dans les centres-bourgs. Compte tenu de l'attrait touristique de la région, on peut noter la présence de infrastructures d'accueil (hébergements, récréatif).
Patrimoine culturel	La vallée du Jabron est directement concernée par les périmètres de protection des monuments historiques d'Espeluche et Puygiron. De plus, les communes concernées comptent de nombreux sites archéologiques dont plusieurs ont été recensés à proximité du Jabron..
Infrastructures et déplacements	La desserte routière de la zone d'étude est assurée principalement par la RD 540, qui relie Montélimar à Dieulefit. Le trafic y est relativement élevé et on note son caractère accidentogène. Plusieurs itinéraires cyclables, équestres et piétons assurent les déplacements doux du secteur d'étude.
PAYSAGE	
Contexte général	Le relief de la zone d'étude offre une grande diversité de perceptions visuelles. D'Est en Ouest, le paysage se resserre autour de la vallée du Jabron, ruisseau qui traverse successivement un paysage de plaine et un paysage au relief marqué. La traversée urbaine de Montélimar débouche sur la vallée du Rhône qui offre une ouverture visuelle importante sur les Monts d'Ardèche.

EV

DEFINITION DE LA SOLUTION PROPOSEE : LES RAISONS DU CHOIX DU PARTI ET PRESENTATION DU PROJET

TITRE I - CHOIX DU PARTI

1 - RAPPEL DES ETUDES ET DES DECISIONS ANTERIEURES

Le projet de Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron s'inscrit dans la continuité du tracé de la ViaRhôna (véloroute du Léman à la mer) et constitue une antenne qui emprunte la vallée du Jabron de Montélimar à Dieulefit.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) a adopté le 15 décembre 1998 un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national, dans lequel figure la ViaRhôna. Ce réseau national répond aux critères du projet européen de création d'un réseau cyclable présentant une cohérence d'itinéraires et une homogénéité en termes de qualité (qualités roulantes, sécurité, balisage).

Par la suite, la Région et le Département réfléchirent à des itinéraires complémentaires, partant de l'axe nord-sud le long du Rhône, ces itinéraires vont utiliser les vallées transversales de la Valloire, de la Galaure, de l'Herbasse, de la Drôme et enfin du Jabron, objet de la présente étude.

Ces itinéraires complémentaires ont été inscrits dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes.

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2004 pour le projet de véloroute voie verte de la vallée du Jabron. Le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron a choisi de prendre la maîtrise d'ouvrage des études préalables à la réalisation de ce tracé.

En 2009, le Syndicat Mixte porte un projet portant sur l'itinéraire global Montélimar-Dieulefit. Le tracé mesure 47 km, comporte plusieurs ouvrages d'art et passe dans les secteurs naturels sensibles de la vallée amont du Jabron. La procédure n'aboutie pas et s'arrête à la pré-instruction.

En 2013, le projet est relancé à travers une nouvelle consultation. Rapidement, au vue des difficultés techniques et des enjeux environnementaux, il est décidé de raccourcir l'itinéraire et de proposer un tracé de Montélimar à la Bégude-de-Mazenc. De nouvelles études, dont des inventaires naturalistes, sont lancées. Le projet est redéfini, en conservant certains éléments de l'ancien tracé. Sa conception a intégré les remarques émises par l'autorité environnementale en 2010.

2 - CONSULTATION DES COLLECTIVITES, DES SERVICES DE L'ETAT ET DES ACTEURS LOCAUX

Dans le cadre de ce projet, les collectivités locales concernées (particulièrement les communes) ainsi que différents acteurs locaux ont été consultés.

Cette consultation s'est notamment matérialisée par une première réunion publique à Puygiron le 22 septembre 2006. Elle a permis de présenter le groupement des bureaux d'étude retenu pour la réalisation du projet et de répondre aux différentes questions du public. Une soixantaine de personnes était présente.

Puis, lors de son passage dans les mairies, le Président du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron a récolté l'avis des maires des communes concernées par le projet au sujet du tracé.

Enfin, le 9 juillet 2007 une réunion de présentation du projet et de concertation a eu lieu en présence des élus des communes concernées par le tracé, des associations de riverains, de naturalistes et de loisirs et des représentants des chasseurs et des pêcheurs : elle a permis de récolter les avis de chacun et si nécessaire de modifier certaines sections du projet.

Depuis 2012, les réunions se sont accélérées avec l'émergence du projet. On peut notamment citer les rencontres suivantes :

- 18 décembre 2012 à la préfecture de Valence : avec M. le sous-préfet de Nyons, B. Garcia (DDT), P. Gras (préf. BEP), Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 14 mars 2013 à la DDT de la Drôme : JL Masmiquel (SPE), F. Decamp (SPE), C. Chantepy (service forêt), C2I, Soberco, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 26 juin 2013 au SMBRJ : réunion de travail avec des représentants des communes, BEAC, Soberco environnement, C2i, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 9 juillet 2013 au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 15 juillet 2013, à la Chambre d'Agriculture de la Drôme : D. Mazabrard, le vice-président de la Chambre d'Agriculture, BEAC, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 15 juillet 2013, à la DDT de la Drôme : C. Chantepy (service forêt), Soberro Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 30 sept 2013, au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 4 novembre 2013, au SMBRJ : réunions avec les acteurs du territoire = élus, techniciens, association de sauvegarde du patrimoine, structure de tourisme, Soberco Environnement, SMBRJ au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 5 novembre 2013 en mairie de La Bâtie-Rolland : réunion d'information auprès des exploitants agricoles, Chambre d'Agriculture de la Drôme, Soberco Environnement, SMBRJ au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 16 décembre 2013, au SMBRJ : contact avec les services du Département de la Drôme, SMBRJ au SMBRJ, présentation du projet en COPIL du CDRA, Soberco Environnement, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- janvier 2014 : contact téléphonique avec la DRAC et l'ABF au sujet de l'ouvrage projeté à Montélimar,

- 13 janvier 2014, en mairie de La Bâtie-Rolland : contact avec les services du Département de la Drôme, M. le Maire de La Bâtie-Rolland, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 12 février 2014, à Montélimar : réunion avec les élus et les services de la ville de Montélimar, JL Masmiquel (DDT, SPE), Montélimar agglomération, SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 19 février 2014 : réunion de présentation du projet aux communes SMBRJ (maître d'ouvrage),

- 6 mars 2014 : contact avec la DDT SPE (Decamp & Masmiquel), C2i, SMBRJ (maître d'ouvrage).

- 27 mars 2014 : réunion de présentation du projet aux associations locales de protection de la nature et de l'environnement.

- 02 septembre 2014 : réunion de présentation des exploitants concernés par le projet sur le secteur de Puygiron/La Bâtie Rolland, à Cléon d'Andran.

- 09 septembre 2014 : réunion en Préfecture à Valence : Commission des Personnes Associées.

- 15 septembre2014 : réunion technique à Valence avec, SOBERCO, BEAC, C2i, et la DDT SPE (Masmiquel et Descamp).

- 22 septembre 2014 : réunion avec le Conseil Général de la Drôme Direction des Déplacements et la commune de la Bâtie Rolland - Sécurisation de la VVV au niveau du carrefour de Jargenette et le long de la RD126 (M. GILLES Conseiller général Canton de Marsanne, M. Terrasse Adjoint mairie de La Bâtie-Rolland, M. Chomel - Directeur Adjoint, M. Blache – DD Mission sécurité, M. Barjavel– CTD MONTELIMAR, M. Aleobert, M. Carlac – DD Mission Vélo - Véloroutes Voies Vertes).

- 30 septembre 2014: réunion technique avec les Services et l'élue référente (Mme AUTAJON – Adjointe à la sécurité et à l'environnement) de la Ville de Montélimar - Rampe d'accès à la passerelle du Roubion/itinéraire alternatif, à Montélimar.

- 03 novembre 2014 : rencontre à Montélimar avec les services de la DIR Centre Est (pour l'aménagement de l'aire de stationnement ouest sur le secteur de Gournier à Montélimar).

- 06 janvier 2015 : réunion à Valence, avec le Conseil Général de la Drôme Direction des déplacements (MM GILLES, CHOMEL, CARLAC, BARJAVEL) et la Chambre d'Agriculture (M. CHAREYRON, Responsable équipe Agro-Environnement) – Sécurisation de la VVV au niveau du carrefour de Jargenette sur la RD126 et traversée de la Zone Agricole Protégée par l'itinéraire sur la commune de la Bâtie-Rolland.

- 19 février 2015 : réunion à Valence, avec la Chambre d'Agriculture (Mme VIAL, Présidente et M. CHAREYRON) Sécurisation du carrefour de Jargenette et de la RD126 et traversée de la Zone Agricole Protégée par l'itinéraire.

En dehors des réunions, des contacts récurrents se sont déroulés avec les communes et un certain nombre de riverains concernés par le projet.

3 - OBJECTIFS ET ENJEUX DU PROJET

3.1 - OBJECTIFS

Les objectifs du projet de Véloroute Voie Verte du Jabron, sur la section Montélimar – La Bâtie-Rolland, sont les suivants :

- réaliser un itinéraire linéaire et continu, aménagé à destination quasi exclusive des déplacements non-motorisés, principalement des cyclistes. Cet aménagement doit être sécurisé et accessible pour tous les publics (cyclistes, piétons, handicapés, rollers, cavaliers…). L'infrastructure créée doit permettre de développer les « modes doux » de déplacements, afin notamment d'entraîner des effets positifs sur la santé des citoyens[1],
- aménager un tracé fonctionnel, en connexion avec le tracé de véloroute - voie verte du Léman à la Mer. Le projet de véloroute - voie verte du Jabron doit constituer un maillon au sein du projet national ViaRhôna (du Léman à la Mer),
- redécouvrir le Jabron et le Roubion par le biais d'un tracé situé au plus près de ces deux rivières,
- permettre de découvrir une vallée perpendiculaire à la vallée du Rhône et l'arrière pays,
- réaliser une infrastructure touristique de découverte et de mise en valeur des territoires et des activités des territoires traversés, adaptée au tourisme vert et rural.



Exemples de Voie Verte (Source : Conseil Général de la Drôme et Soberco Environnement)

Extrait de l'étude de « fréquentation des futures Véloroutes - Voies Vertes du Léman à la Mer »

Une étude sur la fréquentation future et les retombées économiques attendues dans le cadre de la réalisation des différents tronçons du projet de véloroute - voie verte de la vallée du Jabron a été réalisée en 2006 - 2007 par Altermodal (Cf. pièce EVI de l'étude d'impact, impacts positifs du projet).

[1] *Une étude réalisée en 2004 par l'Association des Départements cyclables rappelle que :*
- *« 1 déplacement sur 3 en France fait moins de 3 km et est parcouru dans 8 cas sur 10 par son seul conducteur,*
- *la France, avec 22 millions de vélos (autant que de voitures) est le 4e consommateur de vélos par habitant dans le monde,*
- *14,4 millions de Français sont en surcharge pondérale,*
- *une activité physique régulière diviserait par deux les décès dus aux maladies cardio-vasculaires ».*

Les conclusions de cette étude prévisionnelle sont résumées dans le tableau suivant, pour la séquence Ouest correspondant au présent projet :

	Résidents		Touristes		Excursionnistes		Itinérants		TOTAL	
	FA	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**
Section Montélimar - le Poët Laval	**76 900**	**128 000**	**38 300**	**403 000**	**5 800**	**18 000**	**8100**	**472 000**	**129 100**	**1 021 000**

FA : Fréquentation Annuelle RT : Retombées économiques en €

Les retombées économiques attendues pour le présent projet de Véloroute Voie Verte seraient donc au total de l'ordre de 1,02 M€ / an pour une fréquentation annuelle de l'ordre de 129 000 visiteurs.

3.2 - ENJEUX

Les principaux enjeux du projet concernent :

- la préservation des milieux écologiques sensibles de certaines sections,
- la prise en compte des conflits d'usages, des accès et nuisances diverses aux abords des secteurs habités, des sites de pêche et des zones agricoles,
- la prise en compte des champs captant utilisés pour l'alimentation en eau potable,
- l'adaptation de la voie verte aux fortes contraintes topographiques,
- l'intégration paysagère de la véloroute - voie verte et des aménagements connexes.

La réussite du projet pourra se mesurer, à terme, en fonction de la fréquentation de l'itinéraire et des activités économiques et touristiques développées localement en liaison avec l'itinéraire.

4 - PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE ETUDIEES

4.1 - PREAMBULE

Sur la base du principe d'itinéraire proposé en 2004 par le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron, le tracé a été précisé afin de s'adapter aux différentes contraintes (contraintes environnementales, techniques, de confort des usagers,…).

4.2 - ANALYSE COMPARATIVE MULTICRITÈRE DES VARIANTES ENVISAGÉES

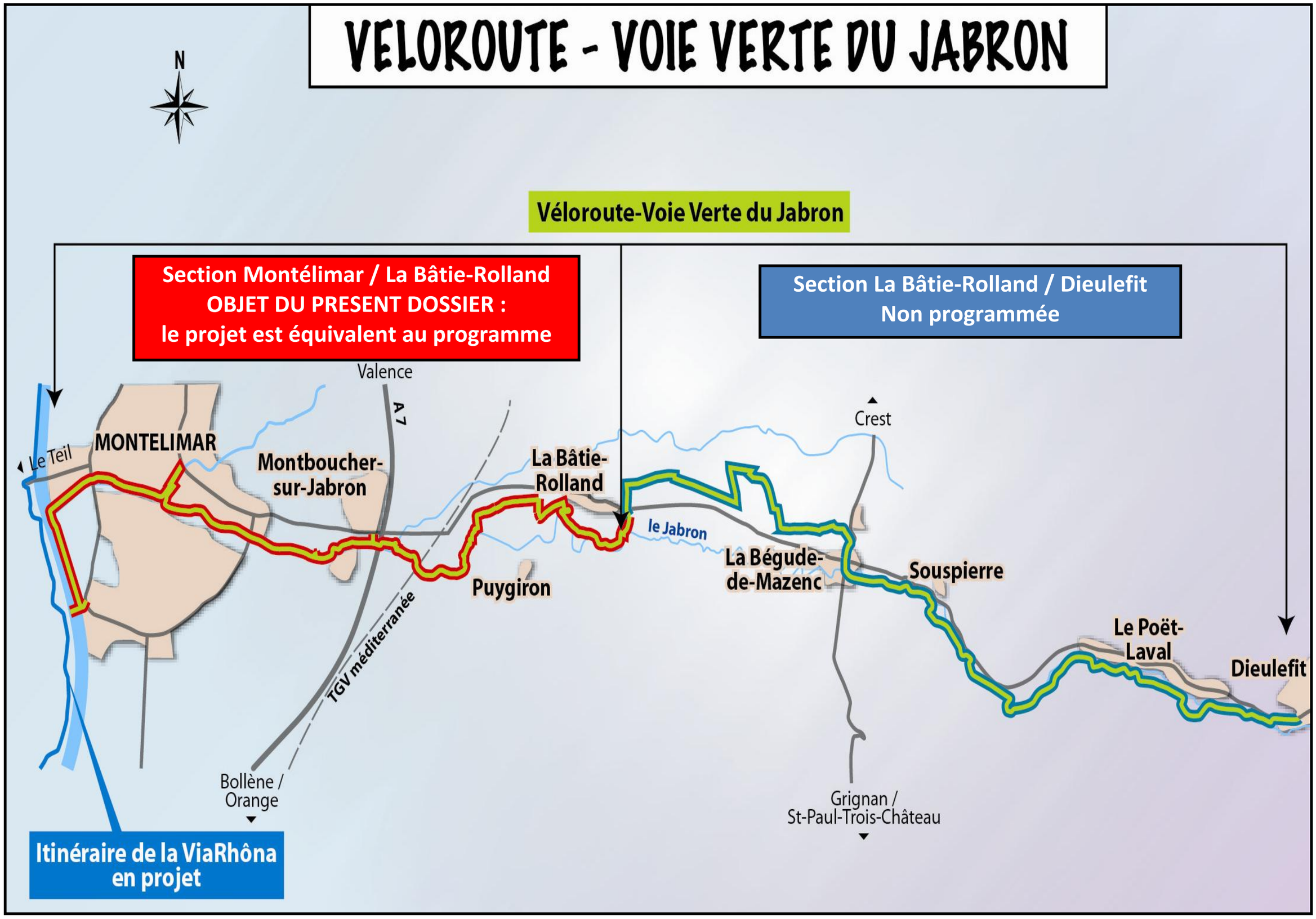
Un premier travail de définition de variantes a été réalisé pour conduire au projet de tracé Montélimar – Dieulefit retenu en 2009. Cette analyse a conduit à orienter les choix entre des options aux différences marquées : passage en rive droite ou en rive gauche des cours d'eau, au Nord ou au Sud de la butte de la Bâtie-Rolland.

Le choix s'est porté sur la variante la plus pertinente techniquement et la plus intéressante d'un point de vue de l'environnement (emprises et déboisements moindres). Les tracés et le tableau d'analyse des variantes, pour la section Montélimar – La Bâtie-Rolland sont présentés dans les pages suivantes.

4.3 – INTÉGRATION À UN PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT

Le projet de véloroute – voie verte du Jabron a été initialement étudié sur une section Montélimar – Dieulefit correspondant à 38 km environ. En 2013, le projet a évolué. Il mesure désormais 20 km environ et s'arrête à La Bâtie-Rolland.

Le projet 2013 constitue un projet propre dont la fonctionnalité, et la réalisation, ne sont pas dépendant d'un autre projet. Connectée à la ViaRhôna à l'Ouest, cet itinéraire pourrait ultérieurement être prolongée à l'Est sur l'amont du Jabron, voir sur le Roubion. Mais en aucun projet d'extension n'est prévu à ce jour.

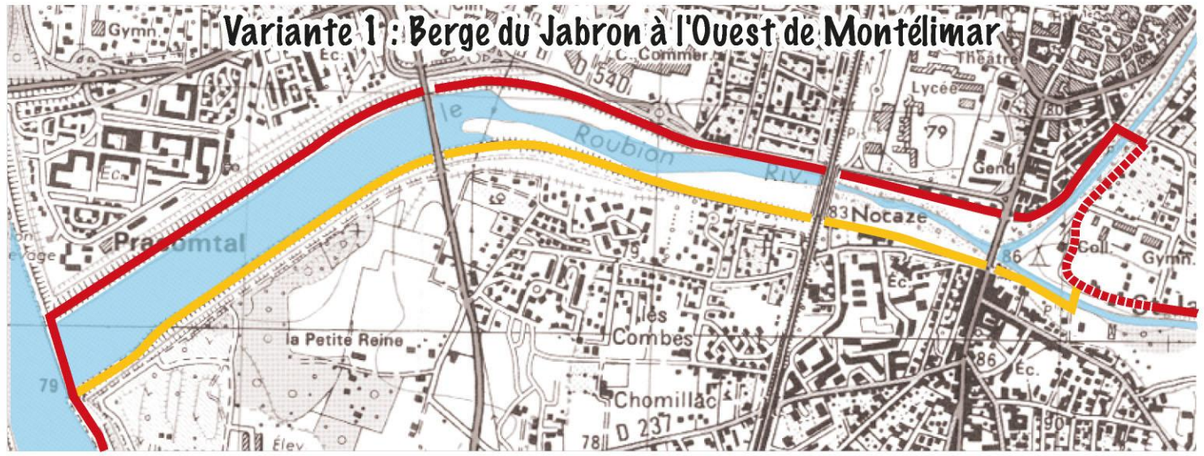

VELOROUTE - VOIE VERTE DU JABRON
N
Véloroute-Voie Verte du Jabron
Section Montélimar / La Bâtie-Rolland
OBJET DU PRESENT DOSSIER :
le projet est équivalent au programme
Section La Bâtie-Rolland / Dieulefit
Non programmée
Valence
A7
MONTELIMAR
Le Teil
Montboucher-sur-Jabron
La Bâtie-Rolland
Crest
le Jabron
La Bégude-de-Mazenc
Souspierre
Puygiron
Le Poët-Laval
Dieulefit
TGV méditerranée
Bollène / Orange
Grignan / St-Paul-Trois-Château
Itinéraire de la ViaRhôna en projet

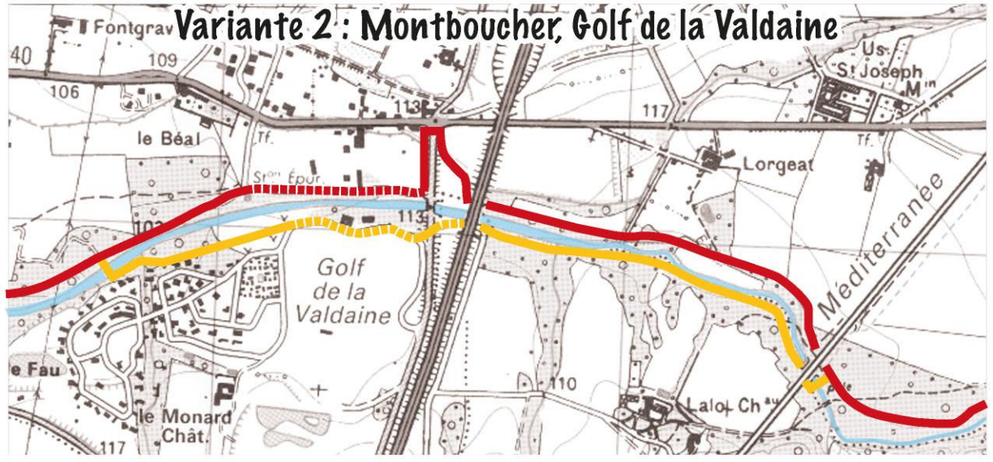
PRESENTATION DES VARIANTES DU PROJET 2009

N

0 150m 300m

Extraits IGN 3038O Montélimar 2005 éd. 4
3038E la Bégude-de-Mazenc 2004 éd. 4





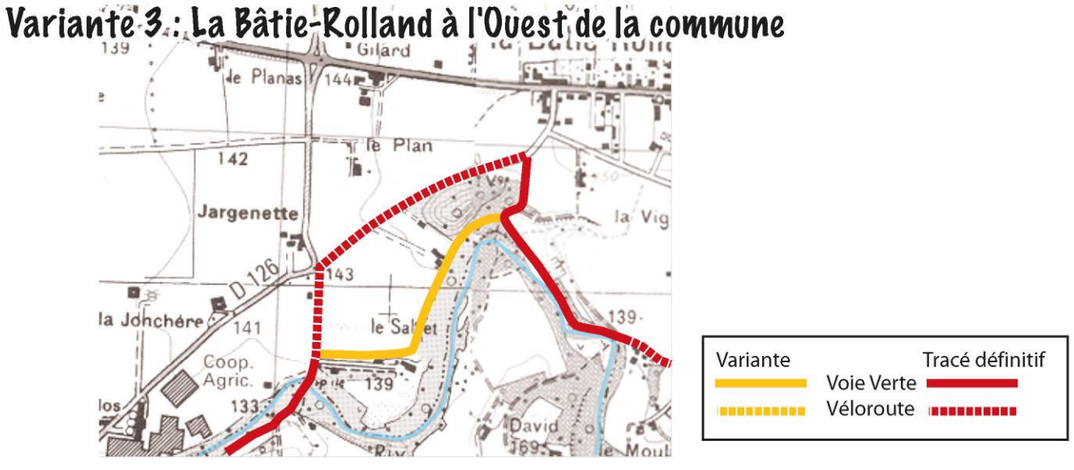


TABLEAU D'ANALYSE COMPAREE DES DIFFERENTES VARIANTES ET JUSTIFICATION DU CHOIX DES VARIANTES DU PROJET 2009 SELON DES CRITERES ENVIRONNEMENTAUX

En couleur : variantes retenues

Tronçon concerné	Variantes	Avantages	Inconvénients	Aspects environnementaux	Coûts de réalisation
1- Berges du Jabron à l'ouest de Montélimar, entre PK 2 et PK 6	Rive droite	Possibilité d'accéder au centre ville facilement. Connexion avec le centre commercial. Présence d'un parc de loisirs en bordure du Roubion. Pont existant au dessus du Roubion. Largeur suffisante. Permet de se raccorder à l'Est, en direction de Montboucher, en rive droite, sur un sentier existant le long du Jabron.	Création d'une rampe d'accès le long du Roubion pour accéder à la passerelle. Emprise sur l'emplacement réservé 23, destiné à l'aménagement d'un carrefour.	Section située en milieu urbain sur des emprises déjà artificialisées : problématique environnementale peu importante.	
	Rive gauche	Évite un emplacement réservé. Passage a proximité d'un boisement. Piste déjà empruntée par les cyclistes.	Ne permet pas la découverte du Roubion. Traversée difficile et dangereuse du pont de la RD 540 (gabarit insuffisant pour la traversée en site propre, trafic routier important), plus simple si passage en dessous grâce à une rampe d'accès. Largeur insuffisante (nécessite la réalisation d'enrochements), voie à créer et problème d'inondabilité du tronçon situé en amont du pont de la RD 540 a.	Section située en milieu urbain sur des emprises déjà artificialisées : problématique environnementale peu importante.	Variante plus onéreuse liée aux enrochements.
2- Montboucher, golf de la Valdalaine, entre PK 9 et PK11	Rive droite	Une partie en voie carrossable, largeur suffisante. Utilisation de l'équipement de sécurisation du giratoire de la RD 169 aux abords duquel la vitesse des véhicules est réduite et sur lequel une piste cyclable est aménagée. Connexion aux commerces de Montboucher. Utilisation du passage en rive droite sous le pont du TGV en travées libres.	Traversée de la RD 169.	Moins de déboisement prévu en rive droite donc impacts sur l'environnement réduits par rapport à l'autre variante.	
	Rive gauche, côté golf	Présence d'un hôtel restaurant à proximité du golf. Utilisation de la passerelle existante pour traverser le Jabron en aval du golf.	Dangerosité de la traversée du golf. Traversée dangereuse de la RD 169. Chemin vert en amont du golf à aménager. Passage déjà existant à aménager en rive gauche sous le pont TGV. Pont à créer en amont de la ligne TGV pour rejoindre la rive droite.	Important déboisement entre le pont de l'A7 et le pont du TGV, sur environ 800 m. Impacts écologiques et hydrauliques forts de la passerelle projetée sur le Jabron.	Variante plus chère car création d'un ouvrage au dessus du Jabron et d'une voie sous le pont TGV.
3- La Bâtie Rolland, à l'ouest de la commune, entre PK 14 et 16	Passage au nord de la bute, sur une voie communale	Voie carrossable : variante qui ne nécessite pas de travaux. Réalisation tout de même d'un revêtement sur la fin de la variante à l'Est, en voie verte.	Variante éloignée du Jabron. Contraintes de pente.	Effets d'emprise moindres sur des milieux naturels.	Coût peu élevé car quelques aménagements pour la section en voie verte et plus faible qu'autre variante donc choix économique.
	Passage au sud de la bute en voie verte	Variante plus proche du Jabron.	Passage en EBC et en zone inondable à l'Est de la variante. Voie à créer.	Déboisement nécessaire sur environ 100 m. Travaux de berge à prévoir pour limiter l'ensablement : impacts hydrauliques importants.	

Évolution du projet en 2013-15

A la reprise du projet en 2013, l'itinéraire a été précisé pour s'adapter aux nouvelles contraintes. La principale évolution concerne évidement la réduction du parcours, qui s'arrête désormais à La Bâtie-Rolland. Mais localement de petites évolutions ont été apportées.

Les principes d'aménagements sont les mêmes. Le profil en travers type reste le même, l'évolution est visible sur le tracé en plan. Un travail d'analyse des nouvelles contraintes, notamment liées au milieu naturel et aux espèces protégées, a permis de proposer un tracé plus adapté aux enjeux du territoire.

Les évolutions entre le projet 2009 et le projet 2014, objet du présent dossier, sont comparées dans le tableau de la page suivante et présentées dans la double page suivante.

Sur la partie aval, à Montélimar (Cf. carte ci-contre et suivante), les évolutions sont minimes. Des choix techniques ont motivés des petites adaptations (modalités de passage aux abords des ouvrages existant). L'itinéraire s'inscrit dans un contexte urbanisé contraint laissant peu de possibilité de variante.

A la sortie de Montélimar, sur la partie amont, les évolutions sont plus marquées. A Montboucher-sur-Jabron, la prise en compte sérieuse de l'environnement naturel de qualité de la vallée du Jabron a amené à revoir ponctuellement le tracé. Le nouveau tracé favorise la découverte du patrimoine naturel et limite les impacts sur le milieu naturel pour les secteurs les plus sensibles.

Ensuite, à l'interface avec la commune de La Bâtie-Rolland, le tracé 2014 se différencie encore plus du tracé 2009. Le tracé 2009 longe le Jabron. La différence de niveau nécessite également la réalisation d'une rampe pour rattraper le relief. Il traverse la rivière à un premier endroit (à gué) et à un deuxième endroit à l'aide d'une passerelle. Dans la version 2014, le tracé s'éloigne du Jabron rentre à l'intérieur des terres agricoles, offrant une perspective nouvelle sur le territoire. Il traverse la RD 327, emprunte des chemins agricoles et revient auprès du Jabron au niveau de la RD 126.

Fin 2014, des adaptations ont été entreprises sur le tracé retenu à savoir (*Cf planches EV11-12*) :

- ➔ Suppression de la rampe d'accès à Montélimar, le tracé longe désormais le Roubion jusqu'au pont de la Libération et monte par la rampe existante puis revient par le trottoir du boulevard du Fust en direction de la passerelle piétonne sur le Roubion.

- ➔ Modification du tracé à Puygiron au niveau de la RD 327, des aménagements ont été réalisés pour que les usagers, les habitants et les agriculteurs circulent en toute sécurité.

- ➔ Au niveau du secteur agricole à la Bâtie-Rolland, le tracé évite les principales routes départementales RD 540, et RD 327 pour des raisons de sécurité, mais s'inscrit le long de la RD126. La circulation des usagers est assurée par un principe de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (*CVCB*). Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les parties revêtues de l'accotement appelées "rives". Le carrefour de la Jargenette sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des usagers et d'offrir une meilleure visibilité suite à la destruction d'un bâti vétuste (ruine).

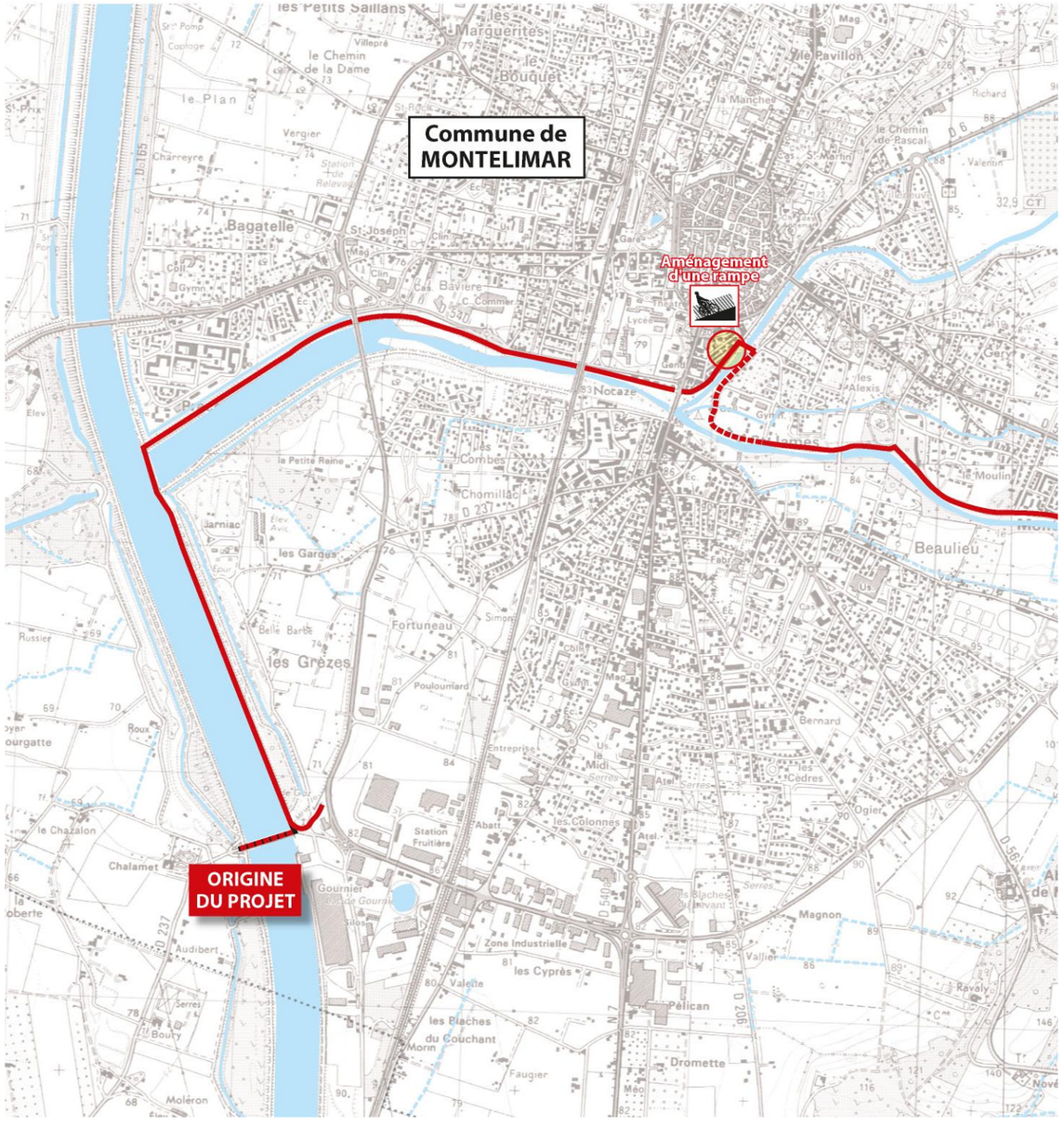
EVOLUTION DU PROJET 2014

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

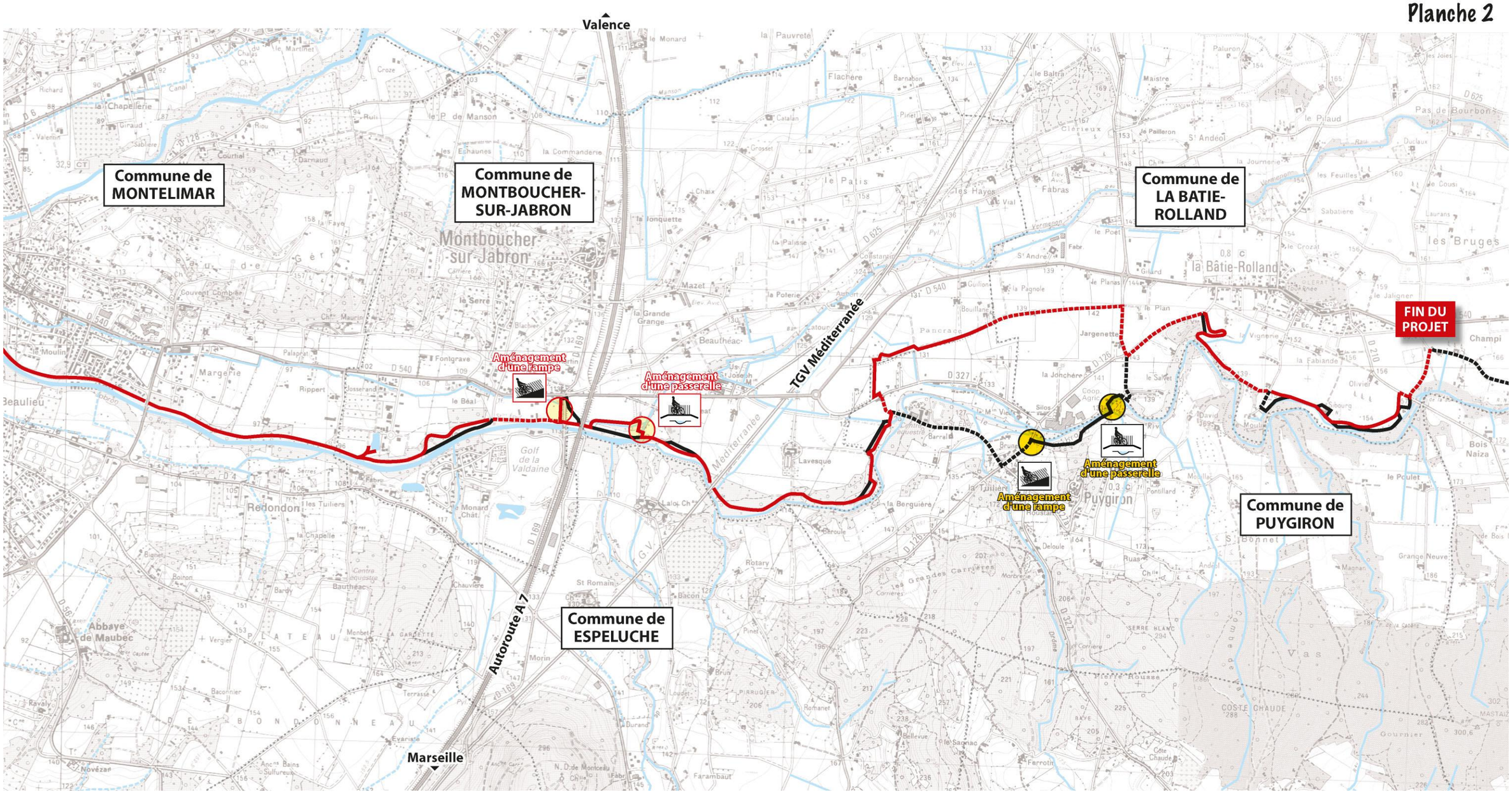
Planche 1



Projet 2014
Voie Verte
Véloroute

Projet 2009
Voie Verte
Véloroute

Planche 2



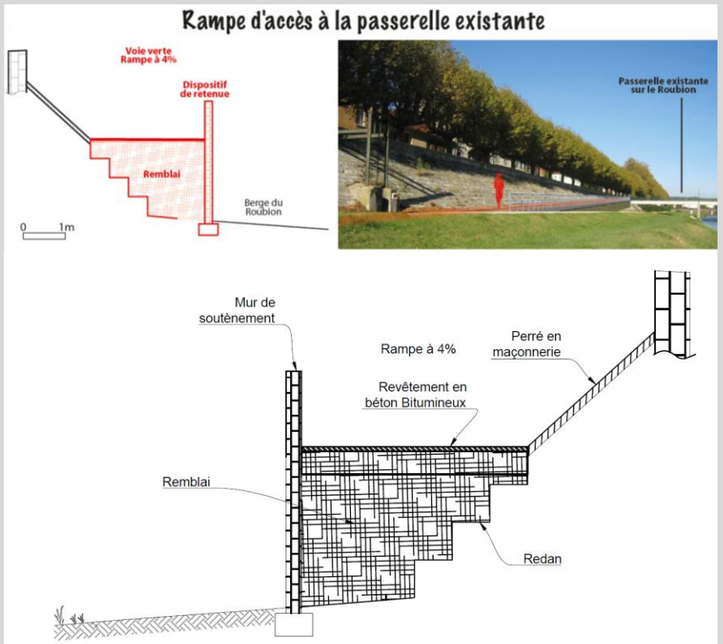
	Projet 2009	Projet 2013
Les deux versions de projet, sur la commune de Montélimar, sont très proches. La comparaison porte sur les variations des **séquences Puygiron – La Bâtie-Rolland et La Bâtie-Rolland – la Bégude-de-Mazenc.**		
Faisabilité	Entre Puygiron et La Bâtie-Rolland, le tracé 2009, proche du Jabron, nécessite la réalisation de trois rampes et de deux passerelles. ➢ **Faisabilité technique et financière accrue**	Le tracé 2013 nécessite la réalisation de deux rampes et une passerelle.
Principes de passage	Le projet alterne véloroute et voie verte, avec une part importante de voie verte impliquant un tracé neuf le long du Jabron.	Le tracé alterne véloroute et voie verte, avec une part un peu plus importante de véloroute s'appuyant sur des petites routes et des chemins agricoles. ➢ **Les aménagements sont légèrement moins importants**
Principaux impacts	Le projet se situe largement en secteur inondable. Il intercepte régulièrement des surfaces agricoles et concerne localement des riverains (rive gauche).	Le projet se situe largement en secteur inondable. Le projet intercepte régulièrement des surfaces agricoles, tout en maintenant les fonctionnalités agricoles. Il évite par ailleurs largement les impacts sur les riverains.
Milieu naturel	Plusieurs secteurs de ripisylves sont impactés le long du Jabron, avec une emprise limitée. La traversée du Jabron en deux endroits génère des coupures de continuité écologique régulière. Les espèces protégées potentiellement impactées sont nombreuses (reptiles, oiseaux, chauves-souris, Castor). ➢ Perte de fonctionnalité écologique de la vallée du Jabron	Les impacts en secteur naturel sont limités. Le projet évite les secteurs de ripisylve les plus sensibles (présence du castor). Les espèces protégées potentiellement impactées sont peu nombreuses (reptiles, oiseaux). ➢ Préservation de la fonctionnalité écologique de la vallée du Jabron.
Paysage	Le lien avec la vallée du Jabron est fort. L'ouverture visuelle est limitée par les boisements et l'encaissement.	Le tracé est en partie déconnecté du Jabron. Il s'ouvre sur la plaine agricole et les villages de caractère (La Bâtie-Rolland).
Bilan	L'ancien projet est délicat techniquement. De plus il se situe largement en zone inondable et génère des impacts potentiels dommageables sur le milieu naturel et les riverains du Jabron.	Le nouveau projet présente une meilleure faisabilité technico-financière tout en limitant les impacts sur le territoire. Il préserve le milieu naturel mais demande des principes d'aménagement spécifiques pour maintenir la fonctionnalité du secteur agricole de La Bâtie-Rolland.

Variantes étudiées non retenues

- Rampe d'accès à Montélimar

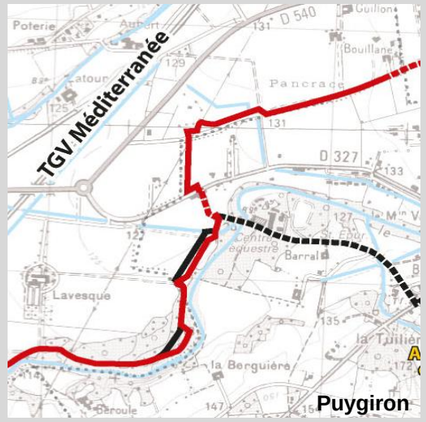
La voie verte aurait emprunté la rive droite du cours d'eau « le Roubion » en contrebas d'un perré revêtu d'une maçonnerie de pierre longeant la rue du « Quai du Roubion », pour rejoindre la passerelle permettant la traversée du Roubion.
Une rampe aurait été nécessaire pour franchir le dénivelé de 4,30 m. la solution proposée était de type rampe en terre armée avec talus raidi.
Celle-ci aurait été implantée à flanc du perré existant. La pente de celle-ci n'aurait pas dépassée 4% pour être en conformité avec l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite. La longueur de la rampe aurait été de l'ordre de 110,00 m et la largeur utile de 3,00 m.
Compte-tenu de la circulation cycliste, le dispositif de retenue aurait comporté une hauteur de 1,20 m, conformément aux préconisations du CERTU.
L'ouvrage aurait permis la circulation d'engins de service d'un PTC maximum de 3,5 tonnes.

L'ouvrage étant situé en zone inondable, dans le lit majeur du cours d'eau, les volumes engageant la section hydraulique auraient du être compensés par ailleurs.
Le coût de l'ouvrage était estimé à 490 000 € HT.

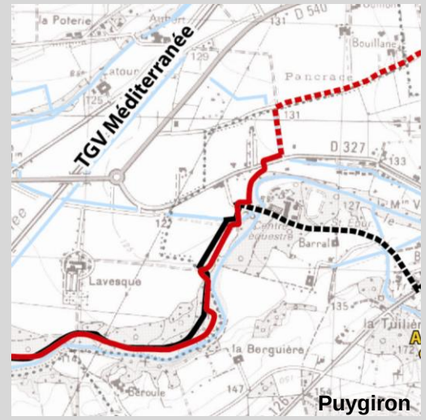


- Modification tracé sur le secteur de Puygiron

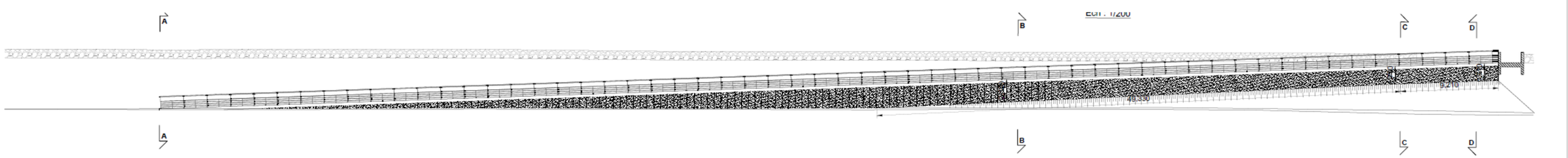
Le tracé est modifié au niveau de la RD 327. La véloroute traverse cette voie sur un secteur plus sécurisé et continue sur des chemins existants. L'usage désormais partagé permet de limiter la consommation de foncier agricole dans cette zone. Cette modification évite ainsi une rupture de l'espace agricole.



Variante non retenue



Variante retenue



Photomontage de la rampe insérée dans son environnement

Variante non retenue









5 - PRESENTATION DU PROJET

5.1 - GENERALITES

La zone d'étude est reportée sur le schéma de localisation et le plan de situation de la pièce B. Le projet soumis à l'enquête est détaillé sur le plan général des travaux (pièce D).

5.2 - ENTITES ADMINISTRATIVES CONCERNEES

La Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron est un itinéraire de découverte linéaire et continu depuis la confluence avec le canal de dérivation du Rhône, à l'Ouest, jusqu'à la commune de La Bâtie-Rolland, à l'Est.

L'itinéraire de la Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron débute le long du Rhône, continue sur le Roubion et emprunte la rive droite du Jabron.

Le présent projet intéresse le territoire de 4 communes de la Drôme (d'Ouest en Est) :

- Montélimar,
- Montboucher-sur-Jabron,
- Puygiron,
- La Bâtie-Rolland,

5.3 - DESCRIPTION DU PROJET

5.3.1 - Véloroute et voie verte

Concept "Véloroute Voie Verte"

Le concept « Véloroute Voie Verte » est le résultat de l'association de deux concepts clairement définis :

- celui d'itinéraires "vélo" linéaires et continus (véloroutes),
- celui de structures aménagées à destination exclusive ou quasi-exclusive des déplacements non-motorisés (voie verte).

C'est une association par superposition des deux concepts :

- la véloroute n'est matérialisable que par son jalonnement et sa cartographie. Elle emprunte tous types de voies sécurisées, dont en priorité les voies vertes.
- la voie verte est matérialisable par sa qualité de structure particulière constituée le plus souvent par un chemin de halage le long d'une voie navigable, une digue, une voie ferrée désaffectée, un chemin forestier,… Elle est amenée à être utilisée par d'autres usagers que les cyclistes ; notamment des rollers, des personnes à mobilité réduite, des piétons, et dans certains cas des cavaliers.

Quelques définitions :

Véloroute

Le terme est issu d'une appellation de la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) qui initia l'idée d'itinéraires longue distance pour les vélorandonneurs. Depuis, le concept a été repris par l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) pour constituer un véritable réseau cyclable national de qualité.

Une véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance (pour des déplacements quotidiens ou de tourisme), linéaire (qui relie une ville A à une B de façon directe et touristique), continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné (uniforme sur son ensemble), sécurisé (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux endroits accidentés,…) et incitatif (mais pas obligatoire).

Une véloroute emprunte un itinéraire agréable, évite les dénivelés excessifs et circule autant que possible sur des aménagements en site propre et sur des routes tranquilles.

Une véloroute relie donc les régions entre elles et traverse les villes dans de bonnes conditions. Elle permet à tous les cyclistes de faire du vélotourisme ainsi que des déplacements utilitaires, de type domicile-travail.

Voie verte

Une voie verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et sous certaines conditions aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, et sécurisée en conséquence.

Depuis le décret du 16 septembre 2004, les voies vertes sont définies au code de la route.

Une intégration intelligente, harmonieuse et consensuelle des différents types d'usagers est proposée, en veillant à assurer la compatibilité entre les utilisateurs "roulants" et "marchants" et une continuité maximale pour chaque mode.

Elle est établie dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés.

5.3.2 - Principes d'aménagement

Le présent projet concerne la réalisation d'une Véloroute Voie Verte depuis Montélimar jusqu'à la Bâtie-Rolland sur un linéaire d'environ 20 km, en rive droite du Jabron et du Roubion.

Sur les parties partagées (véloroute), le projet consiste à affirmer l'itinéraire par des bandes au sol (bandes cyclables) ou à élargir les voiries existantes. Les véloroutes représentent 4,2 km au total sur l'itinéraire.

En site propre (voie verte), il est prévu la réalisation d'une chaussée de trois mètres de large, compromis entre la fonctionnalité, la fréquentation et le coût. Pour exemple, l'une des sections de la ViaRhôna, dont la largeur roulable est de trois mètres, est capable d'absorber cent milles passages annuels. Les parties en voie verte ne comprennent pas d'éclairage. Au total le projet propose de développer 16,3 km de voie verte.

En secteur urbain, les tronçons seront réalisés sur des emprises qui permettent aux piétons d'emprunter les accotements de la voie verte en cas de forte fréquentation.

En secteur rural, des accotements de cinquante centimètres minimums seront réalisés. Ils ont plusieurs fonctions :

- délimiter la voie par rapport à l'existant,
- limiter les risques de chute lorsque la voie est en remblai,
- filtrer les eaux pluviales avant rejet diffus dans l'environnement.

Compte tenu du nombre de centres équestres présents dans la vallée du Jabron, la voie verte sera autorisée aux cavaliers. La cohabitation entre les cyclistes, les rollers, les piétons et les chevaux étant difficile, un aménagement dédié aux chevaux sera réalisé en parallèle de la voie verte, soit sur l'accotement soit sur des sentiers existants à proximité de l'aménagement. A noter qu'en raison du caractère urbain, aucun aménagement spécifique pour les cavaliers n'est retenu sur la commune de Montélimar. De même, aucun aménagement n'est prévu dans le secteur agricole de la Bâtie Rolland ; les cavaliers disposant d'itinéraires le long du Jabron. Ainsi, environ 8 km d'itinéraire pour les cavaliers seront crées.

Le revêtement choisi doit être uniforme sur tout le trajet pour des raisons d'unité de traitement et de confort. Le choix se porte sur l'enrobé bitumineux, justifié par son caractère économique, ses capacités à recevoir les engins d'entretien, le confort qu'il procure aux rollers et personnes à mobilité réduite, l'adhérence, la facilité, l'entretien et de réparation. Le revêtement final aura une épaisseur de 5 cm. Afin de réaliser un revêtement plus écologique, le béton bitumineux sera réalisé à basse température avec des granulats recyclés. Sa granulométrie sera inférieure à 6,3 millimètres, pour avoir un aspect moins routier.

En raison du faible trafic motorisé, il est prévu une évacuation diffuse des eaux pluviales vers les terrains riverains. La cunette enherbée permet de rabattre la pollution chronique avant rejet dans le milieu. Lorsqu'un fossé se trouve sur le tracé de la voie verte, il est déplacé et recréé à l'identique afin de ne pas modifier les écoulements existants.

Des ouvrages hydrauliques assurent le rétablissement des écoulements de versants.



Voie verte en enrobé

La véloroute - voie verte comprendra des aires d'accueil regroupant différents équipements permettant une optimisation de son utilisation et répondant à sa vocation touristique.

Pour réaliser l'interface entre le projet et le territoire traversée, plusieurs aires d'accueil seront aménagées en différents points d'accès. Leur localisation est déterminée par la fréquence attendue des usagers, le stationnement automobile représentant un élément clef. Elles s'appuient autant que possible sur les parcs de stationnement existant. Quatre aires d'accueil sont prévues dans le cadre du projet (Cf. carte ci-contre) :

- aire d'accueil du Rhône « Porte d'entrée Ouest », en rive gauche du Rhône. Elle comprend l'aménagement de place de parking en alternats à la sortie du pont de Gournier, la mise en place d'une aire de pique-nique et des panneaux marquant le point de départ de la véloroute-voie verte.

- aire d'accueil de Montélimar « entrée de ville », située au démarrage de la promenade arborée. Le parking existant sera complété d'une aire de pique-nique et d'un point d'information.

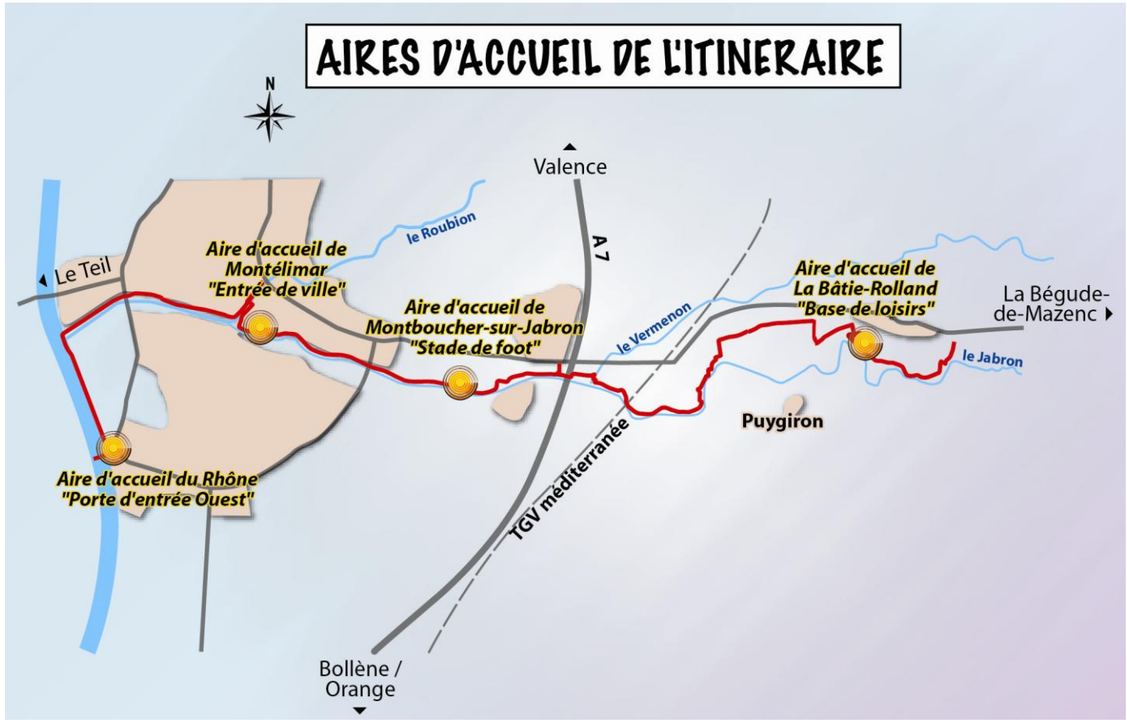
- aire d'accueil de Montboucher-sur-Jabron « terrain de foot ». Elle verra l'aménagement d'une aire de pique-nique et d'un point d'information dans la continuité du parking du stade. Cette aire permettra un accès depuis la RD 540 via le chemin des vergers.

- aire d'accueil de La Bâtie-Rolland « base de loisirs ». Elle s'appuie sur l'aire de loisirs existante, qu'elle complétera par la mise en place d'un point d'infirmation et d'une aire de pique-nique.

Les **points d'information** destinés à la fois aux cyclistes et aux automobilistes rassembleront un plan d'ensemble de la véloroute - voie verte avec la localisation des aires d'accueil ainsi que des données sur la signalétique.

Les **espaces de pique-nique** seront des espaces dédiés aux cyclistes permettant leur repos : ils devront être ombragées, comporter des assises, des tables et des poubelles et être propice à la détente.

Enfin, les **espaces de stationnement** viendront compléter celles qui existent déjà à proximité de la véloroute - voie verte (comme celle du golf de la Valdaine) : leur capacité se limitera à une vingtaine de véhicules maximum et elles seront accompagnées d'aménagements paysagers afin que les véhicules soient le moins visible possible. Des garages à vélos complèteront ces aménagements.





5.3.4 – Description de l'itinéraire

Cette partie présente le projet de véloroute – voie verte dans son ensemble, avec ses principes d'aménagement.

Le projet est illustré en détail dans la partie suivante.

Secteur de la vallée du Rhône

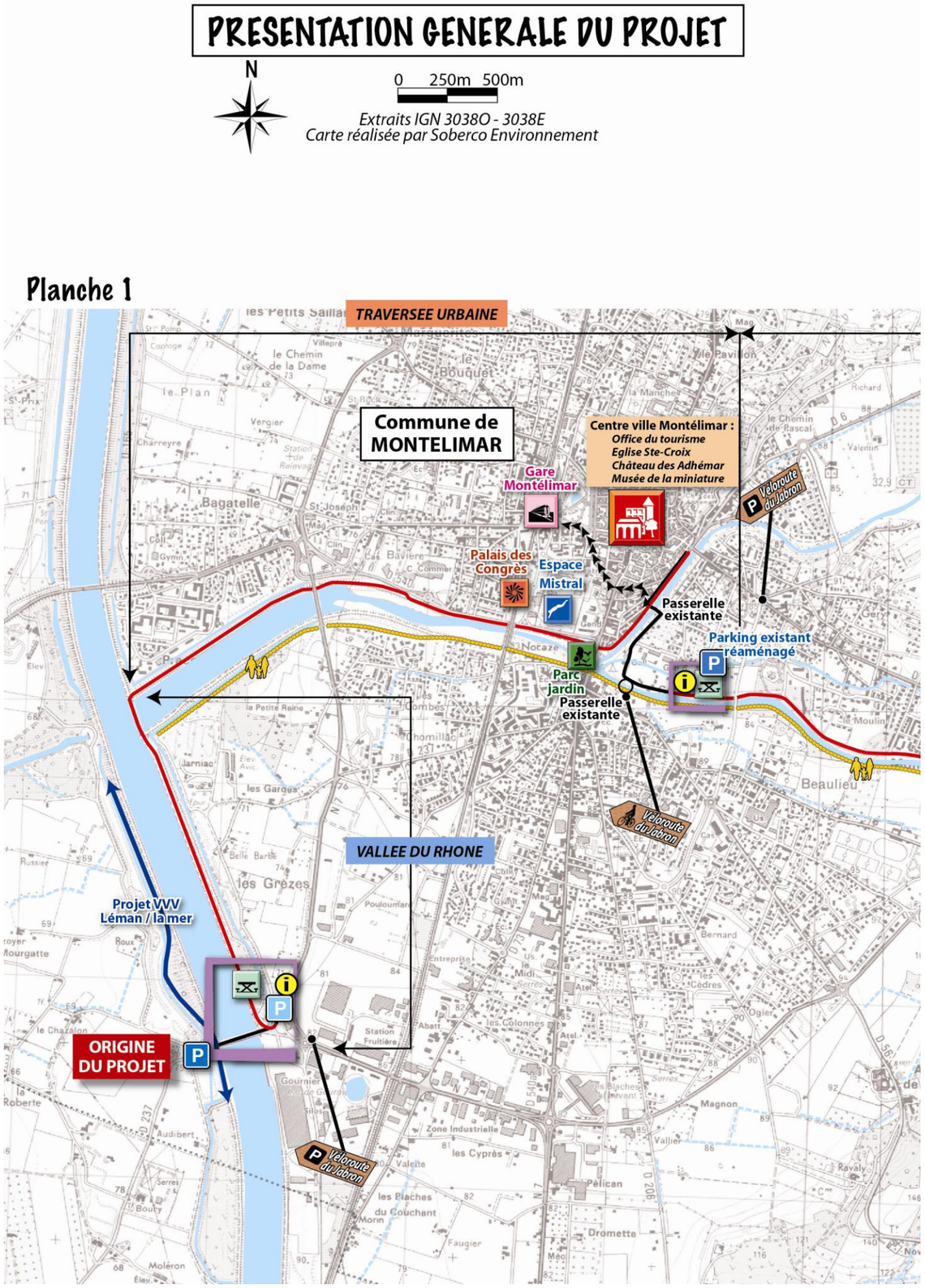
L'origine du projet se situe en rive droite du Rhône, au niveau du Pont de Gournier, en raccordement avec la ViaRhôna. L'aire d'accueil du Rhône « Porte d'entrée Ouest », en rive gauche, marque le début des aménagements. Cette aire comprend un parking qui sera aménagé sur un délaissé routier. Il comprend 16 places, un totem et point d'information, bien visibles depuis la RN7. L'accès est réalisé depuis l'avenue de Gournier (RD237). L'aire d'accueil est complétée par un espace de pique-nique aménagé en bordure du Rhône.

Le projet remonte ensuite le Rhône vers le Nord en empruntant la digue CNR du canal de dérivation sur environ 1 700 m. Il s'appuie sur le chemin de halage existant. Aucun aménagement pour les cavaliers n'est prévu sur ce secteur.

Le tracé traverse ensuite le Roubion au niveau de sa confluence avec le Rhône sur l'ouvrage CNR. Celui-ci bénéficie de trottoirs bétonnés et de parapets élevés faisant office de garde-corps, aussi il ne sera pas modifié. Les parapets côté Rhône seront prolongés avec des barrières bois sur une dizaine de mètres de chaque côté de l'ouvrage, pour limiter les risques de chute.



Passage sur le pont à la confluence du Roubion et du Rhône



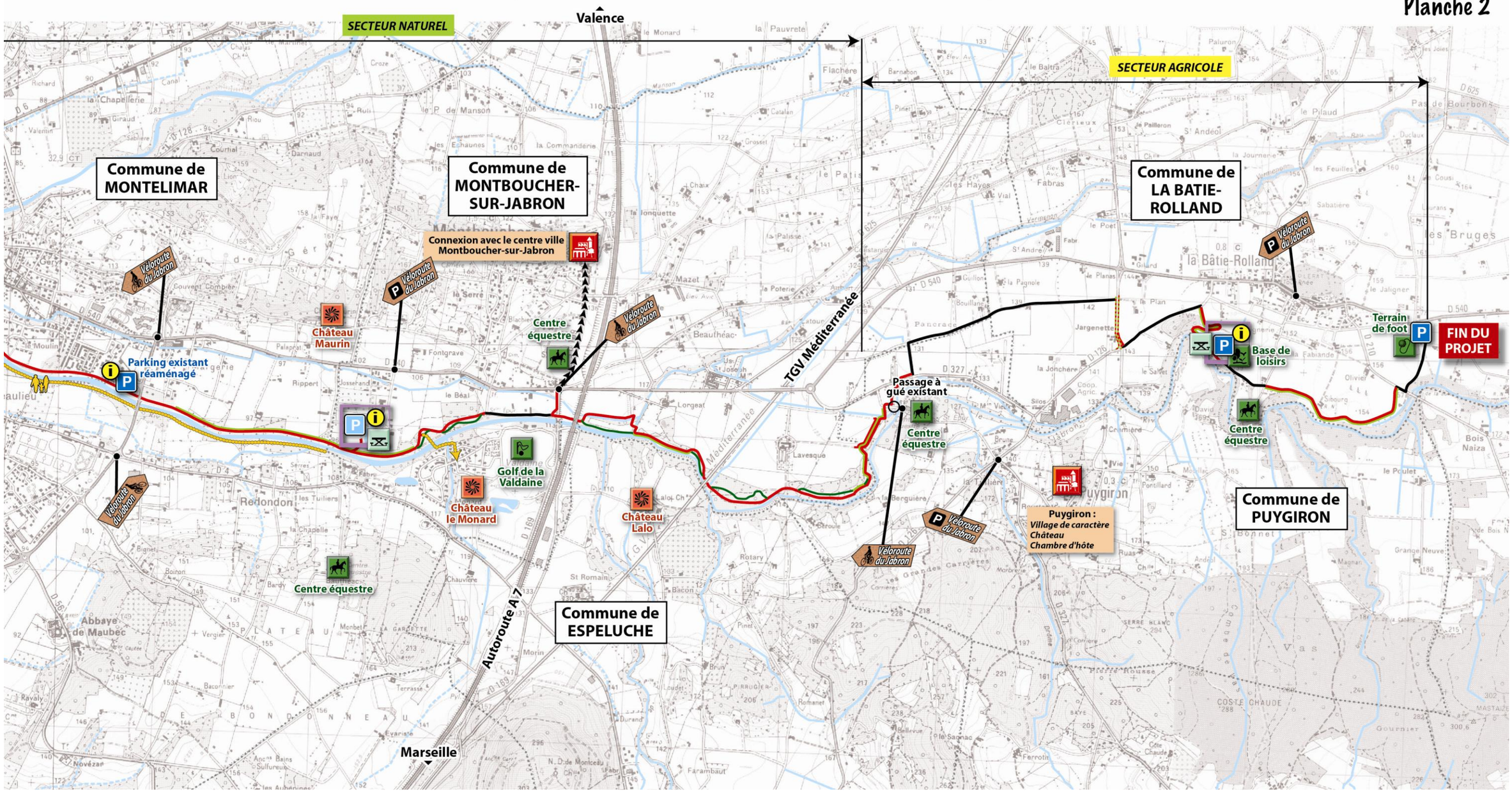
Section aménagée :
- Voie Verte
- Piste cavalière
- Chemin agricole

Aire *d'accueil aménagée :*
- Stationnement
- Point d'information
- Pique-nique
- Signalétique
- Rabattement cycles
- Rabattement vers Parking

Section non aménagée :
- Véloroute (voie partagée)
- Piste cavalière existante
- Liaison douce

Aire *existante :*
- Stationnement

Planche 2



Secteur en traversée urbaine

L'itinéraire arrive dans Montélimar et prend place dans une zone urbaine.

A la confluence du Roubion, la voie verte démarre sur un chemin existant en bordure du Roubion et passe sous le pont de la RN 7. L'itinéraire se situe en contrebas de la zone urbanisée et présente un caractère apaisé. La rive, avec sa végétation développée sous forme de roselière, représente une zone sensible à préserver. Dans ce sens, le tracé prend place préférentiellement en bord de digue, et s'éloigne de la berge et des roselières.

L'itinéraire passe ensuite sous le pont de la voie ferrée et sous le pont de la RD 540a (Président Roosevelt). Il bifurque vers le Nord pour suivre le Roubion et monte jusqu'au pont de la Libération par la rampe existante puis revient par la promenade en haut de digue jusqu'à la passerelle piétonne sur le Roubion. Sur la passerelle en elle-même, de nouvelles barrières sont posées et les accès sont modifiés pour intégrer la voie verte.

L'itinéraire longe alors le Roubion vers le Sud en empruntant le chemin des 2 saisons et le chemin du Jabron en usage partagé. Il repart en voie verte le long du Jabron vers l'Est sur une cinquantaine de mètres, jusqu'à la sortie de Montélimar.



Passage le long du Roubion à Montélimar

Secteur naturel

Le projet remonte du Jabron, longeant une partie de la vallée boisée du cours d'eau. L'ambiance urbaine laisse la place à un contexte plus naturel.

L'aire d'accueil « Entrée de ville » est prévue à l'Est de Montélimar. Le projet continue sous forme de voie verte, accompagnée d'une piste pour cavaliers démarrant à ce niveau là. Le projet s'installe sur la digue de protection des crues du Jabron. Il passe sous le pont du boulevard de l'Europe et sous le pont du Garigliano. Après ce dernier, l'étroitesse de la plateforme en haut de digue ne permet pas d'aménager de piste pour cavaliers. Celle-ci est provisoirement interrompue sur 500 m environ, les cavaliers empruntant la voie verte avec les autres usagers.

A l'approche des terrains de sport de Montboucher-sur-Jabron, la largeur augmente et permets de retrouver la piste pour cavaliers. L'aire d'accueil « terrain de foot » au Sud de Montboucher-sur-Jabron est prévue à ce niveau là en complément du parking existant.

Le tracé pénètre dans les boisements rivulaires et le paysage se referme. Au niveau du golf de la Valdaine, la voie verte s'éloigne de la clôture de séparation pour longer la zone d'activité. La piste pour cavaliers se désolidarise de la voie verte pour emprunter le sentier de terre existant, sans aménagement spécifique. Les grands arbres en place sont préservés.

Ce principe de séparation des voies est conservé sur 250 mètres, dans la traversée du boisement. La piste pour cavaliers emprunte le sentier actuel longeant en surplomb le Jabron, tandis que la voie verte s'enfonce vers l'intérieur à travers le taillis. Le projet débouche ensuite sur le chemin goudronnée de la station d'épuration du Jabron. Il reste en usage partagé jusqu'au pont supportant la RD 169. Une antenne de la voie verte est prévue à ce niveau là pour relier le giratoire d'entrée de Montboucher-sur-Jabron sur la RD 540, sous forme d'une voie sur rampe en parallèle de la RD169.



Entre la RD 169 et l'autoroute

La voie verte continue en passage inférieur sous le pont voûté de la RD 169. Elle continue auprès de la rivière pour passer devant sous le bassin technique de l'autoroute A7. Ensuite le tracé emprunte la plateforme existante sous le pont de l'autoroute A7.

Le projet remonte alors en direction de la RD 540 puis bifurque le long d'un canal agricole. Les cavaliers continuent indépendamment sur la bordure sauvage du Jabron. A l'arrivée au niveau du Vermenon, le projet nécessite la création d'une passerelle pour franchir le cours d'eau. L'itinéraire se rapproche ensuite du Jabron, qu'il surplombe en haut de berge, puis passe le pont de la LGV. Le projet s'engage dans une chênaie claire, reprenant le chemin existant. La sortie de la chênaie marque la fin du secteur naturel.

Secteur agricole

Le projet sort des boisements et s'éloigne du Jabron en direction de la RD327.

Le tracé n'offre plus de piste pour les cavaliers qui trouvent un itinéraire existant en rive gauche du Jabron par le passage à gué.

La RD 327 est franchie au niveau d'un l'arrêt de bus pour plus de sécurité et est longée par une voie verte mettant à distance les usagers de la voirie circulée.

Dans le secteur agricole, l'itinéraire s'effectue alors en voirie partagée sur les chemins issus du remembrement (maintenus ou restaurés) et offre de nouvelles perspectives sur la plaine agricole et les villages anciens perchés sur les buttes caractéristiques du territoire.

Il évite les principales routes départementales RD 540, RD 327 pour des raisons de sécurité, mais s'inscrit le long de la RD126 sur 300 m. La sécurité des usagers est assurée par un principe de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (*CVCB*). Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les parties revêtues de l'accotement appelées "rives". Le carrefour de la Jargenette sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des usagers (meilleure visibilité) et la traversée de ce dernier.

A La Bâtie-Rolland, l'itinéraire retrouve la proximité de la rivière au Sud du village. L'aire d'accueil « base de loisirs » est réaménagée, en complément des infrastructures sportives et du parking existant. Il emprunte en usage partage le chemin de la Vignerie puis passe en voie verte en fond de parcelles agricoles le long de la ripisylve. Il décroche ensuite du Jabron après la RD 210 et remonte jusqu'au stade de La Bâtie-Rolland, qui marque la fin du projet.



Secteur agricole, sur les chemins existants

6 - SECURITE, RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS, ACCES ET CHEMINEMENTS

6.1 - SECURITE

Le Syndicat Mixte du bassin du Roubion et du Jabron prendra toutes les dispositions relatives à la sécurité des biens et des personnes fréquentant la véloroute - voie verte.

Les dispositions à prendre concernant la sécurité seront arrêtées d'un commun accord entre les différents acteurs concernés et prises en charge par les communes.

Le pouvoir de police sera assuré par les Maires des communes traversés.

Ces dispositions comprendront notamment toutes les mesures juridiques propres à garantir la bonne gestion de la véloroute - voie verte et à interdire l'accès de la piste aux véhicules motorisés (2 et 4 roues), à l'exception des véhicules de service, des engins agricoles sur certaines sections, ….

Ces dispositions comprendront les dispositifs suivants (mis en place par le Syndicat Mixte) :

- la mise en place de la signalisation de police visant à interdire l'accès de la piste aux véhicules motorisés, sauf véhicules autorisés,

- la mise en place de la signalisation directionnelle et d'information nécessaire pour informer les usagers de l'interdiction de circuler en dehors de l'emprise du projet.

En cas de crues, le Syndicat Mixte informera les usagers des risques d'inondation des zones concernées et mettra en place une signalisation adaptée au niveau des ces zones inondables. Le Syndicat Mixte sera responsable de la fermeture des accès aux zones inondées, s'il le juge nécessaire.

6.2 - RETABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS, ACCES ET CHEMINEMENTS

Le projet de Véloroute - voie vert de la vallée du Jabron dans le département de la Drôme ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles, notamment au niveau des accès riverains. L'ensemble des accès aux parcelles agricoles sera également rétabli.

Pour les sections en voie verte, la circulation motorisée sera interdite, avec des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains et les agriculteurs.

Des systèmes de clôtures (type demi-barrières) seront mis en place sur les sections non autorisées à la circulation des riverains.

Les dispositions à prendre concernant l'ouverture et la fermeture des accès seront arrêtés d'un commun accord entre les acteurs concernés et prises en charge par le Syndicat Mixte.

Toutes les dispositions seront prises par le Syndicat Mixte pour garantir :

- l'accès des riverains,
- l'accès aux exploitants agricoles,
- l'accès des véhicules techniques et de secours,
- l'accès aux ouvrages et terrains exploités par la Compagnie Nationale du Rhône.

7 - STATUTS ET CONDITIONS D'EXPLOITATION

Les conditions de domanialité seront modifiées. C'est pourquoi, conjointement à cette enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, une procédure de classement - transfert de voiries est réalisée.

Il convient de distinguer plusieurs cas de figure.

7.1 - CONVENTION DE SUPERPOSITION DE GESTION SUR LE DOMAINE CNR

Dans le cadre du projet, pour la partie du tracé située sur le domaine CNR (la digue longeant le canal de dérivation du Rhône et le Roubion située sur la section du projet localisé à l'ouest de Montélimar), une convention de superposition de gestion sera passée entre la Compagnie Nationale du Rhône et la commune de Montélimar (collectivité propriétaire du foncier). Dans ce cas, le tracé du présent projet sera classé voie communale, le domaine public de l'Etat se superposant au domaine public de la commune, sans pour autant s'y substituer.

Pour information, ci-après des extraits d'une première version de convention de superposition de gestion passée entre le Conseil Général de la Drôme et la CNR pour le projet de Véloroute Voie Verte du Léman à la Mer (version non définitive, projet en cours) :

« ARTICLE 1 - Principe de la superposition de gestion et modalité d'exercice

1-1 Principe de la superposition de gestion

Les dépendances immobilières, dont les ouvrages de la concession des chutes de Bourg les Valence, Beauchastel, Logis Neuf et Montélimar, étant inaliénables, comme constituant le domaine public de l'Etat et étant en l'occurrence affectée aux besoins de la concession de la CNR, leur occupation par les ouvrages de la piste et/ou pour les travaux s'effectuera sans transfert de propriété. Il y aura par conséquent superposition d'affectation de deux domaines et/ou ouvrages publics. En l'absence de transfert du domaine public CNR au profit du domaine public du Département, cette occupation constitue une superposition de gestion.

Par la présente convention, l'Etat autorise la mise en superposition de gestion des terrains qui sont le support de la piste et situés dans les emprises de la concession octroyée à la CNR. Le Département assurera, concurremment avec la CNR, la gestion desdits terrains.

1-2 Modalité d'exercice de la superposition

Le domaine et les ouvrages de la concession CNR (chutes de Bourg les Valence, Beauchastel, Logis Neuf et Montélimar) n'étant pas conçus initialement pour recevoir les contraintes nouvelles apportées par la véloroute ou ses travaux, le Conseil Général de la Drôme fera en sorte que l'établissement, le fonctionnement et les travaux d'entretien n'engendrent aucune gêne et aucune charge supplémentaire et ne soient pas susceptibles d'occasionner des dommages au domaine et aux ouvrages de la CNR, dont les ouvrages hydroélectriques. »

7.2 - CLASSEMENT DES CHEMINS PRIVES ET DES VOIES NOUVELLES EN VOIES COMMUNALES

A l'exception des tronçons de véloroute sur route départementale, le linéaire du projet de Véloroute Voie Verte sera classé en voie communale (ou voie intercommunale, si la municipalité concernée dispose de cette compétence).

7.3 - CONDITIONS D'EXPLOITATION

L'entretien courant de l'emprise de la piste et de ses annexes, des plantations et éventuels mobiliers et l'exploitation du présent projet seront assurés par les services du Syndicat Mixte du Roubion et du Jabron.

TITRE II - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

1 - TRACE EN PLAN

Le tracé du présent projet de Véloroute Voie Verte débute en rive gauche du canal de dérivation du Rhône, au niveau de la ViaRhôna, à l'Ouest de la commune de Montélimar.

Le tracé se termine à l'Est au niveau du stade de La Bâtie-Rolland.

La longueur totale du tracé est de 20,5 kilomètres, réparti sur 4 communes de la Drôme.

80 % du linéaire, soit 16,3 kilomètres, est composé de voie verte (aménagement en site propre réservé aux déplacements non motorisés) et 20 %, soit 4,2 kilomètres, de véloroute (usage partagé avec les véhicules motorisés).

La réalisation du présent projet nécessite la réalisation d'un ouvrage d'art, décrit ci-après (*Cf. partie 4 - Ouvrage d'art*).

2 - PROFILS EN LONG

Conformément au cahier des charges du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national véloroutes et voies vertes (du 5 janvier 2001), « ces itinéraires doivent être adaptés à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. A cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3 % ».

Les pentes de la Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron respecteront se principe de limitation des pentes, à l'exception de secteurs particuliers nécessitant des l'aménagement de rampes pouvant présenter sur de brèves distances des pentes légèrement supérieures.

En règle générale, le profil en long du projet suivra le niveau du terrain naturel. Les cubatures (mouvements de terrain) seront ainsi limitées.

3 - PROFILS EN TRAVERS TYPE

3.1 - VOIE VERTE

Le **cahier des charges** du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national véloroutes et voies vertes (5 janvier 2001) stipule que :

« Les voies vertes doivent répondre à certaines caractéristiques :

- largeur souhaitable de 3 mètres à 5 mètres (exceptionnellement, minimum : 2,50 m) pour permettre le croisement et le dépassement, et le passage des engins d'entretien et de secours,
- existence d'accotements d'au moins 0,50 m de largeur,
- revêtement : il devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement. »

Pour le linéaire en voie verte, le **profil en travers type** du présent projet comprend plusieurs éléments :

- une chaussée bidirectionnelle de 3 mètres de large,
- des accotements de 0,5 à 1 mètre de large, si possible enherbé et de part et d'autre de la chaussée. Les accotements disponibles sur les sections les plus pratiquées, à Montélimar, seront plus larges et permettront les fortes fréquentations.
- une piste enherbée de 2 mètres de large à destination des cavaliers. Cette piste pourra être dissociée de la voie verte, et reprendre sur certains secteurs les chemins de terre existant.

Le revêtement de la chaussée est uniforme sur l'ensemble du trajet, pour des raisons d'unité de traitement et de confort. Il pourra par contre varier entre les sections voie verte et les sections en usage partagé (véloroute). Le type de revêtement retenu est l'enrobé bitumineux basse température.

Sur les sections nécessitant la réalisation d'une structure de chaussée complète, il est prévu de réaliser une couche de forme en grave non traitée de 30 à 40 cm.

3.2 - VELOROUTE

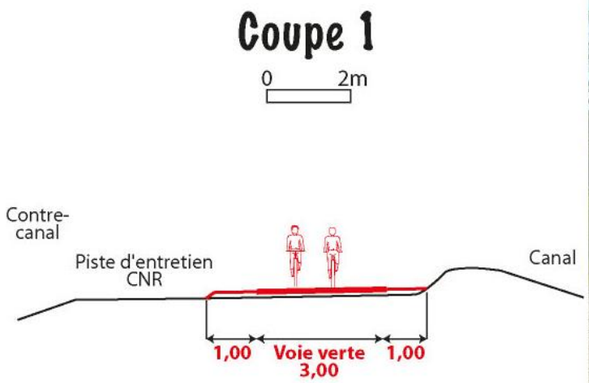
Pour les linéaires en véloroute, le tracé réutilisera les voiries existantes, principalement des Voies Communales et des Routes Départementales, dont les dimensions répondent aux exigences de largeur, avec une cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes sur les voies considérées.

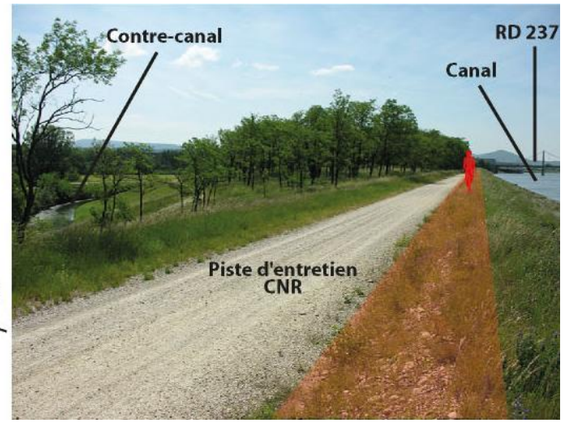
Dans ce cas, il sera prévu :

- une mise au gabarit si nécessaire,
- la réalisation d'un revêtement de qualité si nécessaire,
- la mise en place d'une signalisation et d'une signalétique adaptées,
- exceptionnellement la réalisation d'une séparation physique avec la voirie routière.

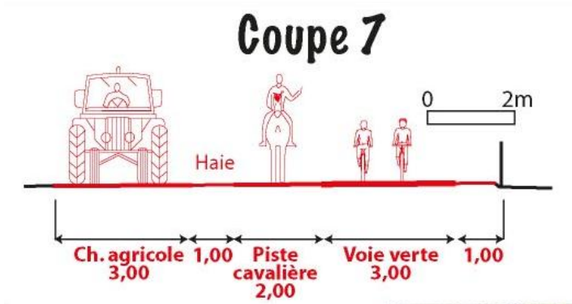
Profils en travers type de l'aménagement

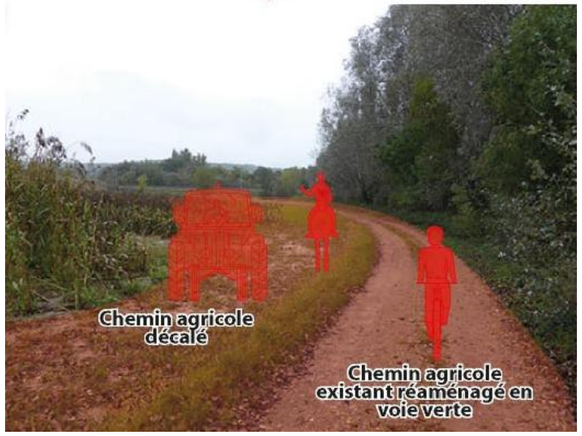
Voie verte sur la digue CNR – vallée du Rhône



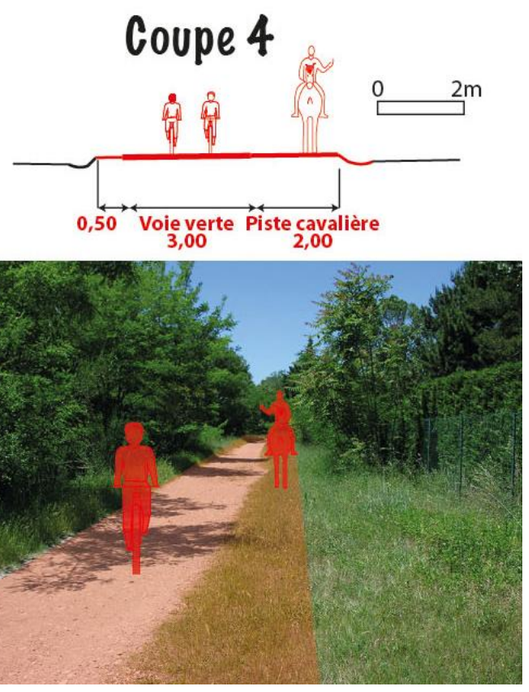


Voie verte en secteur agricole

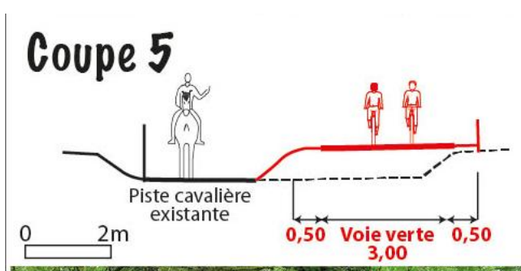




Voie verte en secteur naturel

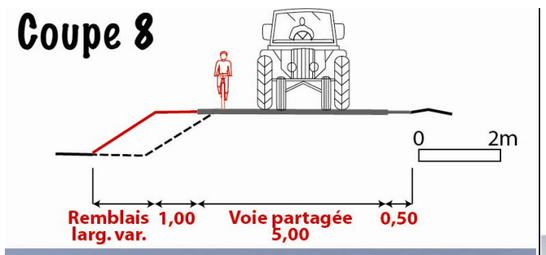


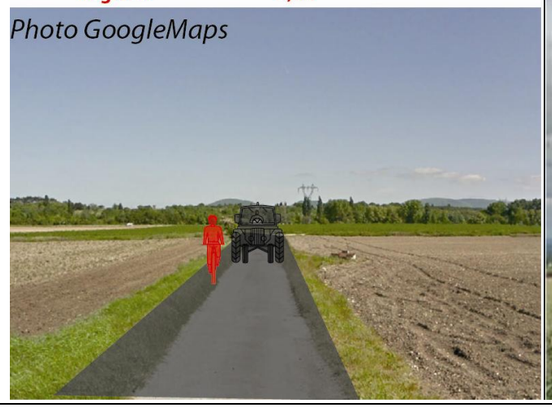
Voie verte en secteur naturel – variante piste pour cavaliers indépendante

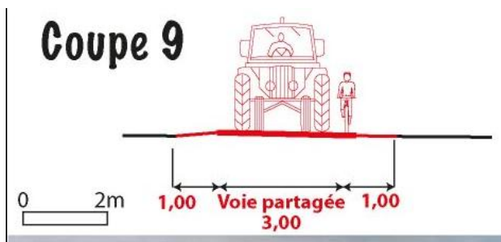


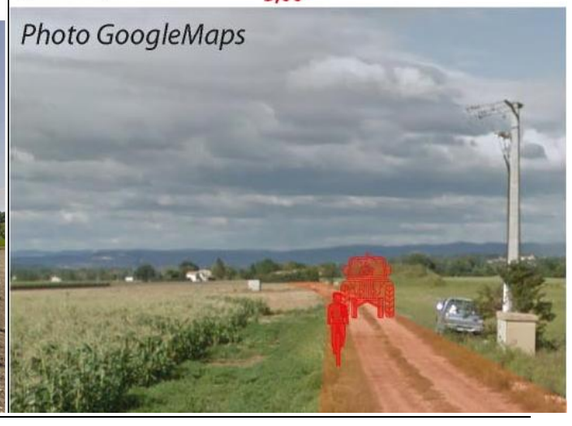


Secteur agricole – variante en usages partagés

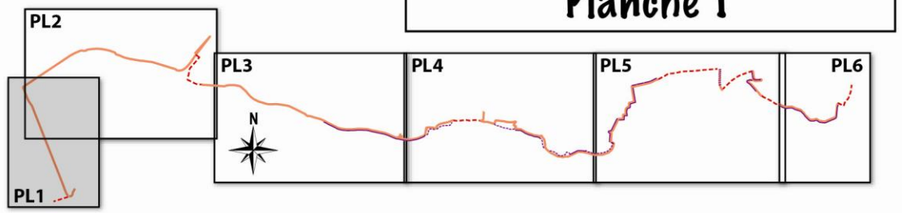








PRESENTATION DU PROJET
Planche 1



Section aménagée :
Voie Verte

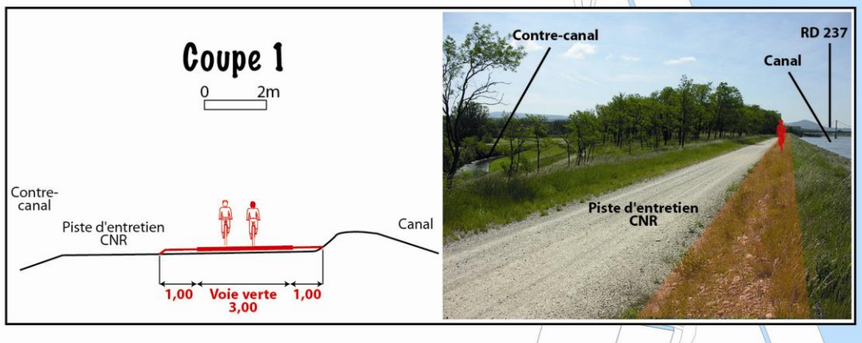
Section non aménagée :
Véloroute (voie partagée)

Aire d'accueil aménagée :
Stationnement
Point d'information
Pique-nique

Aire existante :
Stationnement

0 75m 150m

Fd cadastre.gouv
Carte réalisée par Soberco Env.

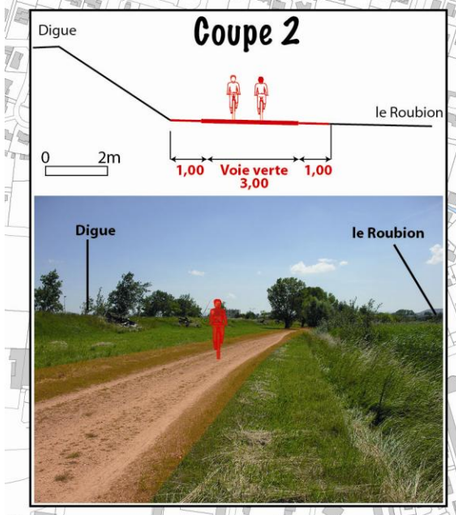


Aire d'accueil du Rhône "Porte d'entrée Ouest"

Fd aérien BING
Carte réalisée par Soberco Env.

PRESENTATION DU PROJET
Planche 2

Coupe 2



Accès à la passerelle existante



Commune de MONTELIMAR

Passage sous la RN 7
Reprise des rampes existantes

Passerelle existante
Mise en place de barrières de part et d'autre

Voie ferrée

Passage sous la voie ferrée

Passage sous la RD 504A

RN 7

le Roubion

le Roubion

Chemin des 2 saisons

Chemin du Jabron

RD 504A

Liaison avec la passerelle existante

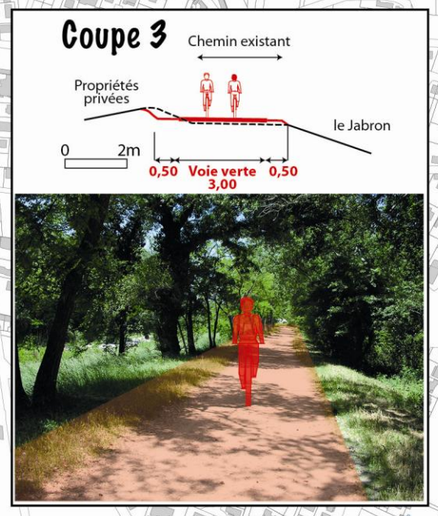
AIRE D'ACCUEIL DE MONTELIMAR "Entrée de Ville"

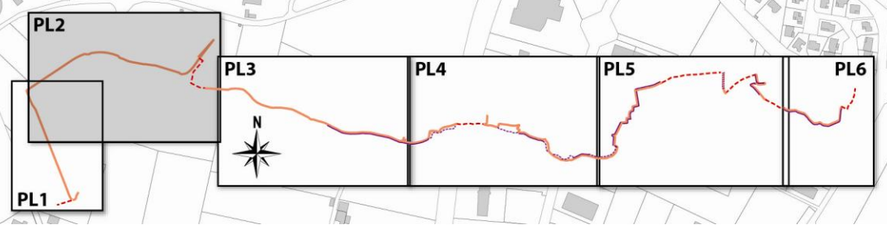


Aire d'accueil de Montélimar "Entrée de Ville"



Coupe 3





PRESENTATION DU PROJET
Planche 3

PL1 PL2 PL3 PL4 PL5 PL6

Commune de MONTELIMAR

Passage sous le Bd de l'Europe

3

Parking existant réaménagé

Chemin du Jabron

Réaménagement du parking existant

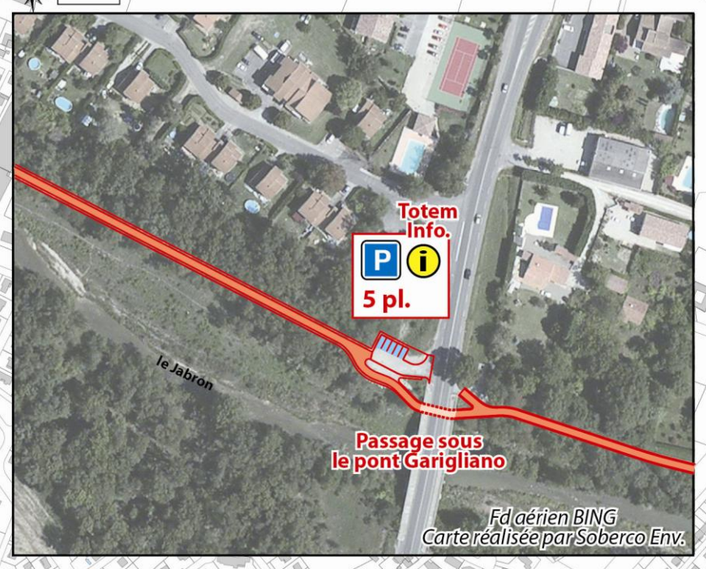
le Jabron

Coupe 4



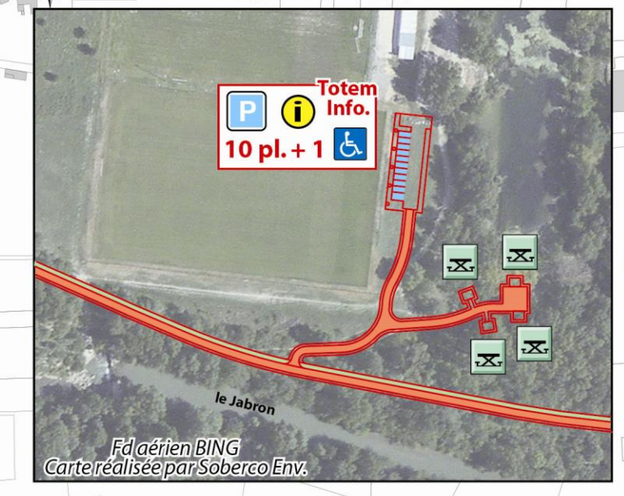


Aménagement d'une piste cavalière



4

Aire d'accueil de Montboucher-sur-Jabron "Stade de foot"



AIRE D'ACCUEIL DE MONTBOUCHER-SUR-JABRON "Stade de foot"

Section aménagée :
Voie Verte
Piste cavalière

Section non aménagée :
Véloroute (voie partagée)
Piste cavalière existante

Aire *d'accueil aménagée* :
Stationnement
Point d'information
Pique-nique

Aire *existante* :
Stationnement

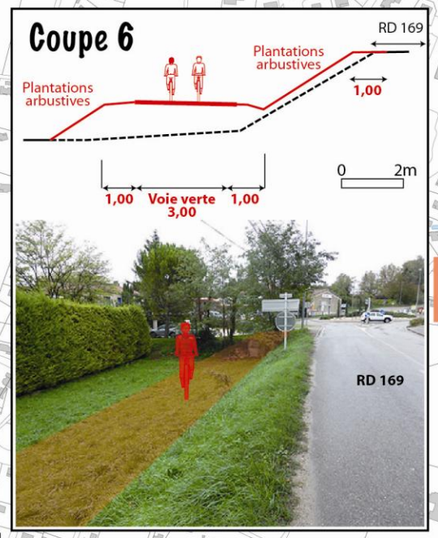
N

0 75m 150m

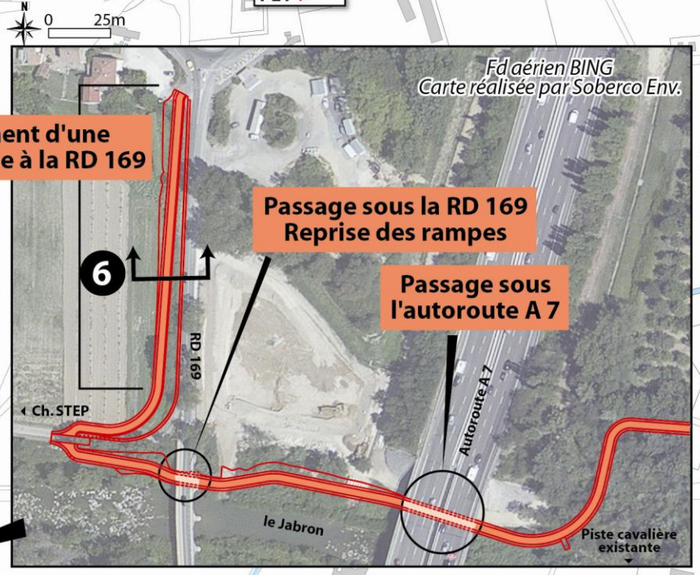
Fd cadastre.gouv
Carte réalisée par Soberco Env.

PRESENTATION DU PROJET
Planche 4

Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON





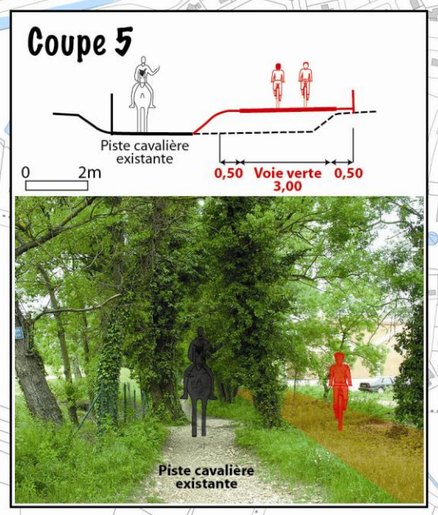


Piste cavalière existante

Chemin station d'épuration

le Jabron

5



Autoroute A 7

Marseille

Piste cavalière existante

Piste cavalière existante

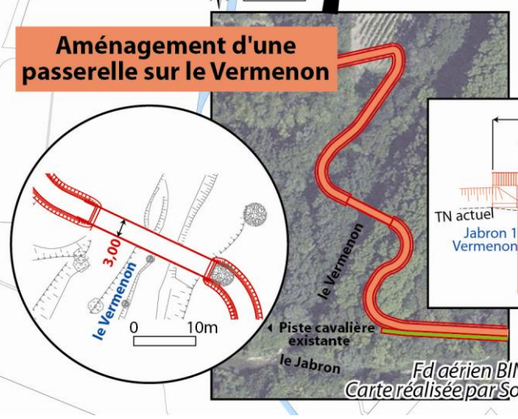
Aménagement d'une piste cavalière

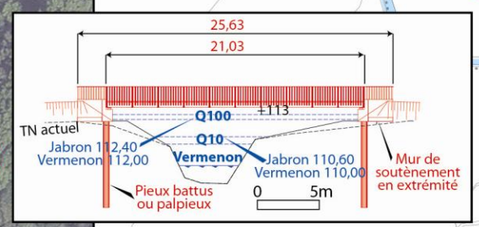
Aménagement d'une piste cavalière

Passage sous la LGV méditerranée

le Vermenon

TGV Méditerranée





le Jabron

PRESENTATION DU PROJET
Planche 5

Commune de LA BATIE-ROLLAND

Réaménagement du chemin agricole en voie partagée

Réaménagement de la RD 126
Accotements appelés "Rives"

Chemin de Jargenette

Aménagement d'une piste cavalière

Aménagement d'une piste cavalière

Accès riverains rétablis

AIRE D'ACCUEIL DE LA BATIE-ROLLAND "Base de loisirs"

Chemin de la Vignerie

Réaménagement du chemin de la Chaine en voie partagée

Traversée à niveau de la RD 327

Chemin de la Massasse

Aménagement d'une piste cavalière

Réaménagement d'un chemin agricole

Piste cavalière existante

le Jabron

RD 126

Chemin agricole Voie partagée

Coupe 8

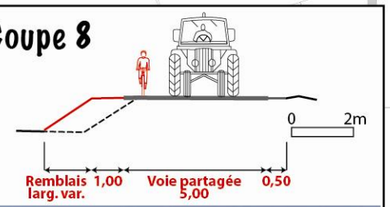
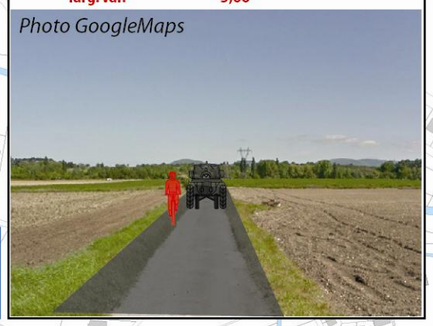


Photo GoogleMaps



Coupe 9

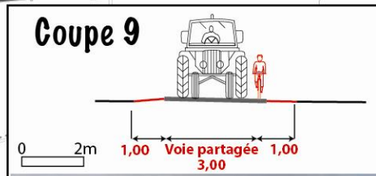
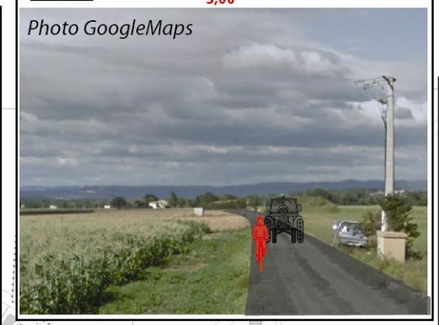
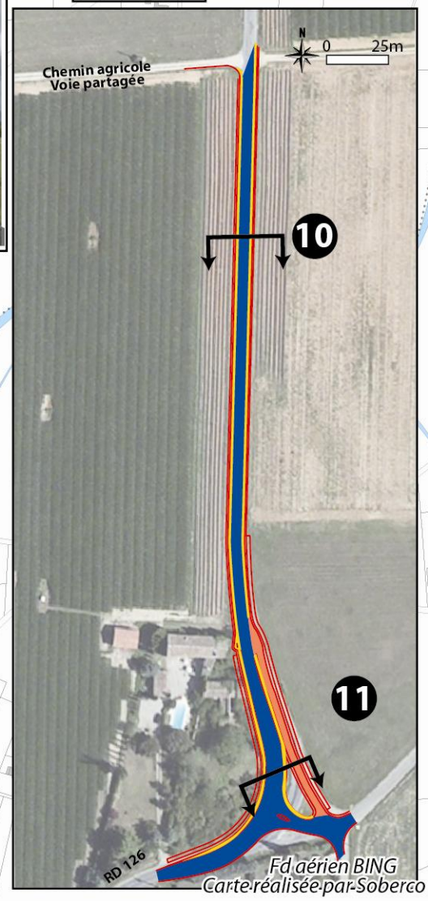


Photo GoogleMaps





Fd aérien BING
Carte réalisée par Soberco Env.

Coupe 10

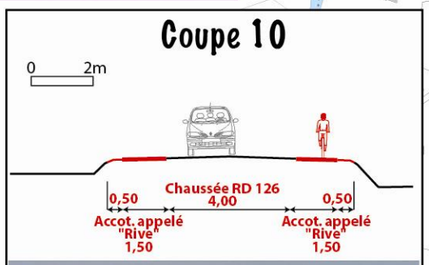
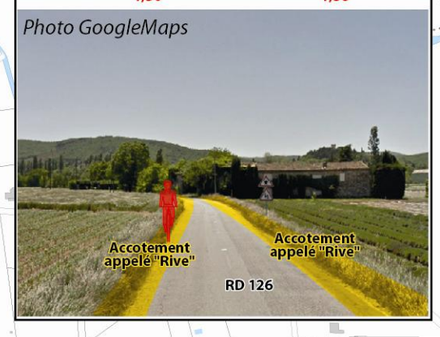
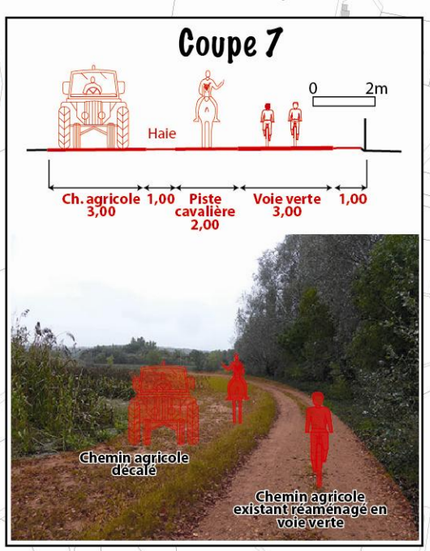


Photo GoogleMaps



Coupe 7



Coupe 11

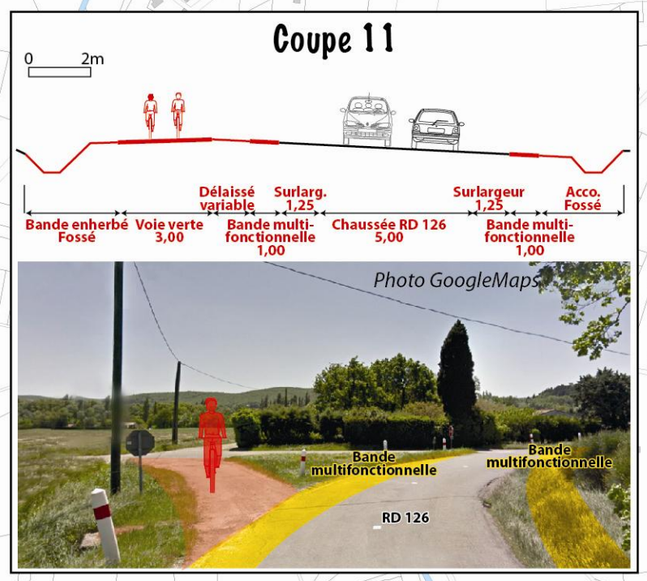
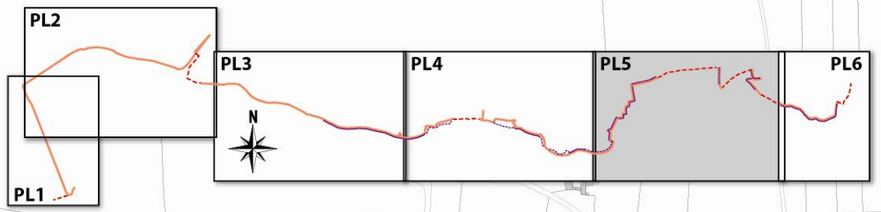
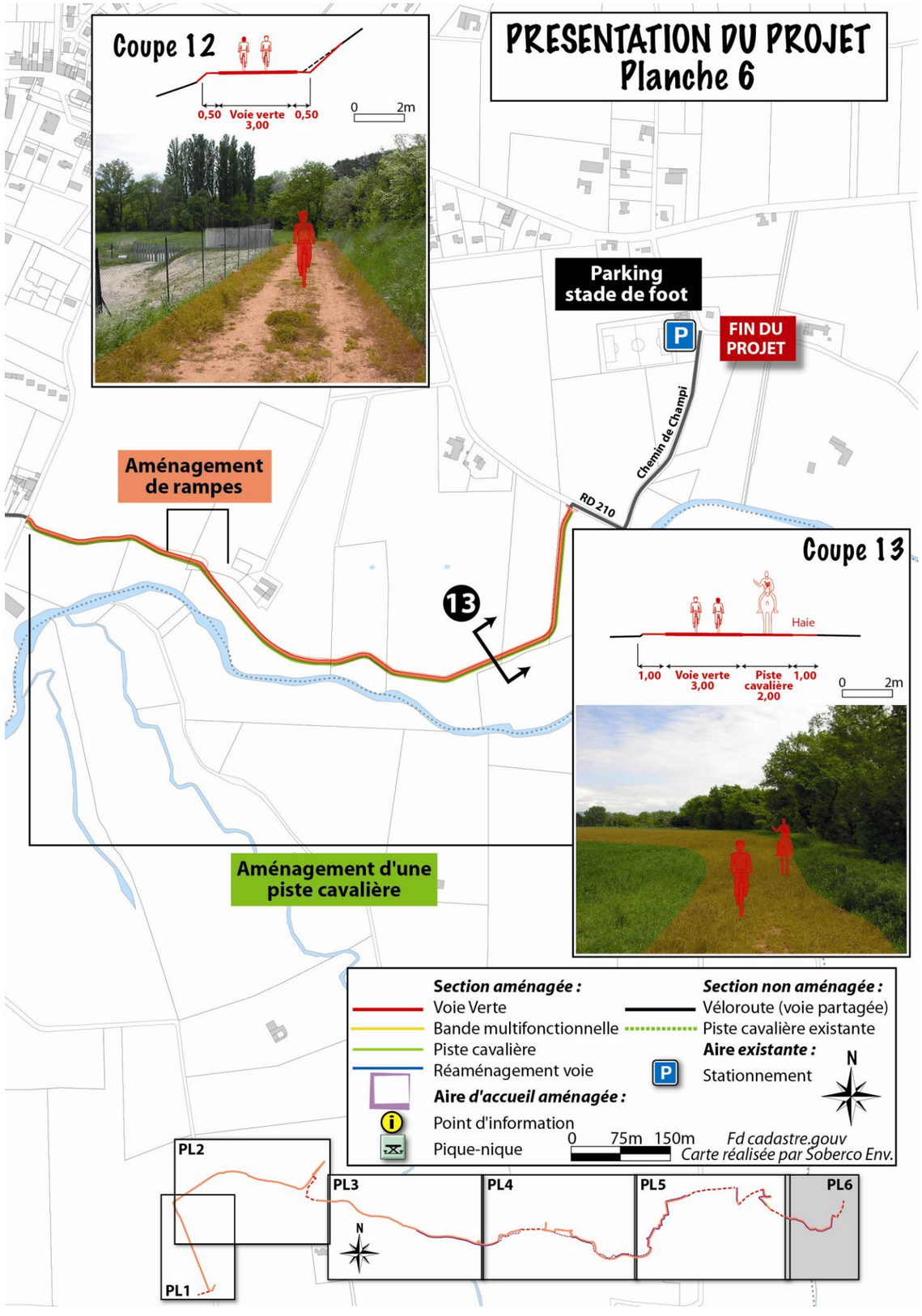


Photo GoogleMaps



PRESENTATION DU PROJET
Planche 6



4 - OUVRAGE D'ART - PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT DU VERMENON

Un ouvrage d'art sera créé dans le cadre du présent projet :

- une passerelle sur le Vermenon.

Contraintes

Le site est relativement isolé des accès. L'utilisation d'engins lourds (réalisation de fondations profondes notamment) devra donc être évitée pour ne pas avoir à réaliser de piste de chantier. Les accès se feront par la voie nouvellement aménagée.

Le site est inondable, avec des crues très importantes du Vermenon : en conséquence, on prévoira une portée de l'ouvrage plus importante que le strict nécessaire, des appuis à l'abri de l'érosion, et des butées sur ces appuis pour éviter le déplacement, voire la chute du tablier.

Aussi des remblais de l'ordre de 1,5 m seront mis en œuvre aux extrémités de l'ouvrage. Situés en partie en zone inondable, ils feront l'objet de compensation par ailleurs.

Description sommaire de l'ouvrage

La passerelle est constituée d'une travée de 20 m de portée et de 3.00 m de largeur utile.

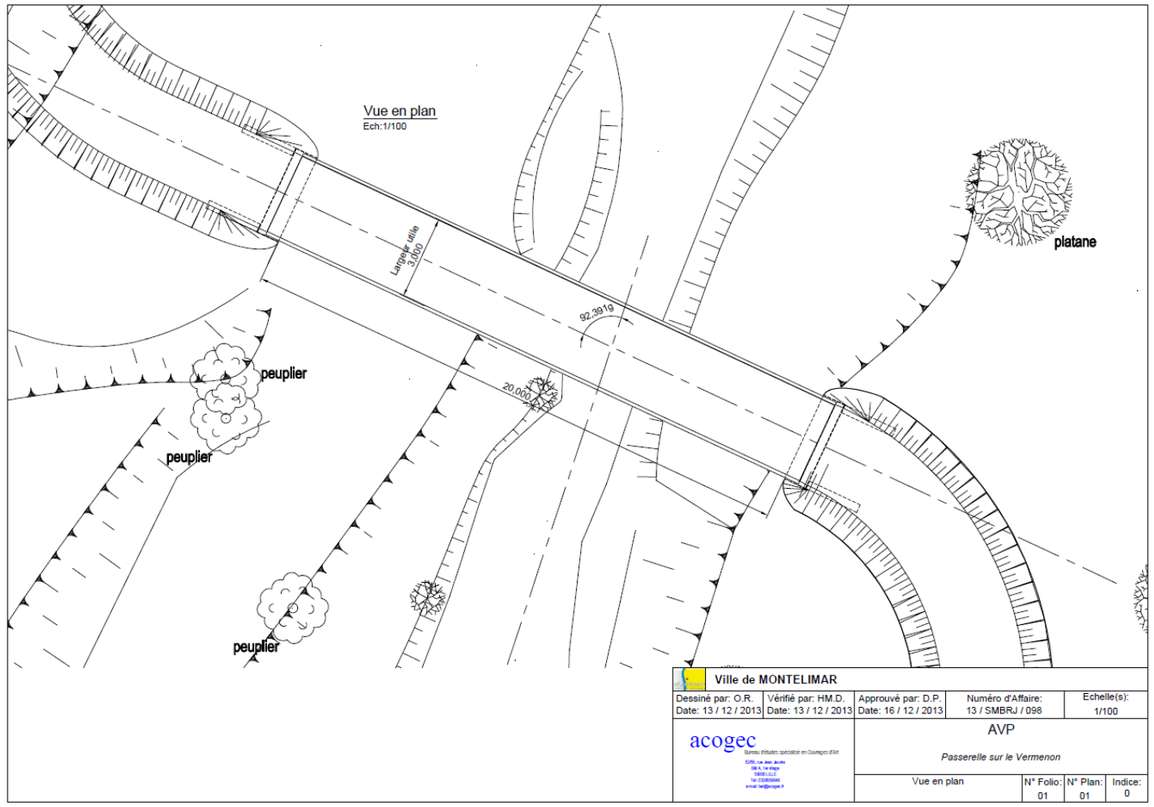
Elle repose sur deux culées de type chevêtre en béton armé, et ne nécessite pas de pile.

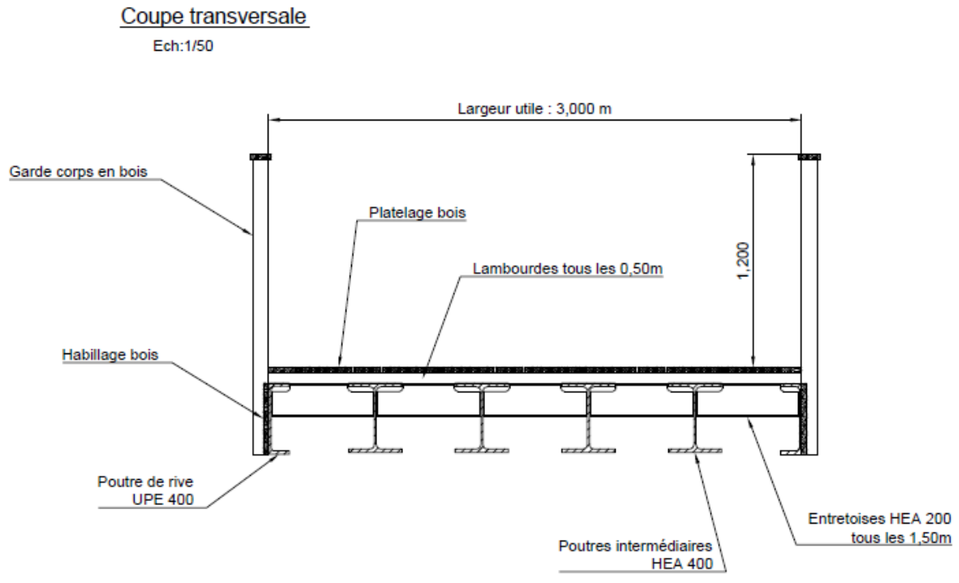
L'habillage de l'ouvrage ainsi que le revêtement seront en bois.

Des garde-corps de 1,2 m minimum seront mis en place pour garantir la sécurité des usagers.

Coûts des travaux

Le coût des travaux seuls est estimé à 220 000 € HT, à +/- 10%.





EVI

ANALYSE DES EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES D'INSERTION ENVISAGEES

1 - PRESENTATION GENERALE

Les contraintes d'environnement ont été prises en compte dans le cadre de ce projet dès les premières phases de l'étude afin de limiter ses impacts potentiels. Pour cela, les impacts de l'aménagement, plus ou moins significatifs, au regard de l'environnement et du contexte humain, ont été évalués.

Le présent projet de Véloroute – voie verte engendrera de nombreuses améliorations par rapport à la situation actuelle. S'agissant des impacts négatifs du projet, des mesures visant à les supprimer, les réduire ou les compenser ont été définies dans le cadre de la réglementation en vigueur.

L'organisation de ce chapitre est réalisée de manière à mettre en évidence, dans un premier temps, les impacts du projet et, dans un deuxième temps, de préciser les mesures correspondantes envisagées pour y remédier, dans la mesure, toutefois, où il s'agit d'impacts négatifs.

Il convient de rappeler qu'au stade de l'enquête publique, **le projet n'est pas défini dans tous ses détails**. En effet, ses caractéristiques techniques précises ne pourront être arrêtées définitivement que dans les phases ultérieures de définition et à l'issue notamment des réflexions développées lors de l'enquête publique. D'autre part, les différentes mesures proposées nécessiteront parfois des études complémentaires qui seront à mener sur la base des principes décrits dans l'étude d'impact.

La présentation des impacts et des mesures a été conçue de manière à en faire un document répondant au maximum de questions possibles tout en restant accessible au public le plus large.

Ainsi, les différents thèmes de l'environnement mis en évidence dans la définition de l'état initial de la zone étudiée sont pris en compte pour l'analyse des modifications engendrées par le projet : le milieu physique (contexte climatique, géologique, hydrologique et hydrogéologique), le milieu naturel (flore, faune,…), le milieu humain (urbanisme, activités, patrimoine culturel et historique, déplacements, ambiance acoustique, qualité de l'air,…) et le paysage.

Pour chaque thème abordé sont présentés successivement les **modifications permanentes** occasionnées directement ou indirectement par le projet, ainsi que les **impacts temporaires** souvent liés à la phase des travaux. Lorsque cela s'avère nécessaire, une estimation des **impacts potentiels**, que peut engendrer tout aménagement, est exposée en tête de chapitre.

De la même façon, les **mesures envisagées** pour pallier les effets du projet, seront présentées en réponse aux différents impacts énoncés ; les mesures destinées à limiter la gêne occasionnée par la période des travaux font également partie intégrante de cette réflexion.

2 - EFFETS POSITIFS DU PROJET

2.1 - Effets positifs sur l'environnement

L'un des objectifs pour la réalisation de cette infrastructure est de développer les « modes doux » de déplacements. Ces déplacements « propres », non consommateurs d'énergie fossile, pourront remplacer une partie des déplacements actuels réalisés en voiture. Le projet aura donc des effets positifs sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie.

A titre informatif, il semble intéressant de proposer une approche de quantification de la quantité de CO2 qui aurait dû être émise sans la réalisation de ce projet. Pour cela, il faut évaluer le nombre de déplacements en véhicules motorisés qui se reporteront vers un déplacement en vélo.
Afin de calculer ce report, il faut déterminer le nombre d'habitants présents à proximité de cet aménagement : la population des 4 communes riveraines du Jabron, entre Montélimar et La Bâtie-Rolland totalise 35 000 habitants environ (recensement 2010).

En France, le nombre de déplacements par jour et par personne est de 3,5 (SOURCE : Science et décisions). De plus, la part moyenne du vélo dans les déplacements est de 4 % (chiffre du CERTU), sachant que très peu de villes disposent d'une véloroute - voie verte à proximité.

Les aménagements cyclables présents actuellement sur la zone d'étude sont rares ; les déplacements à vélo n'étant pas sécurisés sur ce territoire, on peut donc supposer que leur part dans les déplacements quotidiens est plus faible que la moyenne nationale. Estimons-la actuellement à 2% du nombre total des déplacements, ce qui représente 2814 déplacements à vélo par jour, sur les 4 communes citées précédemment.

Grâce à cet aménagement qui facilite et sécurise les déplacements à vélo, le nombre de personnes utilisant ce moyen de transport pour ses déplacements quotidiens va augmenter d'autant plus qu'il dessert le centre de Montélimar, siège de nombreuses administrations, activités et établissements scolaires, que le relief de ce territoire est assez plat et que le climat est relativement clément pour une pratique du vélo. En effet, on recense plusieurs établissements scolaires du secondaire et des écoles à moins de 500 m de la future véloroute-voie verte (voir la carte « Effets du projet sur le milieu humain», p. EVI 4).

Ainsi, la part des déplacements à vélo pourrait passer de 2 à 3 % en hypothèse basse et de 2 à 5 % en hypothèse haute. Afin de faciliter les calculs, nous admettrons que ce sont uniquement les déplacements réalisés en voiture qui se reporteront vers le vélo. En hypothèse basse, l'aménagement de la véloroute - voie verte permettra le report de 1408 déplacements de la voiture vers le vélo tandis qu'en hypothèse haute, ce sont 3 500 déplacements supplémentaires qui s'effectueront en vélo.

La distance moyenne parcourue quotidiennement à vélo est de 2 km (source : Science et décisions).

Avec ces chiffres, le logiciel Impact Ademe permet de calculer la quantité de CO2 que ces véhicules auraient théoriquement émis à une vitesse moyenne de 50 km/h. Grace à l'aménagement de la véloroute - voie verte, le gain de quantité de CO2 émise est de 381 kg/jour ou 137 165 kg/an en hypothèse basse et de 1 141 kg/jour ou 410 760 kg/an en hypothèse haute sur le territoire des 4 communes riveraines du Jabron.

Ces quantités estimées ne tiennent pas compte du fait que le report des déplacements de la voiture vers le vélo, peu gourmand en espace, influe positivement sur la congestion du trafic et donc sur l'émission de CO2.

2.2 - Effets positifs sur la santé publique

Dans une société de plus en plus sédentaire et manquant de temps libre pour pratiquer des activités physiques, la pratique du vélo est susceptible de répondre aux besoins d'entretien du corps : une pratique régulière du vélo, répétée régulièrement tous les jours ou au moins plusieurs fois par semaine, est très bénéfique pour la santé et est plus efficace qu'une activité sportive de forte intensité pratiquée une fois par semaine. De quoi prévenir l'émergence de maladies (cardiovasculaires, ostéoporose ou obésité par exemple) et engendrer des effets positifs importants sur les coûts de santé.

2.3 - Effets positifs sur l'économie des ménages

Pour une distance donnée de 2 km aller/retour, équivalant à la distance moyenne parcourue en vélo par habitant et par jour pour un déplacement domicile/travail, la différence de coût entre l'utilisation de la voiture et du vélo est de 1 € : une fois le vélo acheté, le coût de revient est nul tandis qu'une voiture consommant en moyenne 8 litres pour 100 km, avec un carburant à 1,30 €/litre coûte 0,104 €/km. En ajoutant l'entretien de la voiture, le coût au kilomètre peut être estimé à 0.25 €/km.

A raison de 5 allers-retours par semaine, 45 semaines par an, l'économie annuelle liée à l'utilisation du vélo plutôt qu'à celle de la voiture pour les déplacements quotidiens serait de 225 €.

2.4 - Des retombées économiques positives

Une étude sur la fréquentation future et les retombées économiques attendues dans le cadre de la réalisation des différents tronçons du projet de véloroute - voie verte de la vallée du Jabron a été réalisée en 2006 - 2007 par Altermodal.

L'étude a identifié une typologie d'usager selon leur origine, leur provenance, les habitudes de pratique. Quatre segments de clientèle ont été définis :

- les résidents : habitant dans une grande majorité des cas à moins de 5 km, ce sont ceux qui viennent directement à vélo, en roller et à pied depuis leur lieu de résidence. Leur pratique s'effectue principalement à la demi-journée et correspond souvent à des sorties familiales de type promenade/loisirs.
- les touristes en séjour (habitant à moins de 5 km) qui se distinguent des résidents car ils utilisent beaucoup plus fréquemment la véloroute, étant en vacances,
- les excursionnistes : ce sont des usagers habitant à moins d'une heure en voiture et qui se rendent sur la véloroute pour une pratique à la journée,
- les itinérants : ils effectuent un voyage à vélo sur plusieurs jours, avec un lieu de couchage différent chaque soir, roulant de 30 à 50 km par jour.

Les conclusions de cette étude prévisionnelle sont résumées dans le tableau suivant :

	Résidents		Touristes		Excursionnistes		Itinérants		TOTAL	
	FA	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**
Section Montélimar - le Poët Laval	**76 900**	**128 000**	**38 300**	**403 000**	**5 800**	**18 000**	**8100**	**472 000**	**129 100**	**1 021 000**
Section le Poët Laval - Dieulefit	**4 200**	**7 000**	**13 700**	**52 000**	**900**	**3 000**	**1300**	**77 000**	**20 100**	**139 000**

FA : Fréquentation Annuelle RT : Retombées économiques en €

C'est la partie Ouest de l'itinéraire du Jabron, correspondant au présent projet, qui semble être la plus attractive car ce tronçon est directement connecté à la véloroute - voie verte du Léman à la Mer et il traverse Montélimar, une ville d'environ 35 000 habitants.

Les retombées économiques attendues pour le présent projet de Véloroute Voie Verte seraient donc au total de l'ordre de 1,16 M€ / an pour une fréquentation annuelle de plus de 130 000 visiteurs.

Les activités et services touristiques sont nombreux sur le territoire de la zone d'étude et ils seront les premiers bénéficiaires de la fréquentation engendrée par cet aménagement (voir la carte « Effets du projet sur le milieu humain», ci-contre).

Réciproquement, les sites touristiques du territoire (musées, patrimoine, loisirs) peuvent, grâce à leur fréquentation et à leur situation géographique par rapport à la véloroute voie verte, participer à la découverte et à une meilleure connaissance de cet aménagement et ainsi lui apporter de nouveaux usagers.

Les itinérants sont les usagers les plus dépensiers car ils utilisent les hébergements touristiques du territoire qu'ils traversent mais ils ne restent que peu de jours dans la même région : il serait donc intéressant de capter et de maintenir cette population plus longtemps sur place afin d'en faire également bénéficier les commerces et activités locales.

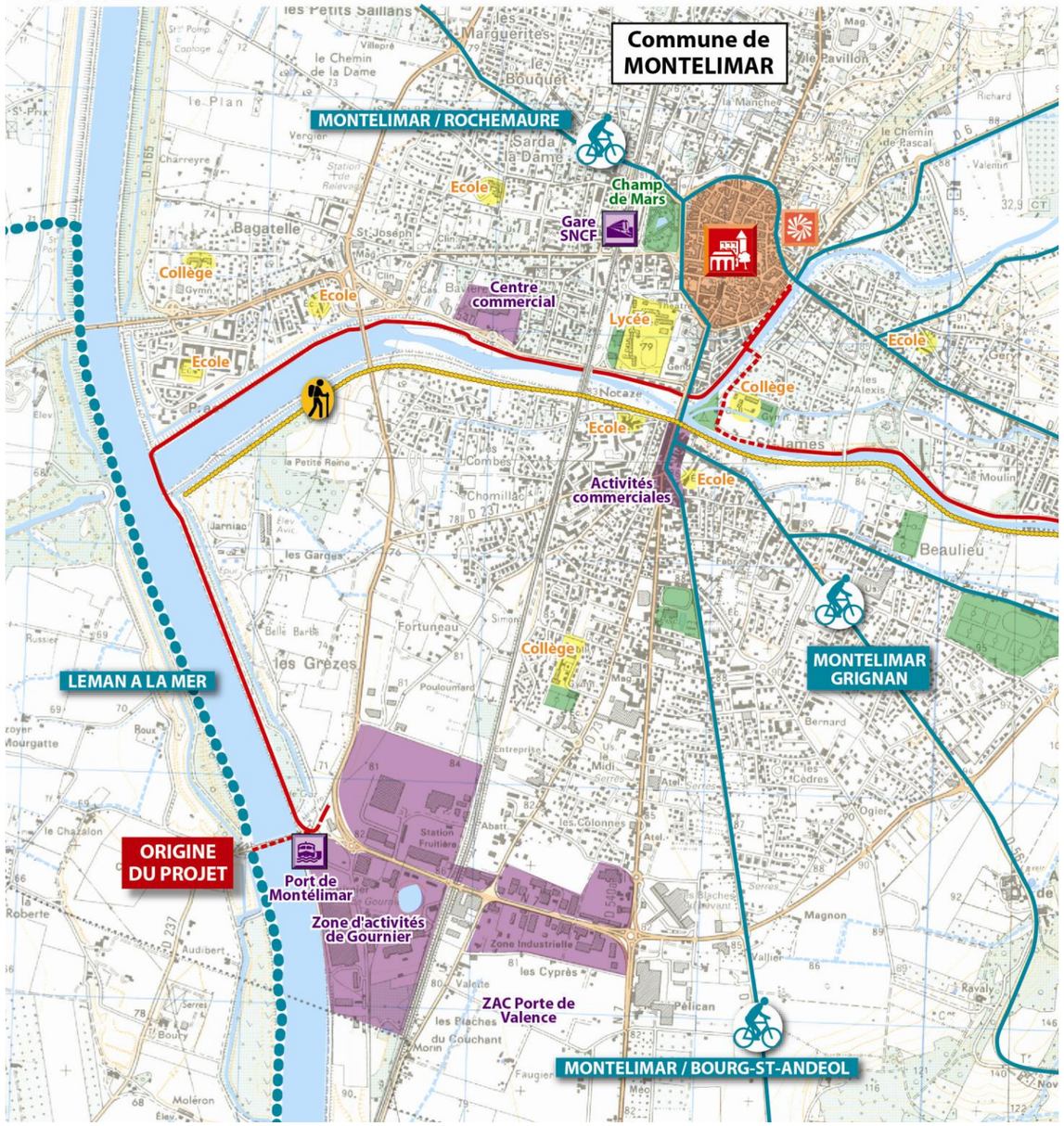
EFFETS DU PROJET SUR LE MILIEU HUMAIN

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

Planche 1



EFFETS DU PROJET SUR LE MILIEU HUMAIN

N

0 250m 500m

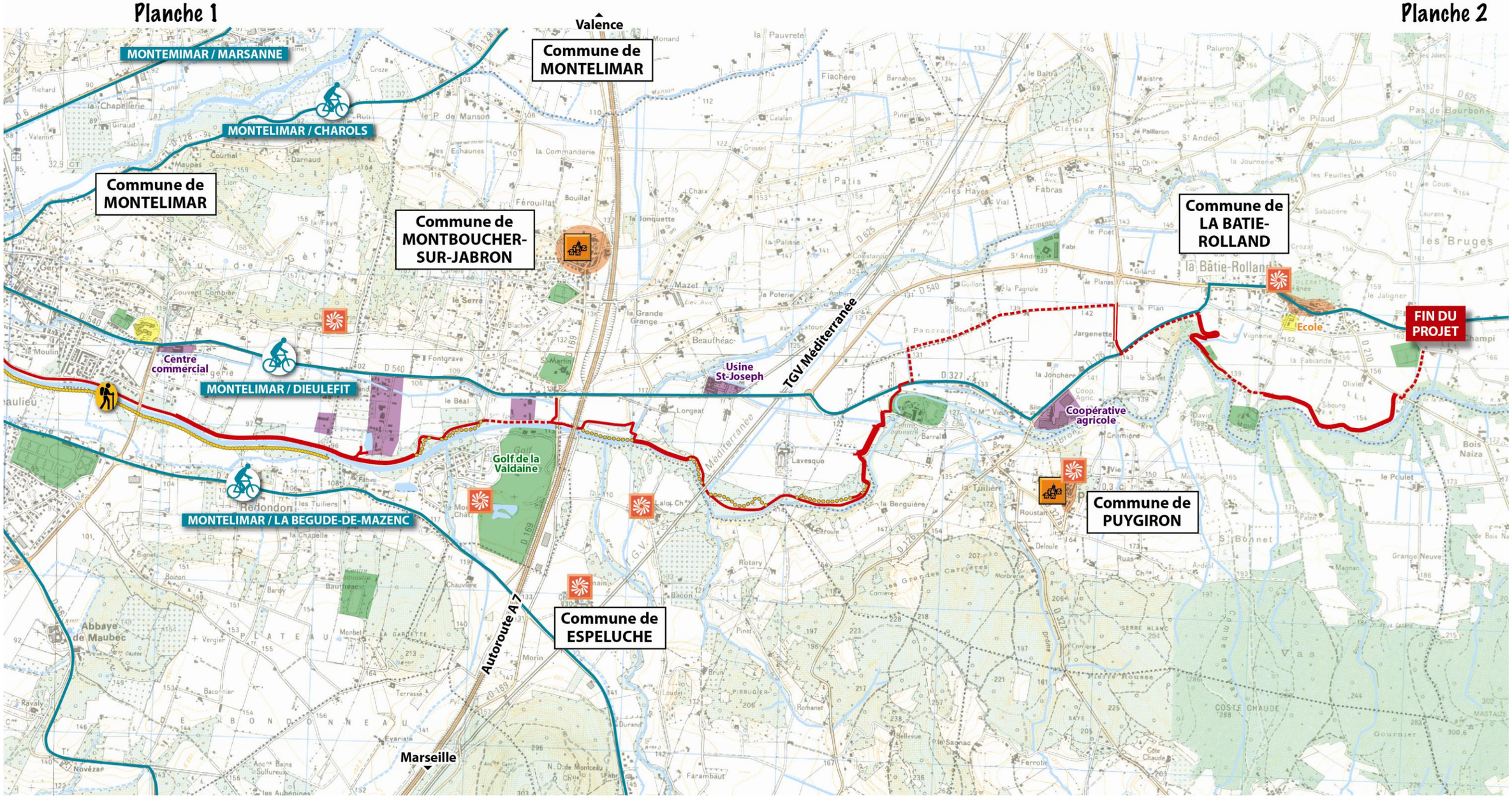
Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

Voie Verte-Mixte / Piste cavalière
Véloroute (voie partagée)
Effets de desserte :
Zone d'activités
Centre ville / bourg (commerces de proximité)
Equipement d'enseignement
Equipement sportif et de loisirs

Effets sur le tourisme :
Centre ville pôle touristique
Village de caractère
Curiosité diverse
Connexion avec itinéraires modes doux :
Itinéraire cyclable
Projet véloroute voie verte
Itinéraire piétonnier/cheval

Planche 1

Planche 2



3 - EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'INSERTION ENVISAGEES

3.1 - MILIEU PHYSIQUE

3.1.1 - Contexte climatique

CONTEXTE CLIMATIQUE	
RAPPEL DES ENJEUX *Vis-à-vis d'une opération d'infrastructure, les enjeux climatiques se déclinent principalement sous deux thématiques : le vent (confort des espaces publics et des cheminements modes doux…) et l'ensoleillement (confort thermique des espaces publics et luminosité) auxquelles s'ajoutent naturellement la température et l'humidité (liée à la typologie du sol, la présence de l'eau et de la végétation). Les précipitations interviennent essentiellement dans le dimensionnement des réseaux d'assainissement.* *Les effets potentiels du projet en termes de modification de l'ambiance climatique peuvent se traduire par :* - *des effets de masque provoqués par les infrastructures sur des espaces publics ou des bâtiments riverains.* - *une modification locale de la circulation des masses d'air (liée aux obstacles supplémentaires formés par les infrastructures) avec des phénomènes aggravants :* - *une modification de l'humidité de l'air et une thermorégulation par la diminution de la présence du végétal.*	
IMPACTS	**MESURES**
<u>Effets permanents</u> Le présent projet d'aménagement n'introduira pas de modifications significatives des conditions micro-climatiques locales du fait notamment de son importance limitée et de la préexistence, sur une grande partie de l'itinéraire, de chemin ou de voirie. La réalisation de la passerelle sur le Vermenon prendra place dans un secteur boisé peu exposé au vent, en raison de l'effet d'écran généré par les arbres. Situé à proximité immédiate de l'eau sur certains secteurs, le site d'étude est exposé à la formation de brouillard et ponctuellement de verglas durant certaines périodes de l'année.	**<u>Mesures</u>** Les aléas climatiques seront traités par les interventions habituelles dans le cadre de la gestion et de l'entretien des itinéraires piétons et cyclistes départementaux. Le traitement du chemin de halage devra intégrer la problématique liée à la formation de verglas notamment par le choix de revêtements adaptés (anti-dérapant). On précisera que le choix des matériaux pour l'aménagement des espaces publics peut également constituer un enjeu microclimatique local en termes de température, de luminosité, d'humidité. Des espaces minéraux réfléchissants s'inscrivent ainsi en opposition avec des espaces de verdure thermorégulateurs par évapotranspiration. ➢ **La réalisation du présent projet n'induira pas de modifications significatives des conditions micro-climatiques locales (températures, précipitations et vents).**

3.1.2 - Contexte topographique, géologique et risques d'instabilité de terrain

CONTEXTE TOPOGRAPHIQUE, PEDOLOGIQUE, GÉOLOGIQUE ET RISQUES D'INSTABILITÉ DE TERRAIN

RAPPEL DES ENJEUX

Vis-à-vis des formations géologiques en place, l'un des principaux impacts d'un aménagement d'une infrastructure concerne les volumes mobilisés pour les terrassements, les perturbations localement apportées dans les secteurs soumis à des risques d'instabilité (érosion et glissement éventuel de terrain) ou à l'existence d'ouvrages (ouvrages souterrains ou supérieurs) ainsi que les difficultés liées à la traversée de zones instables ou de secteurs particulièrement sensibles (projets d'aménagements connexes, proximité d'ouvrages de génie civil ou de bâtiments,…).

IMPACTS	MESURES
Effets temporaires **Topographie** A partir de Puygiron, le projet s'écarte de la vallée du Jabron pour s'inscrire dans la plaine agricole. Il évite ainsi les secteurs les plus encaissés de l'amont du Jabron, limitant les terrassements et les ouvrages d'art (rampes). Au final sur l'ensemble du parcours, le projet ne comprend que de très faibles mouvements de terrains, le projet se tenant au plus près du terrain naturel. En dehors de quelques points particuliers, les terrassements prévus dans le cadre de l'aménagement de la Véloroute Voie Verte se limitent aux apports de matériaux de fondation de chaussée sur des épaisseurs de l'ordre de 20 à 40 cm. **Impacts phase travaux** Certains espaces peuvent être utilisés lors des travaux comme lieux de stockage des terres excavées, des matériels et comme lieux de circulation des engins lourds. L'occupation même temporaire de terrains peut engendrer une dénaturation non négligeable des propriétés physiques des sols. Les symptômes de la dénaturation des terrains pourront alors se traduire par des tassements de sol et/ou une destruction de la couche arable, ce qui pourra entraîner une perte de valeur agronomique des sols. **Impacts localisés** On notera qu'un aménagement nécessitera des modelages plus significatifs : ***Montboucher-sur-Jabron*** - création d'une passerelle sur le Vermenon : les remblais sont estimés à 260 m^3. **Remblais en zone inondables** Dans le cadre de certains aménagements, des remblais seront réalisés dans la zone inondable du Jabron. Ce point est détaillé plus loin dans la partie Hydrologie.	**Mesures** **Topographie** Dans la mesure du possible, les mouvements de terrain seront équilibrés et les terrains décapés seront réutilisés localement pour les remblais nécessaires à la création de la Véloroute Voie Verte. Des précautions particulières seront mises en œuvre pour les secteurs nécessitant des apports de terres, par rapport aux risques de propagation des espèces invasives (Renouée du Japon, Canne de Provence…). Les terres seront analysées, et éventuellement traitées, avant d'être utilisées en remblais. De même les transferts d'engins entre des secteurs contaminés (station de plante invasive) nécessiteront un nettoyage préalable des roues. Les excédents de matériaux, non réutilisés sur le site, seront évacués et mis en dépôt dans différents sites autorisés en fonction de leurs natures et de leurs possibilités de réutilisation. **Mesures relatives à la phase travaux** Avant le début des travaux, les zones de surlargeur à aménager, les zones de dépôt et les zones de circulation en dehors de l'emprise du projet devront être strictement déterminées (localisation, surface, état). Certains secteurs sensibles (Cf. partie Milieu naturel plus loin) seront identifiés avec la mise en place d'un principe d'évitement des emprises en dehors de projet. Leurs usages seront définis de manière contractuelle entre le maître d'ouvrage, les entreprises intervenant sur le chantier et les propriétaires ou exploitants des terrains en question. Les maîtres d'œuvre seront tenus de réhabiliter les terrains mis à leur disposition pour l'organisation du chantier. **Compensation des remblais en zone inondables** Les remblais en zone inondable seront systématiquement compensés par des déblais d'une cubature identique. Les principes et localisations des déblais sont détaillés plus loin dans la partie Hydrologie.

CONTEXTE TOPOGRAPHIQUE, PEDOLOGIQUE, GÉOLOGIQUE ET RISQUES D'INSTABILITÉ DE TERRAIN	
IMPACTS	**MESURES**
Effets permanents **Géologie** Le terrain naturel, composé d'alluvions et de limons, présente globalement une portance suffisante pour accueillir un aménagement de type Véloroute Voie Verte. La réalisation du projet ne modifiera pas de manière significative les formations géologiques en place. Par contre sur certains secteurs en bordure du Jabron, les terrains sableux sont particulièrement instables et érodés. **Risques de mouvement de terrain** Le projet sera réalisé en dehors des secteurs soumis aux mouvements de terrain et des zones érodés par la rivière. **Pollution des sols** Aucun site et sol pollué n'est référencé sur la zone d'étude. les précautions concernent la phase de travaux. Les véhicules utilisés dans le cadre du chantier constitueront les principales sources potentielles de pollution des sols et notamment au travers : - d'éventuelles fuites accidentelles de carburant, d'huile de moteur, etc. lors de la maintenance et de la circulation des véhicules, - des stockages de matériaux potentiellement polluants ou pollués au droit du chantier. Les matériaux provenant de la destruction des chaussées rendue nécessaire dans le cadre du projet seront susceptibles d'être pollués (hydrocarbures, métaux lourds,…).	**Mesures** Une reconnaissance préalable de terrain (étude géotechnique) permettra de s'assurer de la stabilité du sous-sol au regard de la mise en œuvre de la plateforme. L'adaptation du projet sur les secteurs en bordure de rivière permet d'éviter largement les secteurs sableux. **Risques de mouvement de terrain** Si des sections de terrain se révèlent peu portantes, la structure de chaussée et les modalités de remblais feront l'objet d'adaptation afin d'assurer une stabilité optimale à la plateforme. **Précautions en phase chantier** Afin de prévenir les risques de pollution des sols, de la rivière et de la nappe phréatique durant la période de chantier des dispositions particulières seront mises en œuvre par les entreprises appelées à intervenir sur le chantier : - établissement des installations nécessaires à la réalisation des travaux (parc de stockage et d'entretien du matériel, dépôts de matériaux, …) sur des sites aménagés à cet effet pour éviter tout risque de pollution des sols. - mise en place d'un chantier vert où les matériaux extraits du chantier seront triés sur place et acheminés vers les filières adéquates. Les débris inertes tels que les enrobés exempts de métaux, les terres non polluées et d'autres matériaux répondant chacun aux normes en vigueur pourront faire l'objet d'un recyclage sur le chantier ou servir pour un chantier voisin, participant ainsi à la réduction du bilan carbone du chantier, - entretien régulier des véhicules utilisés sur le chantier pour limiter les fuites d'hydrocarbures ou d'autres polluants. L'entretien s'effectuera dans un périmètre défini au préalable et aménagé de manière à limiter les risques. Ces dispositions particulières seront consignées dans les cahiers des charges qui seront remis aux différentes entreprises travaillant sur le site.

3.1.3 – Hydrogéologie et hydrologie

HYDROGÉOLOGIE ET HYDROLOGIE

RAPPEL DES ENJEUX

Rappel des impacts potentiels d'un projet d'infrastructure

Perturbation des écoulements souterrains :

- *Dans les secteurs en déblai, par un effet de coupure des circulations souterraines, ainsi que de rabattement, voire de vidange, de nappes localisées (ces rabattements ou vidanges pouvant aboutir à un tarissement de puits ou de sources).*
- *Dans les secteurs en remblai, par la modification du sens et des vitesses d'écoulement des nappes, en raison de l'effet de tassement provoqué par la mise en place du remblai sur des terrains compressibles.*
- *Au droit des terrains situés en pied de remblai, par des phénomènes d'hydromorphie, notamment dans les secteurs humides, ou lorsque le projet traverse un talweg en remblai.*

Par ailleurs, les travaux peuvent entraîner des variations de la piézométrie des nappes souterraines.

Perturbation des écoulements superficiels:

Il s'agit principalement des modifications que pourrait introduire le nouvel ouvrage vis-à-vis d'un cours d'eau ou des écoulements naturels de surface :

- *modification du régime des eaux superficielles par une augmentation des débits des cours d'eau récepteurs des eaux de ruissellement issues de la plate-forme, cette augmentation pouvant se révéler incompatible avec leurs capacités hydrauliques,*
- *intersection des écoulements superficiels.*

L'imperméabilisation et la minéralisation de nouvelles surfaces entraîneront une augmentation quantitative des eaux de ruissellement au droit des exutoires dans le milieu naturel ; le risque d'altération de la qualité des milieux récepteurs augmentera aussi.

Principales sources de pollution liées à l'aménagement d'un projet d'infrastructure :

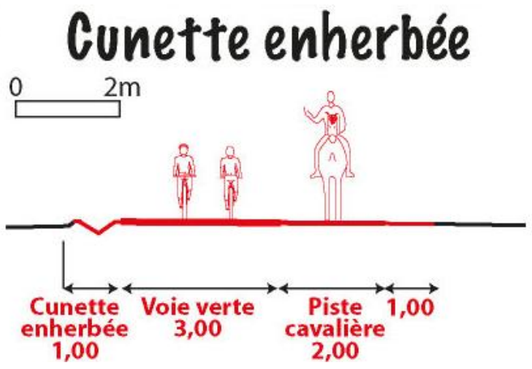
- ***Pollution chronique** : il s'agit de l'ensemble des pollutions liées à la circulation des véhicules (usure de la chaussée, corrosion des éléments métalliques, usure des pneumatiques, éléments flottants, hydrocarbures et émissions dues aux gaz d'échappement). Ces polluants sont transportés hors de la plate-forme par les vents et les eaux de ruissellement.*
- ***Pollution accidentelle :** elle survient à la suite d'un déversement de matières polluantes consécutif à un accident de la circulation. La gravité de ses conséquences est très variable en fonction de la nature et de la quantité de produit déversé, mais aussi du lieu de déversement et de la ressource susceptible d'être contaminée.*
- ***Pollution saisonnière :** elle résulte de l'emploi de produits de déverglaçage fondants (chlorure de sodium essentiellement) et de produits abrasifs utilisés dans le cadre du service de viabilité hivernale ainsi que de produits phytosanitaires utilisés dans le cadre de l'entretien des espaces végétalisés (désherbants, engrais…).*
- ***Pollution liée aux travaux :** elle a pour principale conséquence des modifications du substrat des cours d'eau récepteurs. En effet, les particules fines issues du lessivage des sols mis à nu sont drainées vers les points bas. Lorsque celles-ci atteignent un cours d'eau, elles sédimentent et entraînent une réduction de l'activité des micro-organismes et le colmatage des frayères. De plus, la circulation des engins et le stockage de divers produits nécessaires à la réalisation du chantier (ciments, hydrocarbures,…) augmentent les risques de pollutions des eaux. Par ailleurs, les travaux peuvent engendrer des altérations des propriétés de la couverture superficielle des formations aquifères, des infiltrations de matières en suspension ainsi que de produits polluants tels que les hydrocarbures utilisés par les engins de chantier.*

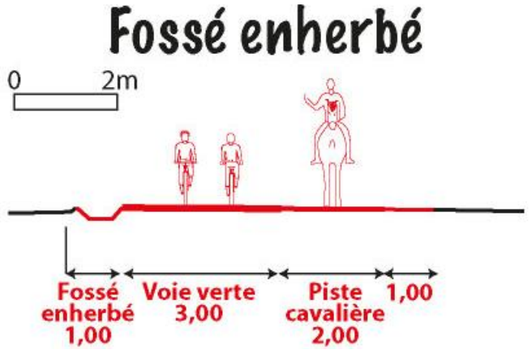
Ces différentes formes de pollutions peuvent atteindre tant les réserves d'eau superficielles que les réserves d'eau souterraines par des phénomènes d'infiltration ou, en ce qui concerne les nappes d'accompagnement des cours d'eau, par échanges directs avec les eaux superficielles. De façon générale, l'importance des impacts induits par tout aménagement dépend du degré de sensibilité et de vulnérabilité des cours d'eau.

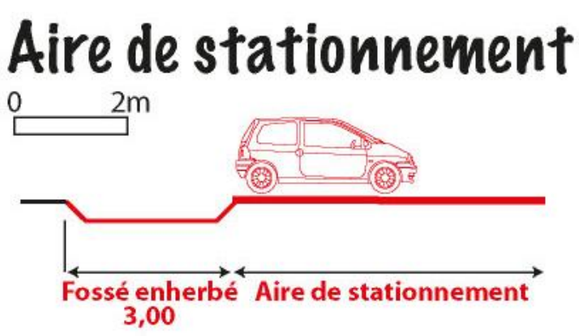
HYDROGÉOLOGIE ET HYDROLOGIE (suite)	
IMPACTS	**MESURES**
Effets temporaires On précisera que les travaux nécessaires à la réalisation du projet sont susceptibles d'induire des pollutions temporaires des écoulements superficiels liées : - à une perturbation des écoulements superficiels et souterrains en raison des travaux d'aménagements ; - au risque de rejet accidentel de matière polluante dans le milieu récepteur, suite aux travaux réalisés, aux fonctionnements et à l'entretien des engins de terrassement, à la mise en place des installations de chantier ou de stockage des différents produits nécessaires à la réalisation des travaux (ciments, hydrocarbures,…) ; - à l'introduction de quantités notables de matières en suspension dans le réseau d'assainissement ou dans le milieu récepteur, engendrée par le lessivage des terres mises à nues durant les terrassements, des pistes permettant la circulation des engins divers et du réseau de voirie locale du fait de la circulation des engins de travaux (camions,…). La définition précise des pistes de chantiers nécessaires à la réalisation des travaux sera effectuée par le concessionnaire.	**Mesures relatives à la phase de travaux** Les entreprises et les personnels qui interviennent sur le chantier seront sensibilisés et responsabilisés en matière de protection de la qualité des eaux et des milieux naturels. Les mesures suivantes consistent à limiter la production des matières en suspension, les phénomènes d'érosion des sols, et les perturbations des écoulements : • limiter la circulation des engins de travaux publics uniquement dans les emprises du projet, • arroser les pistes pour éviter une dissipation des poussières par le vent, • limiter les défrichements et le décapage aux zones strictement nécessaires, • enherber rapidement les surfaces terrassées, • informer l'exploitant des sites de captage AEP du début des travaux et de tout incident susceptible de porter atteinte à la qualité de l'eau. De plus des mesures de protection spécifique seront prises pour la section de projet prenant place sur le périmètre de protection rapproché du captage de la Vesque (Cf. partie suivante – Protection des eaux souterraines). **Dans ces conditions, l'incidence des travaux sur la qualité des eaux sera réduite au maximum.** Au vu du risque exposition du site aux crues, il conviendra de privilégier la période la plus propice pour l'organisation du chantier. Un certain nombre de préconisations devront être respectées durant la phase de travaux : • Les installations de chantier seront implantées de manière à ce que l'ensemble des matériaux et matériels puissent être rapidement déplacés hors de la zone inondable en cas de crue importante de la rivière (le maître d'œuvre sera en contact permanent avec les services d'annonce de crue). • La circulation des engins de travaux publics sera strictement limitée aux emprises du projet (chemin de halage, surlargeurs aménagées pour permettre le croisement des engins de chantier, zones de dépôt, etc…). • Le stationnement des engins de travaux publics et les stockages de matériels seront contrôlés régulièrement, les aires de stockage seront étanchéifiées et les eaux collectées sur ces aires seront stockées (bassin de rétention) puis évacuées vers un centre de traitement. • Les surfaces terrassées seront aménagées (végétalisation, traitements particuliers) aussi rapidement que possible une fois les travaux achevés. • Les opérations de décapage se limiteront aux zones où cela est strictement nécessaire.

HYDROGÉOLOGIE ET HYDROLOGIE (suite)	
IMPACTS	**MESURES**
<u>Eaux souterraines</u> Les masses d'eau souterraines du secteur d'étude sont concentrées dans les alluvions du Roubion et du Jabron et situées à l'Est de Montélimar dans la plaine de la Valdaine, sur environ 20 km de long et 10 km de large. Elle regroupe les alluvions anciennes et récentes du Roubion et du Jabron pour une superficie de 170 km^2 environ. L'aquifère est mal protégé et la forte perméabilité des alluvions augmente cette sensibilité : la couverture limoneuse est très faible et la plupart du temps inexistante et, dans la partie amont des plaines, le niveau piézométrique est assez proche de la surface du sol rendant plus sensibles ces zones. Cependant, d'une façon générale, l'aménagement de la véloroute - voie verte, linéaire de 20 kilomètres sur 3 mètres de largeur, n'aura pas d'impact sur la qualité des nappes sous-jacentes. En effet, la véloroute - voie verte sera fréquentée par un nombre très restreint de véhicules motorisé, seulement autorisée aux véhicules de services et à certaines catégories d'usagers (riverains, agriculteurs). Ce trafic n'entraînera pas de pollution capable d'engendrer des répercussions sur la qualité des nappes. Le présent projet s'inscrit à proximité d'un puits de captages exploité pour l'alimentation en eau potable et traverse le périmètre de protection rapproché du captage de la Vesque, à Montboucher-sur-Jabron et Puygiron, sur un linéaire d'environ 800 m. On notera toutefois que la voie verte s'éloigne du chemin déjà existant au niveau de ce captage (Cf. partie EV Présentation du projet).	**<u>Protection des eaux souterraines</u>** De manière générale, on s'assurera que les matériaux apportés et les aménagements réalisés ne sont pas susceptibles d'être à l'origine de pollution de l'aquifère. Le maître d'ouvrage devra être particulièrement vigilant quant aux matériaux mis en œuvre au sein des périmètres de protection du captage de la Vesque (absence de pollution, absence de dégradation, etc…). Une signalisation spécifique pourrait être mise en place à destination des usagers de la véloroute - voie verte pour les informer de la présence de ce captage d'alimentation en eau potable et les inviter à éviter tout acte de nature à porter atteinte à la qualité de la ressource. <u>Mesures relatives à la phase travaux</u> De manière générale, on s'assurera que les matériaux apportés et les aménagements réalisés ne sont pas susceptibles d'être à l'origine de pollution de l'aquifère. Le maître d'ouvrage devra être particulièrement vigilant quant aux matériaux mis en œuvre au sein des périmètres de protection du captage de la Vesque (absence de pollution, absence de dégradation, etc…). Une signalisation spécifique pourrait être mise en place à destination des usagers de la véloroute - voie verte pour les informer de la présence de ce captage d'alimentation en eau potable et les inviter à éviter tout acte de nature à porter atteinte à la qualité de la ressource. Les travaux d'aménagement à proximité du captage d'alimentation en eau potable devront faire l'objet d'une attention toute particulière. Ainsi au droit des périmètres de protection de captage : • Il serait souhaitable de réduire autant que possible les interventions lors des épisodes pluvieux. • Le stationnement des engins de travaux publics et les stockages de matériels et matériaux seront interdits. Les engins et matériels utilisés pour l'aménagement de la véloroute / voie verte au sein des périmètres de protection de captage devront être récents et en bon état de fonctionnement. D'autre part, les gestionnaires des puits de captages du secteur devront être informés en continu des opérations réalisées au sein des périmètres de protection. **Dans ces conditions, l'incidence du projet sur le captage d'eau potable de la Vesque sera réduite au maximum.**

HYDROGÉOLOGIE ET HYDROLOGIE (suite)	
IMPACTS	**MESURES**
Eaux superficielles L'aménagement en lui-même va générer une imperméabilisation de surfaces : interception de bassins versants extérieurs et augmentation du coefficient de ruissellement sur certains tronçons du projet. Le présent projet n'a pas pour vocation d'augmenter la circulation des véhicules motorisés. Les déplacements sur la véloroute-voie verte ne vont pas engendrer de pollution chronique significative. Les principaux impacts négatifs du projet sur la qualité des eaux superficielles concerneront l'utilisation de produits phytosanitaires pour l'entretien des plantations et dans une faible mesure la dispersion de déchets par le vent ou les crues. En effet, le projet aura pour conséquence d'augmenter la fréquentation du site et sera ainsi à l'origine d'une production de déchets sur les abords immédiats des rivières (Jabron, Roubion et Vermenon). Les services chargés de l'entretien du site devront prévoir de fréquentes interventions de collecte des déchets durant les périodes de forte fréquentation.	**Principes d'assainissement** Sur la majeure partie du tracé, la plateforme de la voie verte ne va pas faire évoluer les conditions d'infiltration (digue CNR, secteur urbain, promenade sur chemin stabilisé…). Pour les parties du projet où le coefficient de ruissellement est augmenté par l'imperméabilisation des surfaces, les eaux de ruissellement différentielles seront infiltrées via des ouvrages enherbés. Selon les cas, trois types d'aménagements sont prévus : cunette enherbée, fossé enherbé ou fossé élargi sur les aires de stationnement crées (Cf. schémas ci-dessous). Les sections concernées par la mise en place d'un système d'assainissement sont illustrées dans la carte Principe hydraulique p. 16. Les ouvrages enherbés permettent un bon abattement de la pollution avant infiltration dans le sous-sol. Il n'est pas prévu de dispositif supplémentaire pour prendre en charge la pollution. L'entretien des espaces verts et des pelouses fera l'objet d'une attention particulière avec l'interdiction du recours à des produits phytosanitaires non naturels (désherbants, engrais,…), et l'obligation du recours à des moyens mécaniques ou thermiques, de la recherche des produits les moins nocifs, d'une sensibilisation et d'une formation des personnels ou sociétés d'entretien.







HYDROGÉOLOGIE ET HYDROLOGIE (suite)	
IMPACTS	**MESURES**
Risque d'inondation En dehors du cheminement sur les digues du Rhône, la grande majorité du tracé est soumis à un risque d'inondation du Jabron. Seule la commune de Montélimar est pourvue d'un Plan de Prévention des Risques naturels (PPRn). Ce PPRn défini 2 types de zones en fonction de l'intensité et de la nature du risque encouru, des règles d'urbanisme, de construction et de gestion applicables au bâti existant ou futur, en préservant les zones d'expansion des crues : les zones très exposées donc inconstructibles (zones rouges) et les zones exposées à des risques moindres donc constructibles sous certaines conditions (zones bleues). Située en bordure du Jabron, le tracé de la véloroute se situe dans les différents zonages rouges et bleus du PPRn de Montélimar et très régulièrement dans les zones inondables du Jabron. On notera que la véloroute - voie verte est un aménagement qui n'est pas considéré comme une construction à part entière, qui n'est pas soumis au permis de construire et qui sera réalisé de manière à supporter les inondations. Ainsi, son aménagement est compatible avec ces différents zonages de prévention des risques. Cependant, les remblais nécessaires à la construction de cet aménagement prévus dans le lit majeur pourraient avoir un effet le champ d'expansion des crues du Jabron et du Roubion. La réalisation d'un ouvrage nécessite des remblais en zone inondable : - la passerelle sur le Vermenon : 260 m^3. L'imperméabilisation que l'aménagement implique, du fait de sa linéarité sur un espace peu large (environ 3 mètres), aura peu d'impact sur la perte de surface potentielle d'infiltration. En revanche, le projet engendrera une augmentation de la fréquentation (personnes en vélo, à pied, en roller..) sur des zones exposées aux crues.	**Protection contre les crues** On rappellera que le Plan de Prévention des risques de la commune de Montélimar stipule que les aménagements de loisir doivent inclure dès leurs conceptions les dispositions techniques nécessaires à ce que l'inondation de crue centennale ne leur crée aucun dommage. Les matériaux utilisés et les mobiliers mis en place dans le cadre du projet devront être sélectionnés pour leur aptitude à résister à ce type d'aléas. Le fait que le site d'étude soit régulièrement submergé implique : • un dimensionnement approprié de la structure de la chaussée, • des systèmes de fixation particuliers pour les matériels en bois (mobiliers des aires de pique nique notamment), • des matériaux et des mobiliers résistants à l'eau et dont le nettoyage est aisé (dépôts d'alluvions lors des crues), • des systèmes de fixation résistants aux éventuels embâcles, • la plantation d'espèces végétales adaptées à ces contraintes, • des protections contre les embâcles pour les jeunes arbres, etc… En cas de crue, le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron informera les usagers des risques d'inondation des zones concernées. Une signalétique adaptée devra être mise en place pour informer les usagers. Les gestionnaires de la voie devront être en permanence en liaison avec les services d'annonce de crues. Le Syndicat Mixte sera responsable de la fermeture des accès aux zones inondées, s'il le juge nécessaire. **Mesures d'évitement** A Montélimar, la construction d'un ouvrage d'art le long du Roubion a été abandonnée. La suppression de la **rampe d'accès** a permis de réduire le volume de remblais dans le lit majeur de 400 m^3. La redéfinition du tracé dans le secteur rural a permis d'éviter plusieurs ouvrages d'art et remblais en zone inondable, à Puygiron et la Bâtie-Rolland (par rapport au tracé de 2009). Sur les deux secteurs concernés par des remblais en zone inondable, des **zones de compensation hydraulique sont prévues** en local afin de rétablir l'équilibre en volume apportés / prélevés. Les principes de ces zones de compensation hydrauliques sont soumis à une instruction au titre de la loi sur l'eau (Cf. carte des Principes hydrauliques à la fin de cette partie). ➢ **Les mesures prises permettent de compenser complètement les remblais engendrés par le projet dans le lit majeur du Jabron. Ainsi, le risque d'inondation sur le secteur d'étude ne sera pas modifié par le projet.** Ces secteurs de déblais compensatoires sont illustrés dans la page suivante.

HYDROGÉOLOGIE ET HYDROLOGIE (suite)

IMPACTS

Perturbation des écoulements

Écoulements souterrains

Le projet de la Véloroute Voie Verte n'induit pas d'aménagement susceptible d'affecter les écoulements souterrains.

Écoulements superficiels

L'infrastructure vient franchir un cours d'eau, le Vermenon, ce qui peut induire un risque d'obstacle aux écoulements en période de crues.



Le Vermenon au niveau du franchissement

Le projet intercepte plusieurs fossés et canaux agricoles. 11 ouvrages hydrauliques ont été identifiés sur l'itinéraire.

Ouvrage hydraulique	Dimensions / Matériau	Intercepté
OH1	ø1000 mm / Béton	NON
OH2	ø1500 mm / Béton	NON
OH3	Inconnues	NON
OH4	ø900 mm / Béton	NON
OH5	ø1000 mm	NON
OH6	ø800 mm	NON
OH7	150 / 70 / 60 cm / Béton	NON
OH8	ø500 mm	NON
OH9	ø500 mm	NON
OH10	Fossé 150/50/50 cm	**OUI (OH à créer en aval du fossé)**
OH11	ø1000 mm / Béton	NON

MESURES

Maintien des écoulements

Passerelle du Vermenon

Au droit de la passerelle, les niveaux d'eau sont récapitulés dans le tableau :

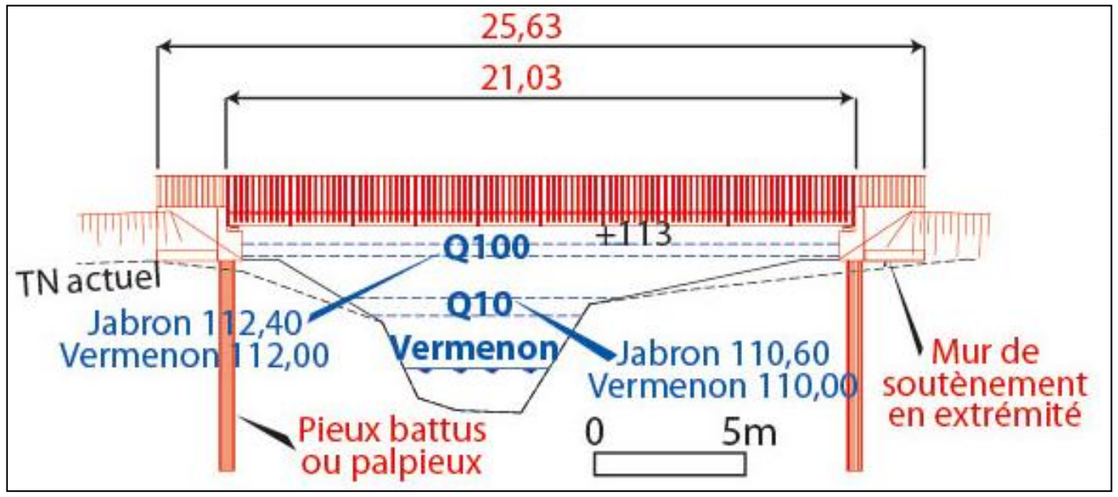
	Jabron	Vermenon
Q10	+110,60	+110,00
Q100	+112,40	+112,00

Q10 : niveau crue décennale

Q100 : niveau crue centennale

Le niveau d'eau relevé le 28/11/2013 est de +108,26.

Le calage altimétrique de la passerelle (le tirant d'air) prend en compte l'écoulement du débit centennal Q100 du Jabron, en laissant par ailleurs une revanche de 0,60 m sous la passerelle (permettant le passage des potentiels embâcles). Le niveau de l'intrados de la passerelle est donc prévu à la côte 113 m.



Autres écoulements

Dans le cadre du projet, 10 ouvrages hydrauliques ne seront pas interceptés. Seul l'écoulement d'un ouvrage situé à Montboucher-sur-Jabron sera rétabli par la réalisation d'un busage de capacité hydraulique équivalente au fossé amont (Cf. carte des Principes hydrauliques à la fin de cette partie).

- **Dans ces conditions, l'incidence du projet sur les inondations ne sera pas significative.**

HYDROGÉOLOGIE ET HYDROLOGIE (suite)

IMPACTS

Zones humides

L'arrêté du 24 juin 2008 précise les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement. Une zone est définie comme humide si elle présente l'un des critères suivants :

- relatif au sol : caractéristiques hydromorphiques,

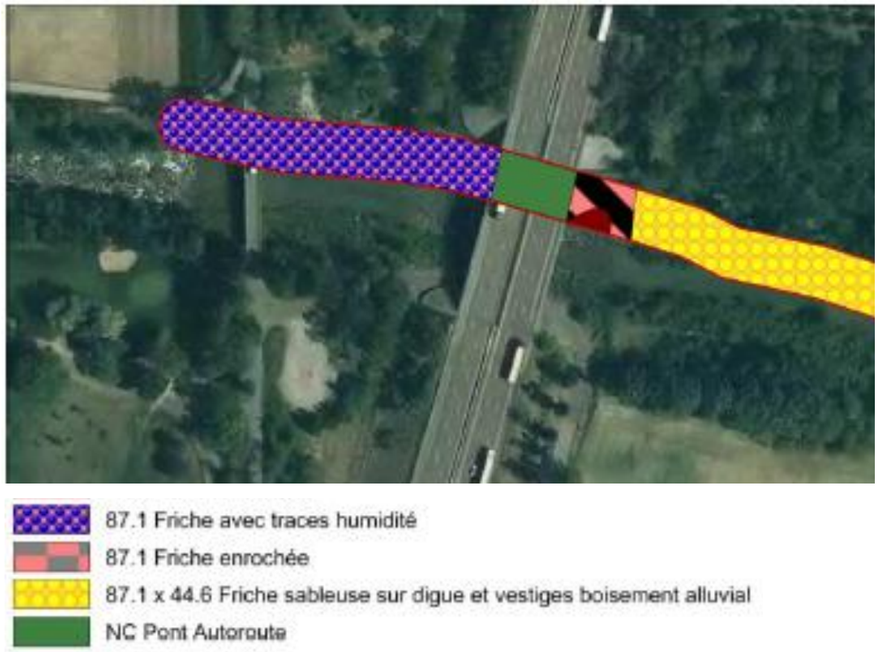
- relatif à la végétation : végétation hygrophile dominante / habitat naturel caractéristique des zones humides.

Des listes et paramètres précis entourent ces critères.

L'inventaire floristique et la caractérisation des habitats naturels a permis de recenser les secteurs de zones humides au contact du projet. Celui-ci concerne un secteur de zone humide, sur une petite portion de l'itinéraire, en bordure du Jabron. Le secteur se trouve au Sud de Montboucher-sur-Jabron entre la RD196 et l'autoroute A7. C'est le seul secteur de zone humide concerné par le projet.

La nature de l'aménagement est susceptible d'assécher partiellement cette zone humide. En effet le projet prévoit la mise en place d'une voie enrobée de 3 m de large. Le reste du profil est constitué d'un accotement végétalisé et d'un fossé de collecte des eaux pluviales, qui ne vont pas remettre en cause la fonctionnalité de la zone humide.

Le linéaire de projet passant en zone humide mesure 140 m, ce qui représente un **impact de 420 m^2 sur la zone humide (assèchement).**



Extrait de la cartographie des habitats naturels – la zone humide est constituée par l'habitat 87.1 : Friche avec traces d'humidité

MESURES

Zones humides

Dans sa conception, le projet a été prévu pour éviter au maximum les zones humides. Ainsi plusieurs secteurs humides en bordure du Jabron ont été évités et au final le projet ne concerne qu'un linéaire restreint.

Par exemple le secteur de roselière à l'amont de l'autoroute A7, particulièrement sensible, a été écarté des emprises du projet, alors qu'il était concerné par le tracé initialement.

Au final, au vu de la surface réduite de zone humide impactée, aucune compensation n'est prévue dans le cadre du projet.

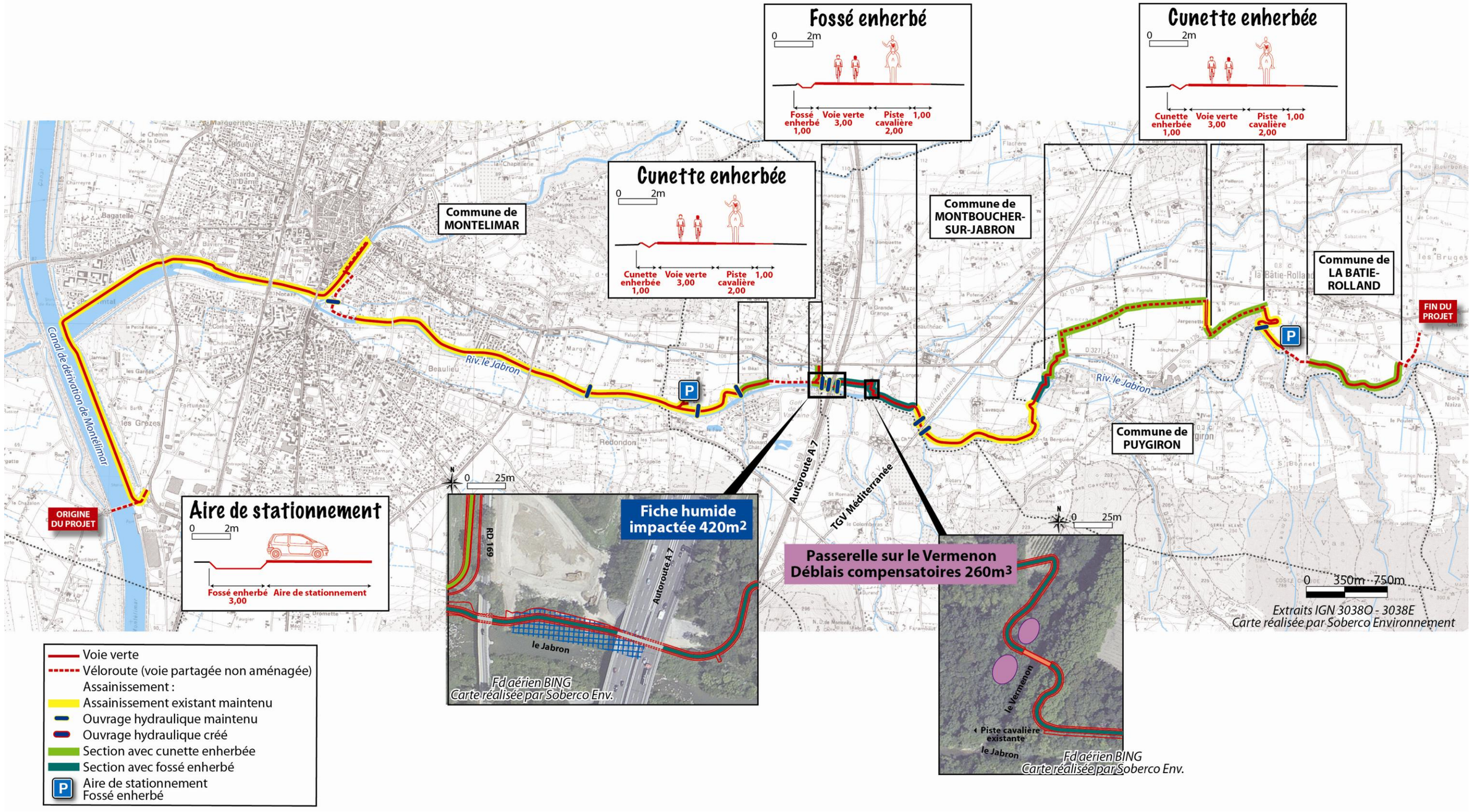


Zone humide impactée à l'aval de l'ouvrage autoroutier



Roselière préservée en amont de l'ouvrage autoroutier

PRINCIPE HYDRAULIQUE



3.1.4 – Conformité avec les documents de référence

Compatibilité avec la Directive Cadre Européenne

Présentation

La Directive Cadre Européenne définit deux principes :

- Lutter contre le déversement de substances dangereuses ou polluantes dont le cadmium, le mercure et les composés du tributylétain ;
- Définir des normes de qualité sur des zones spécifiques ou pour des usages particuliers.

L'objectif de cette directive est donc de parvenir à un "bon état des eaux", c'est-à-dire :

- Restaurer, améliorer et protéger les eaux de surface et souterraines en arrêtant un cadre destiné à prévenir de toute nouvelle détérioration en vue de parvenir à un bon état des eaux pour le 31 décembre 2010 ;
- Protéger les écosystèmes ;
- Promouvoir un usage durable de l'eau ;
- Contribuer à une lutte contre les inondations et la sécheresse ;
- Mettre fin à l'utilisation de substances dangereuses dans le milieu naturel.

La directive cadre conduit à déterminer et à anticiper la détérioration des usages de l'eau afin de parvenir à un état des eaux satisfaisant.

Compatibilité

Le projet est compatible avec les objectifs de la directive cadre européenne qui visent, entre autre, à améliorer et à protéger les eaux de surface et souterraines, et à promouvoir un usage durable de l'eau. Le système d'assainissement des eaux pluviales sera assuré par des ouvrages enherbés permettant le traitement de la pollution chronique avant rejet des eaux vers le milieu naturel.

Le projet respecte les objectifs et principes de la Directive Cadre Européenne

Les articles D.211-10 du Code de l'Environnement

Présentation

Les articles D.211-10 du Code de l'Environnement fixent des objectifs de qualité assignés aux eaux superficielles en fonction des usages (vie piscicole, production d'eau alimentaire, baignade) en vue d'assurer une amélioration continue de l'environnement.

Compatibilité

Le projet est compatible avec cet article dans la mesure où le milieu récepteur n'est pas une masse d'eau superficielle. Les eaux de ruissellement différentielles entre état initial et état projet seront infiltrées vers le sous-sol pour une fréquence de retour de pluie de 10 ans.

Le projet est donc compatible avec les objectifs de l'article D.211-10 du Code de l'Environnement

Compatibilité avec l'article L.211-1 du Code de l'Environnement

Présentation

L'article L.211-1 du code de l'environnement a pour objet une gestion équilibrée de la ressource en eau.

Cette gestion équilibrée vise à assurer :

1. La préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ;
2. La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales ;
3. La restauration de la qualité de ces eaux et leur régénération ;
4. Le développement et la protection de la ressource en eau ;
5. La valorisation de l'eau comme ressource économique et, en particulier, pour le développement de la production d'électricité d'origine renouvelable ainsi que la répartition de cette ressource,
6. La promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau,
7. Le rétablissement de la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques.

La gestion équilibrée doit permettre de satisfaire ou concilier, lors des différents usages, activités ou travaux, les exigences :

- De la santé, de la salubrité publique, de la sécurité civile et de l'alimentation en eau potable de la population ;
- De la vie biologique du milieu récepteur, et spécialement de la faune piscicole ;
- De la conservation et du libre écoulement des eaux et de la protection contre les inondations ;
- De l'agriculture, des pêches et des cultures marines, de la pêche en eau douce, de l'industrie, de la production d'énergie, et en particulier pour assurer la sécurité du système électrique, des transports, du tourisme, de la protection des sites, des loisirs et des sports nautiques ainsi que de toutes autres activités humaines légalement exercées.

Compatibilité

Le projet est compatible avec l'article L.211-1 du code de l'environnement dans la mesure où il a été conçu de manière à préserver les écosystèmes aquatiques, à assurer la protection des eaux et la lutte contre toute pollution vers les eaux superficielles et **souterraines**, grâce à la mise en place de dispositifs d'assainissement appropriés.

Enfin, des recommandations seront formulées durant la phase travaux pour que les atteintes au milieu naturel soient réduites au maximum.

Compatibilité des projets avec l'article L.211-1

	Objectifs de l'article L.211-1 du code de l'environnement	Compatibilité
1	Préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides	Le projet ne porte pas atteinte aux eaux superficielles et veille à préserver la qualité des eaux souterraines par l'adoption de dispositifs de traitement appropriés des eaux pluviales provenant des surfaces susceptibles de générer une pollution.
2	Protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales	Les eaux souterraines ne seront pas dégradées par le projet. La très faible pollution chronique issue des surfaces de la véloroute – voie verte sera traitée par les ouvrages de rétention enherbés (cunettes et fossés).
3	Restauration de la qualité de ces eaux et leur régénération	Les eaux superficielles ne seront pas impactées. Les eaux souterraines sont respectées et protégées.
4	Développement et la protection de la ressource en eau	Le projet prévoit la mise en place d'ouvrages permettant un traitement des eaux de ruissellement de la véloroute- voie verte pour une fréquence de retour de pluie de 10 ans. Les eaux qui rejoindront le sous-sol par infiltration seront compatibles avec l'objectif de « bon état » chimique des eaux souterraines défini par la Directive Cadre sur l'Eau.
5	Valorisation de l'eau comme ressource économique et, en particulier, pour le développement de la production d'électricité d'origine renouvelable ainsi que la répartition de cette ressource.	Non concerné
6	La promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau.	Non concerné
7	Le rétablissement de la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques.	Les eaux superficielles ne seront pas impactées par le présent projet. D'une part, les eaux seront récupérées dans des ouvrages enherbés permettant la décantation et le bon abattement de la pollution chronique. D'autre part, le projet de voie verte implique des déplacements dits « doux » qui n'engendrent pas de pollution chronique significative.

Le projet est compatible avec les objectifs de l'article L.211-1 du Code de l'Environnement

Le SDAGE Rhône-Méditerranée

Objectifs du SDAGE

La zone d'étude appartient au bassin Rhône-Méditerranée qui fait l'objet d'un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux. Le SDAGE a été adopté par le comité de bassin, le 16 octobre 2009 et approuvé par le Préfet coordonnateur de bassin le 20 novembre 2009. Il a pour ambition, à travers la gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques, de contribuer à promouvoir un développement social et économique durable. Il représente le cadre de référence pour la politique de l'eau dans le bassin pour la période 2010-2015.

Les orientations du SDAGE sont les suivantes :

- Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;
- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques ;
- Intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux ;
- Renforcer la gestion locale de l'eau et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau ;
- Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé ;
- Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques ;
- Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le ^partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;
- Gérer les risques d'inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

Au-delà des mesures opérationnelles générales, le SDAGE s'attache, au vu de l'état des lieux du bassin, à préciser d'une façon plus géographique des mesures plus spécifiques selon le territoire. Ainsi, le projet se situe dans le sous-bassin de l'Isère aval et Bas Grésivaudan et est concerné par les masses d'eau nommées :

Pour les eaux superficielles :

- « Le Roubion du Jabron au Rhône » référencé FRDR428a ;
- « Le Jabron de Souspierre à sa confluence avec le Roubion » référencé FRDR429a,
- Le ruisseau « Le Vermenon » référencé FRDR10850.

Pour les eaux souterraines :

- Les « Alluvions du Roubion et Jabron – Plaine de la Valdaine » référencée FRDG327.

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle « Le Roubion du Jabron au Rhône »

Concernant la masse d'eau superficielle référencée FRDR428a, le SDAGE préconise les mesures suivantes :

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle n°FRDR428a

Problèmes	Mesures
Gestion locale à instaurer ou développer	1A10 : Mettre en place un dispositif de gestion concertée
Pollution par les pesticides	5D01 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones agricoles 5D05 : Exploiter des parcelles en agriculture biologique 5D07 : Maintenir ou implanter un dispositif de lutte contre le ruissellement et l'érosion des sols 5D27 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones non agricoles 5D28 : Sécuriser les différentes phases de manipulation des pesticides (stockage, remplissage, rinçage, lavage) et équiper le matériel de pulvérisation

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle « Le Jabron de Souspierre à sa confluence avec le Roubion »

Concernant la masse d'eau superficielle référencée FRD429a, le SDAGE préconise les mesures suivantes :

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle n°FRDR429a

Problèmes	Mesures
Gestion locale à instaurer ou développer	1A10 : Mettre en place un dispositif de gestion concertée
Pollution par les pesticides	5D01 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones agricoles 5D05 : Exploiter des parcelles en agriculture biologique 5D07 : Maintenir ou implanter un dispositif de lutte contre le ruissellement et l'érosion des sols 5D27 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones non agricoles 5D28 : Sécuriser les différentes phases de manipulation des pesticides (stockage, remplissage, rinçage, lavage) et équiper le matériel de pulvérisation

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle : Le ruisseau « Le Vermenon »

Concernant la masse d'eau superficielle référencée FRD10850, le SDAGE préconise les mesures suivantes :

Tableau 1 : Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle n°FRDR10850

Problèmes	Mesures
Pollution par les pesticides	5D01 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones agricoles

Mesures à l'échelle de la masse d'eau souterraine « Alluvions du Roubion et Jabron – Plaine de la Valdaine »

Concernant la masse d'eau superficielle référencée FRDG327, le SDAGE préconise les mesures suivantes :

Tableau 2 : Mesures à l'échelle de la masse d'eau souterraine n°FRDG327

Problèmes	Mesures
Gestion locale à instaurer ou développer	1A10 : Mettre en place un dispositif de gestion concertée
Pollution agricole : azote, phosphore et matières organiques	5C02 : Couvrir les sols en hiver 5C18 : Réduire les apports d'azote organique et minéraux 5C19 : Doter les exploitations de capacités de stockage des déjections animales suffisantes ainsi que des plans d'épandage 5D03 : Substituer certaines cultures par d'autres moins polluantes 5F31 : Etudier les pressions polluantes et les mécanismes de transfert
Pollution par les pesticides	5D01 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones agricoles

Compatibilité du projet avec les objectifs du SDAGE

Les tableaux suivants présentent les différents objectifs du SDAGE et la compatibilité du projet

Les objectifs du SDAGE

Compatibilité du projet avec le SDAGE

	Objectifs du SDAGE 2010-2015	Compatibilité du projet avec le SDAGE
1	Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	Le projet prévoit l'infiltration d'une partie des eaux de ruissellement sur place, par l'implantation d'ouvrages d'infiltration appropriés. Les ouvrages de rétention envisagés sur le site du projet ainsi que les tranchées d'infiltration participeront au traitement de la pollution chronique avant rejet vers le sous-sol et le milieu superficiel.
2	Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques	Les eaux superficielles et souterraines ne seront pas dégradées par le projet. Les ouvrages enherbés permettront un traitement rustique mais efficace de la pollution chronique.
3	Intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux	Cet objectif ne concerne pas le présent projet.
4	Renforcer la gestion locale de l'eau et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau	Cet objectif ne concerne pas le présent projet.
5	Lutter contre les pollutions en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé	Le projet prévoit de mettre en place des dispositifs de traitement des eaux pluviales en adéquation avec les caractéristiques du site. Des mesures de prévention seront appliquées en phase chantier afin de réduire au maximum les risques de pollution du milieu naturel durant les travaux d'aménagement
6	Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques	Le projet ne portera pas atteinte aux écoulements des eaux superficielles. Les eaux pluviales seront rejetées vers le sous-sol et vers le milieu superficiel. Pour des évènements pluvieux d'occurrence supérieure à 10 ans, les eaux de ruisselleront de manière diffuse vers le milieu récepteur (mode d'assainissement actuel).
7	Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	Cet objectif ne concerne pas le présent projet.
8	Gérer les risques d'inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau	Des remblais sont réalisés sous les cotes de crue centennale des cours rencontrés. Des déblais compensatoires sont créés à hauteur du volume de remblais générés.

Le projet est compatible avec les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle « Le Roubion du Jabron au Rhône »

Concernant la masse d'eau superficielle référencée FRDR428a, le SDAGE préconise les mesures suivantes :

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle n°FRDR428a

Problèmes	Mesures	Compatibilité du projet
Gestion locale à instaurer ou développer	1A10 : Mettre en place un dispositif de gestion concertée	Non concerné
Pollution par les pesticides	5D01 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones agricoles	Utilisation de produits phytosanitaires proscrite
	5D05 : Exploiter des parcelles en agriculture biologique	Non concerné
	5D07 : Maintenir ou implanter un dispositif de lutte contre le ruissellement et l'érosion des sols	Gestion des eaux pluviales pour une fréquence de retour de pluie de 10 ans
	5D27 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones non agricoles	Utilisation de produits phytosanitaires proscrite
	5D28 : Sécuriser les différentes phases de manipulation des pesticides (stockage, remplissage, rinçage, lavage) et équiper le matériel de pulvérisation	Non concerné

Le projet est compatible avec les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle « Le Jabron de Souspierre à sa confluence avec le Roubion »

Concernant la masse d'eau superficielle référencée FRD429a, le SDAGE préconise les mesures suivantes :

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle n°FRDR429a

Problèmes	Mesures	Compatibilité du projet
Gestion locale à instaurer ou développer	1A10 : Mettre en place un dispositif de gestion concertée	Non concerné
Pollution par les pesticides	5D01 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones agricoles	Utilisation de produits phytosanitaires proscrite
	5D05 : Exploiter des parcelles en agriculture biologique	Non concerné
	5D07 : Maintenir ou implanter un dispositif de lutte contre le ruissellement et l'érosion des sols	Gestion des eaux pluviales pour une fréquence de retour de pluie de 10 ans
	5D27 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones non agricoles	Utilisation de produits phytosanitaires proscrite
	5D28 : Sécuriser les différentes phases de manipulation des pesticides (stockage, remplissage, rinçage, lavage) et équiper le matériel de pulvérisation	Non concerné

Le projet est compatible avec les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle : Le ruisseau « Le Vermenon »

Concernant la masse d'eau superficielle référencée FRD10850, le SDAGE préconise les mesures suivantes :

Mesures à l'échelle de la masse d'eau superficielle n°FRDR10850

Problèmes	Mesures	Compatibilité du projet
Pollution par les pesticides	5D01 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones agricoles	Utilisation de produits phytosanitaires proscrite

Le projet est compatible avec les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée

Mesures à l'échelle de la masse d'eau souterraine « Alluvions du Roubion et Jabron – Plaine de la Valdaine »

Concernant la masse d'eau superficielle référencée FRDG327, le SDAGE préconise les mesures suivantes :

Mesures à l'échelle de la masse d'eau souterraine n°FRDG327

Problèmes	Mesures	Compatibilité du projet
Gestion locale à instaurer ou développer	1A10 : Mettre en place un dispositif de gestion concertée	Non concerné
Pollution agricole : azote, phosphore et matières organiques	5C02 : Couvrir les sols en hiver 5C18 : Réduire les apports d'azote organique et minéraux 5C19 : Doter les exploitations de capacités de stockage des déjections animales suffisantes ainsi que des plans d'épandage 5D03 : Substituer certaines cultures par d'autres moins polluantes 5F31 : Etudier les pressions polluantes et les mécanismes de transfert	Non concerné
Pollution par les pesticides	5D01 : Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zones agricoles	Utilisation de produits phytosanitaires proscrite

Le projet est compatible avec les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée

En conclusion le projet est compatible avec l'ensemble des textes de référence.

3.2 - MILIEU NATUREL

MILIEU NATUREL

RAPPEL DES ENJEUX

L'aménagement d'une infrastructure pour modes doux peut générer différents types d'impacts :

- ***Effet d'emprise sur le milieu naturel** : il concerne la disparition d'espaces naturels permettant le libre développement de la flore et de la faune avec le morcellement éventuel de stations floristiques remarquables ou de zones de nourrissage et d'abri pour la faune.*

  La disparition de ces milieux naturels a pour effet direct la réduction des surfaces d'habitats disponibles et la distribution de ces habitats en mosaïque, ce qui induit une baisse des potentialités de nidification de l'avifaune, la disparition de territoire de chasse, de zones de nourrissage….

  Dans des habitats réduits, les populations locales diminuent, produisent moins d'individus et risquent l'extinction, parce qu'elles sont très sensibles aux contraintes environnementales d'ordre climatique, à la compétition, au parasitisme et aux évènements démographiques aléatoires. De plus, plus une population se réduit, plus elle devient vulnérable.

  En plus de la disparition pure et simple d'habitats, aux abords immédiats du projet, la flore subit également des modifications notamment dans les conditions pédologiques (remaniement dû aux travaux de terrassement) et hydriques (remblaiement ou déblaiement). La végétation subit un appauvrissement local et perd ses caractères d'authenticité (végétation rudérale).

- ***Perturbation des milieux durant la phase de chantier** : ces perturbations (bruit, poussière, remaniement des espaces, …) sont d'autant plus sensibles qu'elles se produisent dans la phase de reproduction des animaux ou de développement des végétaux.*

  Les impacts temporaires concerneront principalement la phase de travaux et se traduiront essentiellement par des risques :

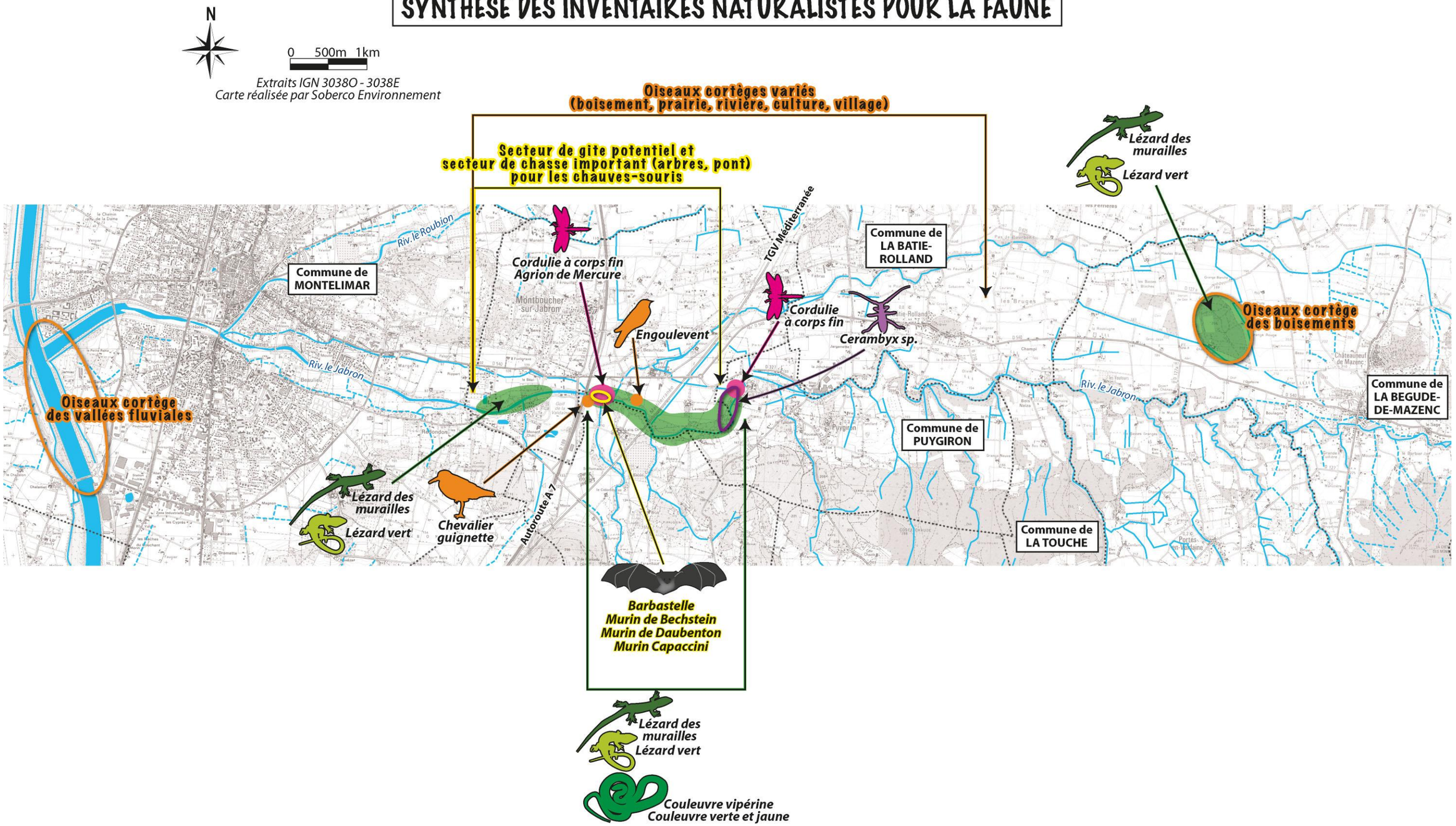
  - *d'atteinte et altération des espaces naturels non directement compris dans les emprises du projet, suite à la circulation des engins ou au stockage de matériaux en dehors de ces dernières,*
  - *de perturbation de la faune terrestre entraînant un déplacement provisoire ou définitif des individus et de dérangement de la faune avienne pendant les périodes de reproduction.*

  En effet, les différents impacts sur la végétation existante entraîneront, par ailleurs, la réduction et la perturbation de biotopes constituant des secteurs d'habitat ou de nourrissage (boisements, prairies, zone enherbée, talus arbustif, arbres de haute tige...) pour la faune.

  D'autre part, la mise à nu de terrains et le remaniement des terres est susceptible de favoriser la colonisation de ces espaces par une végétation pionnière invasive (renouée du Japon, robinier faux acacias,…), et notamment par l'ambroisie.

- ***Modification des milieux (effets indirects)** : tout projet d'infrastructure est susceptible d'entraîner des modifications du milieu naturel traversé notamment sur le plan hydrique.*

SYNTHESE DES INVENTAIRES NATURALISTES POUR LA FAUNE



MILIEU NATUREL (suite)

IMPACTS

Effets temporaires liés à la phase de chantier

Les effets temporaires concerneront principalement les **phases de travaux**.

On rappellera que l'aménagement de ce type d'infrastructure modes doux engage des chantiers d'ampleur limitée, mais dont les impacts temporaires peuvent se traduire par des risques :

- d'altération d'espaces naturels non directement compris dans les emprises du projet, suite à la circulation des engins ou au stockage de matériaux en dehors de ces emprises : les boisements alluviaux de la vallée du Jabron constituent la principale sensibilité, notamment dans les zones non urbanisés. La réalisation de la passerelle sur le Vermenon sera également réalisée dans un secteur forestier déconnecté du réseau routier. Les principes d'accès et de réalisation du chantier seront à définir soigneusement. Sur le reste du tracé, les travaux nécessaires aux élargissements pourront aisément être réalisés à partir des routes et chemins existants
- de perturbation de la faune entraînant un déplacement provisoire des individus ou une destruction des nids/terriers,…Il est à noter que les espèces animales protégées présentes sur le site sont vulnérables à un risque d'écrasement et au dérangement, particulièrement durant les périodes de reproduction.
- de détériorations des arbres présents lors de la circulation des véhicules de chantiers, Les lisières boisées à conserver en bordure d'emprise seront en effet, exposés à plusieurs perturbations : blessures des troncs par les engins de chantier, coupure de racines, tassement des sols, déversement de produits nocifs (fuel...), remblaiement du collet et de la base du tronc,…

D'autre part, la mise à nu de terrains et le remaniement des terres sont susceptibles de favoriser la colonisation de ces espaces par une végétation pionnière différente de la végétation originelle et notamment des espèces envahissantes.

Pendant les travaux, les effets seront également liés aux pollutions par les engins de chantiers, aux procédés de construction, aux transports de fines du fait de la mise à nue des terres et de la circulation des engins avec des risques d'altération du Jabron et du Roubion (colmatage de frayère, dégradation de la qualité des eaux par les polluants et matières en suspension).

Les sections les plus sensibles concernent :

- l'aménagement de la passerelle sur le Vermenon,
- le secteur naturel en bordure du Jabron, entre l'autoroute A7 et la ligne LGV,

MESURES

Mesure en phase travaux

Plusieurs mesures seront mises en place pour limiter l'impact des travaux sur les milieux naturels. La carte Mesures environnementales en phase travaux (page suivante) illustre ces mesures.

Principe général : Limitation des impacts de la phase travaux

La limitation des emprises des travaux sur le milieu naturel est un principe général à l'aménagement du projet de véloroute – voie verte. Des mesures spécifiques seront imposées aux entreprises sur les secteurs naturels sensibles. Les pistes temporaires de chantier seront établies dans la mesure du possible au sein des emprises définitives.

Mesure ET1 : Protection des arbres

Les arbres conservés en bordure d'aménagement devront être protégés de manière à limiter les blessures et la détérioration des spécimens présents (madriers, palissades). En cas d'atteintes à des arbres bien portants, des traitements seront mis en œuvre rapidement (taille nette, mastic de protection...).

Les pistes de transport, installations de chantier et zones de dépôts seront conçues de manière à éviter au mieux les secteurs boisés.

Mesure ET2 : Protection des cours d'eau

Sur les sections aménagées à proximité des cours d'eau, des précautions particulières seront mises en place pour éviter toute pollution du milieu aquatique. Les bases de chantier, stockages et engins seront laissés en dehors de la zone inondable. En cas de prévision de fortes eaux (crues), les travaux pourront être interrompus sur ces secteurs afin de limiter le balayage de la zone de chantier par le cours d'eau entrainant une augmentation des matières en suspension dans l'eau.

Mesure ET3 : Adaptation des périodes d'intervention pour l'abattage les arbres et la mise en place des ouvrages en bordure des cours d'eau

Afin d'éviter les impacts sur la faune pendant le chantier, il sera impératif d'engager les travaux sur les secteurs sensibles hors des périodes de reproduction des principales espèces (cf. tableau), à savoir :

- abattage des arbres entre les mois de septembre et février pour les secteurs boisés. La période est restreinte de septembre à octobre pour les gros arbres susceptibles d'abriter des chauves-souris (Cf. ET4 ci-dessous).

- intervention à proximité des cours d'eau entre les mois de février et octobre : secteur passerelle du Vermenon

	Période favorable	Période à éviter
Interventions sur les **boisements** (abattages)	Septembre à février	Mars à août
Ouvrages à proximité des **cours d'eau**	Février à octobre	Novembre à janvier

Mesure ET4 : préconisation spécifique en cas d'abattage de gros arbres

Cette mesure concerne le groupe des chauves-souris. Sur le principe, un secteur d'arbres favorables au gîte des espèces arboricoles a été identifié lors des inventaires. En cas de destruction d'un arbre potentiel, une expertise préalable sera réalisée pour vérifier la présence d'individus. En cas de découverte, des dispositions seront prises pour préserver les chauves-souris.

En pratique, un seul linéaire d'arbres favorables (3 platanes) a été identifié dans les impacts du projet. Ce dernier point est développé dans la partie spécifique aux chauves-souris (Cf. mesure EE8 plus loin).

Mesure ET5 : Repérage et protection d'une station de Micrope dressé

Les individus seront repérés afin d'être évités par les engins de chantier et le personnel. La zone sera protégée et aménagée en conséquence (Cf. mesure EE1 plus loin).

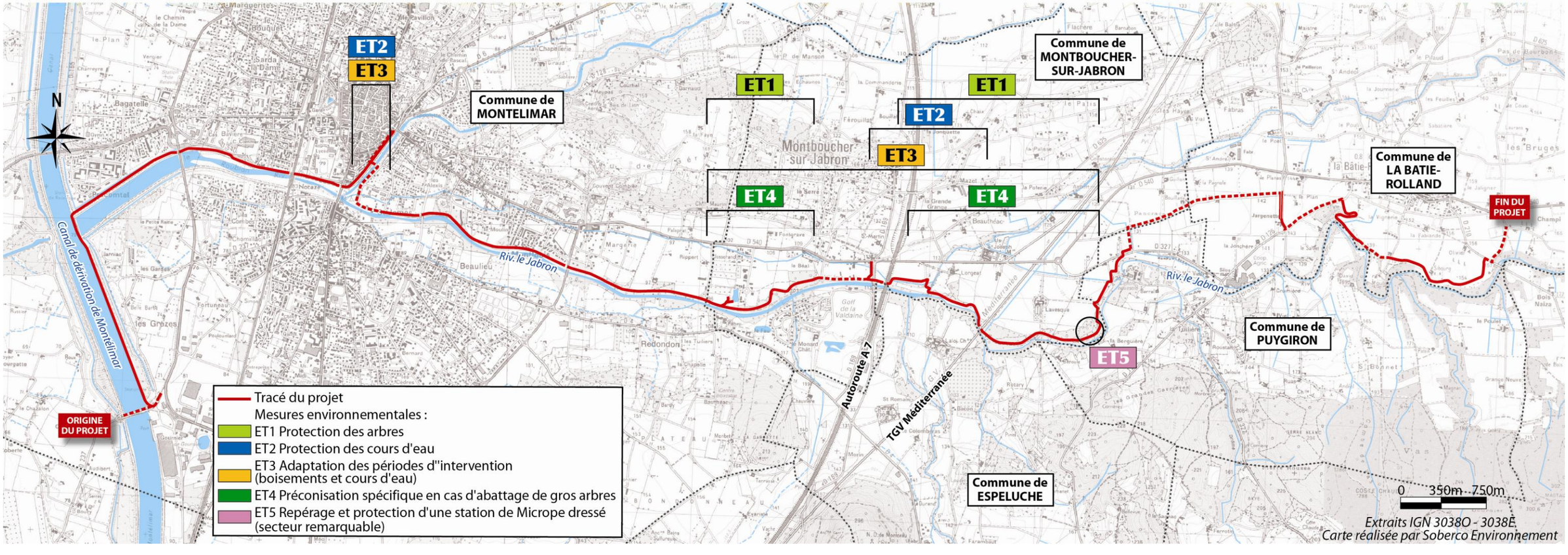


Le secteur naturel en bordure du Jabron concentre les enjeux



Plusieurs arbres remarquables sont à conserver (secteur du golf)

MESURES ENVIRONNEMENTALES EN PHASE TRAVAUX



MILIEU NATUREL (suite)

IMPACTS

Effets permanents

Incidence sur le réseau Natura 2000

Le projet se tient à l'écart de site Natura 2000, l'étude des incidences Natura 2000 a été réalisée dans un dossier distinct annexé au présent dossier (Cf. Dossier G – Dossier d'incidence Natura 2000).

Incidences sur les milieux naturels remarquables répertoriés

Le projet traverse concerne des ZNIEFF (type I et II). Il emprunte de nombreux chemins et voies existants, et limite l'emprise sur les espaces naturels.

Effet d'emprise

Le présent projet d'aménagement d'une véloroute – voie verte induira des **effets d'emprise** dans la zone d'étude pour un total de 1,7 ha environ.

Trois secteurs naturels sont concernés. Les terrains naturels affectés par l'effet d'emprise du fuseau sont présentés dans le tableau suivant par type de formation végétale :

Emprises sur les habitats naturels

Type	Formations végétales	Surface concernée (hectare)	Total
Boisements* ** Ne sont comptés ici que les secteurs à enjeux : les surfaces à défricher peuvent donc différer*	Cordon de frênes et peupliers (secteur du golf)	0,1	0,64 ha
	Frênes-peupliers-robiniers (secteur du golf)	0,16	
	Alluvial à frênes-peupliers (secteur du Vermenon)	0,2	
	Platanes et érables sycomores (secteur du Vermenon)	0,18	
Milieux herbacés ouverts	Friche sableuse (secteur du Vermenon)	0,5	1,01 ha
	Pelouse à Allyphantes (secteur du Vermenon)	0,24	
	Secteur enherbé	0,27	
Zones humides, au sens botanique	Friche humide (secteur du Vermenon)	0,048	0,048 ha

Ces éléments sont illustrés sur la carte suivante (Emprise sur les habitats naturels)

MESURES

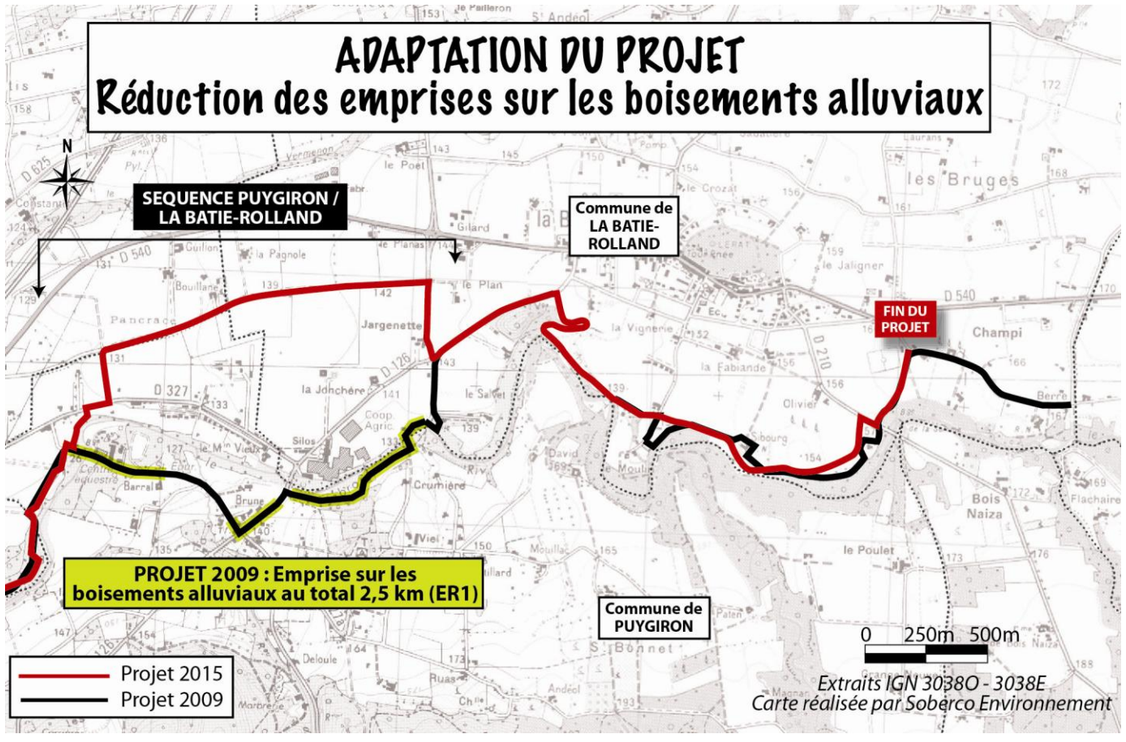
Mesures de réduction d'impact

En l'absence d'incidence, aucune mesure n'est prévue au titre du réseau Natura 2000.

Plusieurs mesures sont prévues pour éviter ou réduire les emprises sur les milieux naturels. La carte Mesures en faveur du milieu naturel regroupe ces engagements (p. 34-35).

Mesure ER1 : Adaptation du projet entre 2009 et 2015

Par rapport au projet initial proposé en 2009, le projet a été adapté sur sa section Est. En quittant le bord du Jabron pour partir à la découverte du secteur agricole, l'itinéraire préserve un linéaire important de milieux naturels d'intérêt. Ce sont en effet près de 2,5 km de tracé à travers les boisements alluviaux qui ne sont plus concernés par le projet.



Mesure ER2 : Préservation des grands arbres

Plusieurs secteurs boisés sont traversés par la Véloroute Voie Verte. Dans ces secteurs, le projet a été conçu pour éviter au mieux les grands arbres en place, susceptibles de présenter des cavités favorables à la faune sauvage.

Ainsi sur le secteur boisé en face du golf de la Valdaine (Cf. carte suivante), le projet va passer dans le sous-bois et longer la limite de la zone industrielle afin de préserver les grands arbres en bordure du golf.

Dans la traversée de la chênaie pubescente, à l'Est de la ligne LGV, le projet va reprendre le chemin existant sans impacter les grands arbres. seules les repousses de l'année seront concernées par les emprises.

Mesure ER3 : Adaptation du projet dans les secteurs naturels – limitation des aménagements

Dans la traversée de certains secteurs naturels, les aménagements seront réduits. L'itinéraire pour les cavaliers se basera sur les cheminements existants, ce qui évitera de prévoir une emprise supplémentaire de deux mètres dédiées à une piste pour cavaliers (secteur du Golf et secteur du Vermenon).

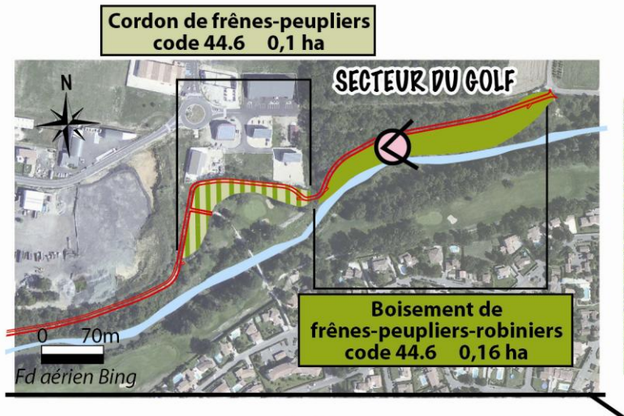
EMPRISE SUR LES HABITATS NATURELS

N

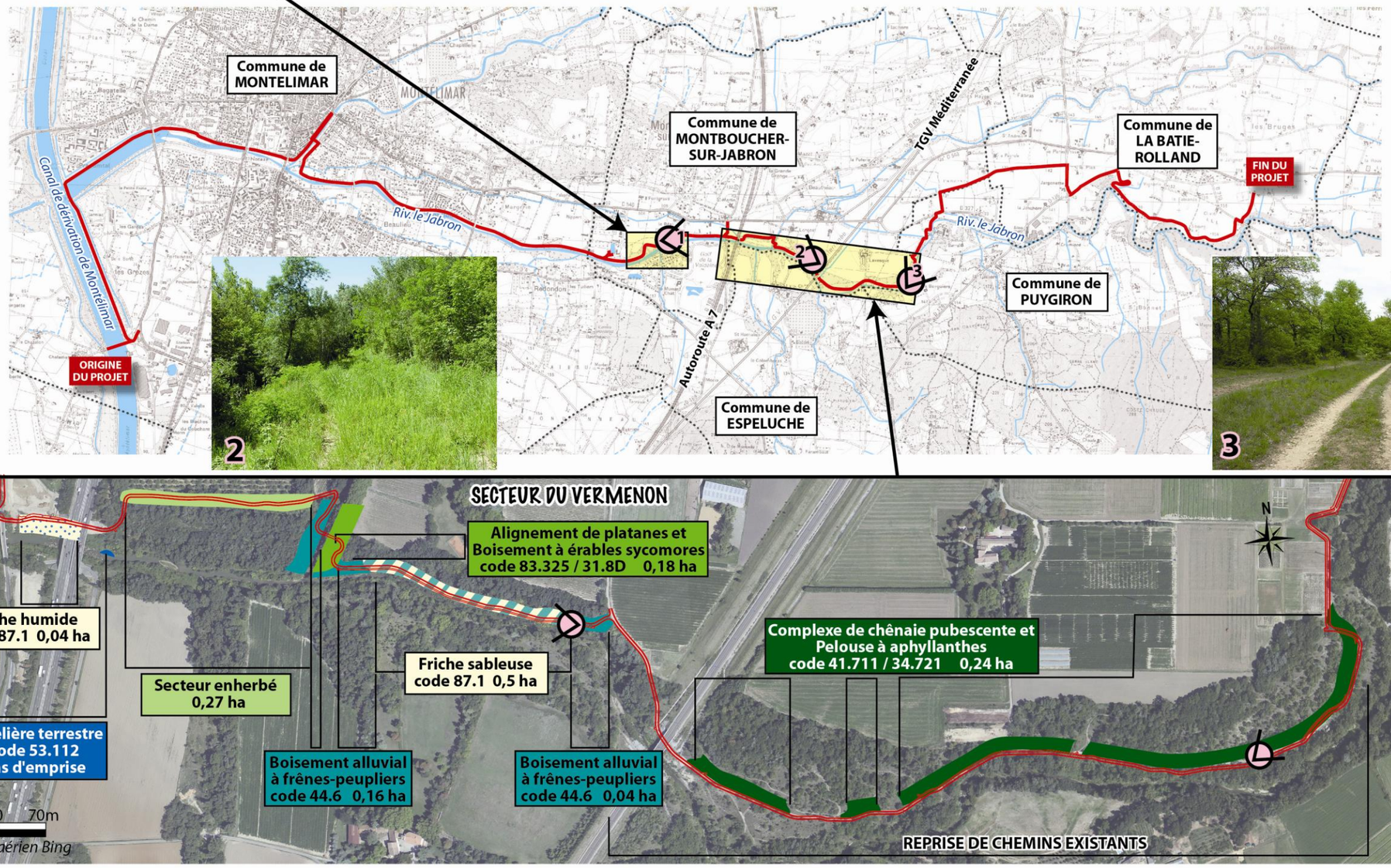
tracé du projet
Repérage des photos

0 500m 1km

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement







MILIEU NATUREL (suite)

IMPACTS

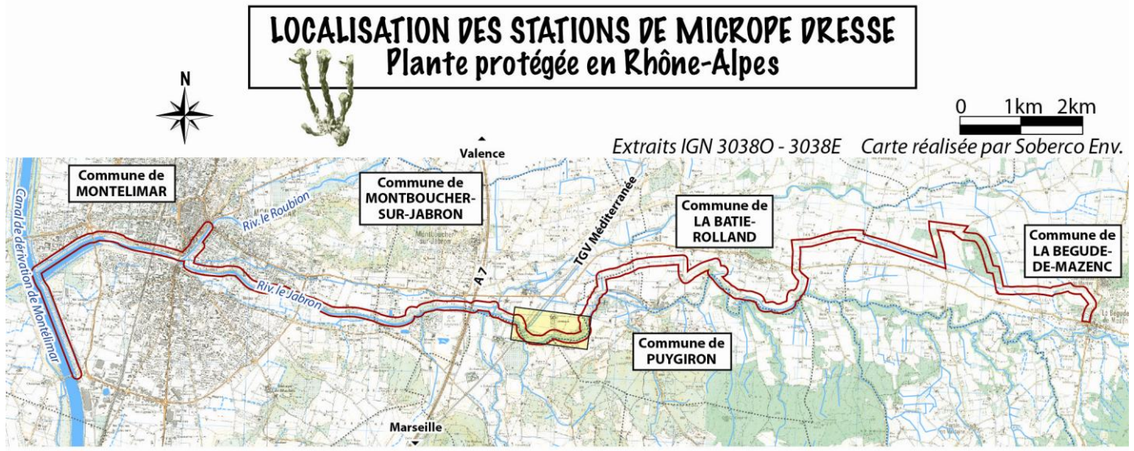
Impacts au regard de la flore

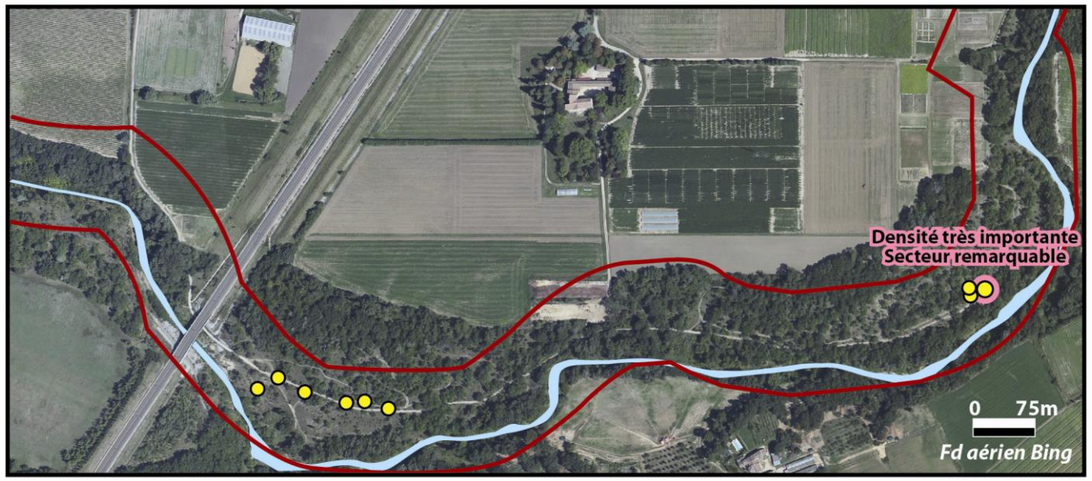
Le seul secteur d'intérêt floristique de la bande d'étude est représenté par le complexe pelouse-chênaie claire, à l'Est de la ligne LGV (Cf. carte ci-dessous, rappel de l'état initial). La pelouse à Aphyllanthes, poussant entre les éclaircies du boisement, regroupe l'ensemble des enjeux floristiques du tracé. Elle présente un cortège de plantes patrimoniales (orchidées) et abrite une plante protégée, le Micrope dressé (*Bombycilaena erecta*), protégée en Rhône-Alpes.

Sur ce secteur, la Voie Verte va reprendre le cheminement existant en générant une surlargeur de 2 m environ sur la pelouse à Aphyllanthes. L'emprise sur les pelouses est estimée à 0,24 ha (2 m sur 1 200 m de parcours).

Les inventaires floristiques ont montré que le Micrope dressé est présent sur l'ensemble des milieux ouverts du complexe chênaie-pelouse. Les stations recensées en 2013 ont été localisées mais la plante est susceptible de pousser sur l'ensemble des zones ouvertes avec des variations légères d'une année sur l'autre.

Une demande de dérogation au titre des espèces protégées sera sollicitée pour le cas du Micrope dressé.





MESURES

Mesures en faveur de la flore protégée

La présence d'une plante protégée est prise en compte par la limitation des impacts du projet sur le secteur concerné. Des mesures compensatoires permettent de retrouver des espaces favorables en compensation des surfaces prélevées pour l'aménagement.

Mesure EE1 : Protection d'une station de Micrope dressée en abondance exceptionnelle

L'inventaire floristique a montré la présence d'une station de Micrope dressé en abondance exceptionnelle (850 pieds au lieu de 50 observés ailleurs en moyenne). Située sur le chemin initial, cette station sera néanmoins contournée par le tracé et protégée par un obstacle. Elle sera également repérée et protégée pendant la phase travaux. Cette action sera réalisée par un écologue compétent qui pourra étendre la mesure à d'autres stations de Micrope dressée suivant les observations de terrain.

Suite aux aménagements, le balisage des stations sera supprimé afin de ne pas attirer l'attention des usagers sur les fleurs d'intérêt patrimonial dans ce secteur (piétinement et cueillette).

Mesure ER4 : Mise en place d'obstacles en bordure de la véloroute

Le secteur à l'Est de la LGV, où sont localisées les pelouses à Aphyllanthe avec la présence du Micrope, sera aménagé. Un obstacle pour empêcher l'accès pourra être mis en place, si les stations sont à proximité de la véloroute.

EC1 : Gestion et extension de la surface de pelouses favorables au Micrope dressé

Dans la chênaie pubescente, la lisière forestière est en cours d'extension, au détriment de la pelouse à Aphyllanthes où poussent les orchidées et le Micrope dressé. Une action de gestion sera mise en place pour défricher une partie du sous-bois, en bordure des espaces de pelouses, afin de maintenir et étendre les surfaces favorables aux espèces floristiques patrimoniales.

Un espace de 0,5 hectare est identifié au Sud de la Voie Verte. Il intègre une station de Micrope dressé recensée lors des inventaires. Cette parcelle appartient à un propriétaire unique, avec lequel une convention de gestion est en cours de définition. Sur le principe, il est favorable à la mise en gestion écologique de cet espace.

Les principes de gestion à l'étude pour le Micrope dressé sont les suivants :

1- identification et préservation des stations de Micrope dressée (une station à densité exceptionnelle est déjà connue). Sur ce secteur ouvert au public, les stations de plantes ne seront pas repérées visuellement, même si la fleur ne présente aucun intérêt à la cueillette.

2- action principale : maintien de l'ouverture du milieu par un défrichement annuel intervenant en dehors de la floraison, soit de mi-août à février.

3- éclaircissement de secteurs en cours de fermeture, pour agrandir les habitats favorables à l'espèce

4- pas d'utilisation de produit phytosanitaire sur la zone, les interventions seront réalisés avec des méthodes peu impactantes (entretien manuel privilégié à interventions mécaniques et passages d'engins motorisés).

Ces modalités seront finalisées en préparation du dossier de demande de dérogation (CNPN).

MILIEU NATUREL (suite)	
IMPACTS	**MESURES**

Impacts au regard des espèces animales protégées

Les emprises du projet de Véloroute Voie verte sur certains secteurs d'espaces naturels occasionnent la destruction ou l'altération d'habitats d'espèces protégées. Mais elles ne remettent pas en cause de bon accomplissement des cycles biologiques des populations compte tenu de la nature peu impactante du projet et de l'approche de réduction des impacts mise en place lors de la définition du tracé.

La plupart des espèces sauvages recensées lors des inventaires naturalistes sont peu sensibles aux aménagements et les emprises du projet restent limitées. Les inventaires ont néanmoins mis en évidence la présence d'espèces protégées sensibles présentant des enjeux de conservation particuliers.

Poissons

Le Jabron et le Roubion sont peuplés par la Truite fario dont les zones de frayères sont protégées. Néanmoins le projet ne prévoit aucune intervention dans le milieu aquatique ni aucune dégradation de la qualité des eaux.

Crustacés

Aucune espèce à enjeu ou protégée n'a été recensée dans la bande d'étude du projet.

Amphibiens

Aucune espèce à enjeu ou protégée n'a été recensée dans la bande d'étude du projet.

Odonates (libellules et demoiselles)

Deux espèces protégées sont présentes en bordure dans la vallée du Jabron : l'Agrion de mercure et la Cordulie à corps fin.

Les habitats terrestres de ces espèces dans la bande d'étude du projet sont limités à la roselière terrestre recensée au niveau du pont de l'autoroute A7.

Papillons de jour

Aucune espèce protégée n'a été recensée sur la bande d'étude du projet.

Coléoptères saproxylophages (scarabées mangeurs de bois)

La chênaie pubescente présente un potentiel d'accueil pour le Grand capricorne (*Cerambyx cerdo*), espèce protégée dont les larves vivent plusieurs années dans les arbres âgés vieillissant ou morts.

Mesures en faveur de la faune protégée

***Poissons* :**

Mesure ET2 : Protection des cours d'eau (Cf. partie Mesures en phase travaux, plus haut)

Les conditions de réalisation des travaux sur les secteurs à proximité des cours d'eau seront strictement encadrées afin de n'engendrer aucune dégradation de la qualité des cours d'eau.

- Dans ces conditions le projet n'impacte pas les populations et les habitats de reproduction des poissons.

Odonates :

Mesure EE 2 : Préservation de la roselière terrestre

Le tracé de la Voie verte a été adapté pour éviter l'habitat favorable aux libellules protégées. la roselière terrestre en question sera identifiée et délimitée en préalable aux travaux, afin d'éviter tout impact dans ce milieu fragile.



Roselière terrestre

Coléoptères saproxylophages :

Mesure ER2 : Préservation des grands arbres

L'aménagement du projet dans la chênaie pubescente n'impacte aucun des grands arbres présentant un potentiel d'accueil pour les coléoptères saproxylophages.

- Dans ces conditions le projet n'impacte pas les populations et les habitats coléoptères protégés.

MILIEU NATUREL (suite)	
IMPACTS	**MESURES**

Impacts au regard des espèces animales protégées (suite)

Reptiles :

Au sein de la zone d'étude du projet, quatre espèces de reptiles protégées ont été recensées au sein de trois secteurs naturels.

Au niveau du **golf de la Valdaine**, le projet passe dans des secteurs boisés avec un sous-bois favorable aux reptiles (fourrés du boisement de frênes-peupliers-robiniers). L'emprise est estimée à 0,16 ha. Elle reste très faible et n'entraine pas une perte d'habitat significative pour ces espèces sur ce secteur.

Au niveau du **secteur du Vermenon**, les quatre espèces de reptiles sont présentes (lézard vert et lézard des murailles, Couleuvre verte et jaune et Couleuvre vipérine). A ce niveau, le projet traverse des friches sableuses et des boisements alluviaux qui ne constituent pas des habitats fonctionnels pour les reptiles. A l'Est de la ligne LGV, le projet traverse le complexe chênaie pubescente-pelouse à Aphyllanthes plus favorable aux reptiles. L'emprise sur les pelouses est estimée à 0,24 ha, ce qui reste non significatif au regard des 12 hectares d'habitat d'espèce (totalité du complexe bois-pelouse) disponibles sur ce secteur.

Au final l'emprise du projet n'est pas significative en termes de consommation d'habitat d'espèce pour les reptiles. Ceux-ci disposent d'espaces disponibles à proximité immédiate du projet dans des proportions importantes.

Par rapport à **l'effet de coupure**, la Voie Verte avec une largeur d'enrobé de 3 mètres ne constitue pas un obstacle pour le déplacement des reptiles.

- Les conditions de conservation des populations de reptiles ne seront pas remises en cause par l'aménagement.

Oiseaux :

Les inventaires ont révélés la présence de 46 espèces d'oiseaux protégés au sein ou à proximité de la bande d'étude du projet.

L'itinéraire traverse des secteurs différents abritant des cortèges d'oiseaux distincts.

Au niveau de la **vallée du Rhône**, le projet ne prévoit pas d'emprise sur les milieux naturels (digue CNR). Il n'entraine pas non plus de dérangement de l'avifaune en place secteur déjà fréquenté, en limite d'urbanisation).

Dans la **traversée de Montélimar**, le projet longe le Roubion qui présente des roselières intéressantes abritant une population spécifique d'oiseaux des milieux aquatiques. Le projet n'entraine pas d'emprise sur les habitats d'espèces mais présente un risque de dérangement de l'avifaune nichant dans la roselière.

Dans la **vallée du Jabron**, les milieux naturels et les espèces rencontrées sont variées. Les emprises sur les milieux naturels sont limitées et portent principalement sur quelques espaces boisés (0,38 ha) et friches sableuses (0,54 ha). Elles restent non significatives au regard des besoins des espèces et des espaces naturels disponibles de part et d'autre du projet. Par contre le projet va entraîner la fréquentation de secteurs naturels qui étaient auparavant très peu utilisés, entrainant un effet de dérangement possible pour les espèces les plus sensibles, notamment en période de reproduction.

Mesures en faveur de la faune protégée (suite)

***Reptiles* :**

EE3 : Préservation des boisements alluviaux

Pour les reptiles, les boisements et leurs lisières sont des milieux particulièrement intéressants. Sur le secteur compris entre l'A7 et la ligne LGV, le tracé a été adapté pour éviter l'impact sur les boisements alluviaux bordant le Jabron. Sur ce secteur, le projet ne passe plus en bordure du Jabron mais se trouve sur la banquette enherbée du canal agricole.

Cette action de préservation permet de conserver un habitat intéressant pour les reptiles.

- Dans ces conditions le projet n'impacte pas de manière significative les populations et les habitats d'espèces des reptiles protégés.



Boisements alluviaux conservés

***Oiseaux* :**

EE4 : Projet éloigné de la roselière

A l'aval du Roubion, le tracé a été adapté pour s'éloigner de la roselière abritant une avifaune spécifique (Cf. schéma sur la carte des mesures). Cette disposition permet d'éviter le dérangement des oiseaux par les usagers de la Voie Verte, notamment en période de reproduction.

EE3 : Préservation des boisements alluviaux

De même que dans le cas des reptiles, la préservation des boisements alluviaux permet de conserver un habitat intéressant pour l'avifaune.

- Dans ces conditions le projet n'impacte pas de manière significative les populations et les habitats d'espèces des oiseaux protégés.

MILIEU NATUREL (suite)	
IMPACTS	**MESURES**

Impacts au regard des espèces animales protégées (suite)

Mammifères (chauves-souris) :

L'enjeu pour les **chauves-souris** se situe dans le secteur du Vermenon. La richesse spécifique est très importante, avec 17 à 23 espèces recensées (suivant la composition du groupe murin de Daubenton/Capaccini). Par rapport à l'écologie des chauves-souris, le projet présente plusieurs impacts potentiels.

- Gîte

Les boisements des secteurs du golf et du Vermenon présente des arbres âgés de gros diamètre potentiellement exploitables comme abris par les espèces cavernicoles, dont les chauves-souris. Le pont de la LGV, et potentiellement celui de l'autoroute A7, présentent des structures favorables aux chauves-souris, comme abri en période de reproduction et abri temporaire.

- Chasse / habitats

Les chauves-souris se déplacent suivant l'axe du Jabron. Elles suivent le cours d'eau et la trame boisée (lisières) dans leur transit. Le secteur de chasse le plus intéressant se situe autour du Vermenon.

Le projet ne va pas couper ou prévoir d'obstacles sur les axes de déplacement des chauves-souris. Les emprises sur les boisements autour du Vermenon sont très limitées (0,34 ha) et ne concernent pas la lisière sur laquelle s'appuie les individus pour se guider.

- Collisions / dérangement

L'incursion d'une Voie Verte dans le secteur naturelle va entraîner la fréquentation par de nouveaux usagers, notamment des cyclistes, ce qui peut générer un effet de dérangement. Mais en période nocturne, quand les chauves-souris sont actives, la fréquentation sera très réduite à nulle. Le projet ne sera pas à l'origine de dérangement des chauves-souris ou de risque de collision des individus.

- Pollution lumineuse

Le projet ne prévoit pas d'éclairage. Les conditions lumineuses seront donc inchangées par rapport à la situation actuelle.

➢ Le seul impact potentiel pour les chauves-souris est la destruction de gîte (gros arbres) lors des travaux.

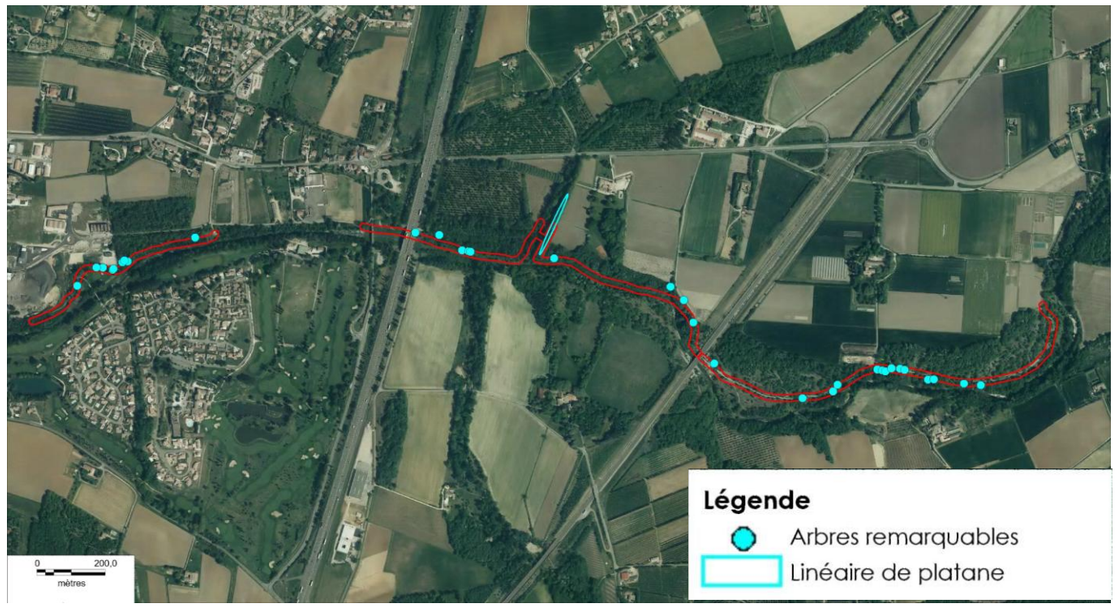
Mesures en faveur de la faune protégée (suite)

***Chauves-souris* :**

EE8 : Préconisation spécifique en cas d'abattage de gros arbres

En cas d'abattage d'arbre référencé comme gîte potentiel pour les chauves-souris arboricoles (Cf. carte ci-dessous), une expertise des cavités sera réalisée en préalable par un expert pour vérifier l'absence de chauves-souris. En cas de découverte d'individus, des mesures de sauvegarde seront mises en place pour éviter la destruction d'individus.

Pour l'instant, seul le linéaire de platanes en bordure du Vermenon sera affecté par les travaux, pour la mise en place de la passerelle.



Localisation des arbres potentiellement intéressants pour les chauves-souris

EE3 : Préservation des boisements alluviaux

De même que pour le reste de la faune sauvage, la préservation des boisements alluviaux, et de la lisière notamment, permet de conserver l'habitat d'espèce et la trame boisée servant de support aux déplacements des chauves-souris.

➢ Dans ces conditions le projet n'impacte pas de manière significative les populations de chauves-souris.

MILIEU NATUREL (suite)	
IMPACTS	**MESURES**
<u>Impacts au regard des espèces animales protégées (suite)</u> **Mammifères :** **L'écureuil** est présent au niveau des boisements de la vallée du Jabron. L'emprise totale du projet sur les boisements est estimée à 0,64 hectares. Cette emprise reste très faible, et non significative en perte d'habitat pour l'espèce, au regard de la taille des boisements du secteur. Par ailleurs le projet n'entraine pas de coupure ou de fragmentation des espaces boisés. Le **castor** exploite le Jabron de manière avérée ou potentielle suivant les secteurs. Le projet a été adapté pour éviter les zones les plus sensibles, dans lesquelles des logis ont été recensés. Au final l'itinéraire passe au plus près de la rivière dans des secteurs ouverts sans boisements attenants (friche) humide ou dans des secteurs en surplomb de l'eau, peu favorables au castor (friche sableuse). Le projet prévoit une emprise sur les boisements alluviaux au niveau du Vermenon, où l'espèce n'a pas été contactée, et sur le Jabron en amont de sa confluence avec le Vermenon (0,2 ha au total). Sur ce dernier secteur, l'emprise concerne la berge enherbée en surplomb de l'eau et la lisière du boisement de frênes et peupliers. La suppression de quelques jeunes arbres en bordure n'est pas significative pour l'espèce qui dispose de larges surfaces de boisements répondant à ses exigences dans le secteur, dont certains plus accessibles. Sur ce secteur le projet passe entre la rivière et les boisements alluviaux exploités par le castor. Mais il ne constitue pas un obstacle pour le déplacement de l'espèce. Le castor n'est pas gêné par le franchissement des infrastructures. Actif en période nocturne, les individus sortent et se déplace la nuit. A cette période, la Voie Verte ne sera pas empruntée par les usagers. Aucun effet de dérangement n'est donc attendu pour le castor.	**<u>Mesures en faveur de la faune protégée (suite)</u>** **Castor :** **EE3 : Préservation des boisements alluviaux** Pour le castor, les boisements alluviaux constitue le secteur d'alimentation privilégié de l'espèce. Sur le secteur compris entre l'A7 et la ligne LGV, le tracé a été adapté pour préserver ce milieu naturel (Cf. carte suivante). ➢ Dans ces conditions le projet n'impacte pas de manière significative les populations et les habitats d'espèces de mammifères protégés.

Analyse des impacts résiduels sur les espèces protégées

***Flore** : le projet concerne un secteur de pelouse abritant le Micrope dressé, plante protégée au niveau régional. Des mesures spécifiques et une demande de dérogation sont prévues pour maintenir le bon état de conservation de cette plante.*

***Insectes** :*

Le projet passe dans un secteur naturel abritant deux espèces de libellules protégées : l'Agrion de mercure et la Cordulie à corps fin.

Le projet prévoit d'éviter les habitats terrestres de ces espèces (roselières) pour ne pas engendrer d'impact.

Amphibiens :

Le projet ne concerne pas de milieux humides (site de reproduction) et impacte légèrement des secteurs boisés périphériques, sans remettre en cause la proportion d'habitat terrestre disponible pour les amphibiens et générer d'effet de coupure. Les impacts limités du projet ne sont pas de nature à remettre en cause les cycles d'activité biologiques des espèces.

Reptiles :

Le projet génère une petite emprise non significative sur des habitats d'espèces. La Voie Verte ne constitue pas par ailleurs un obstacle aux déplacements des espèces.

Avifaune :

Le projet traverse des milieux variés abritant différents cortèges d'oiseaux.

A Montélimar, le tracé s'éloigne des roselières pour limiter le dérangement des oiseaux aquatiques.

Dans la vallée du Jabron, les emprises sont faibles et non significatives sur les habitats d'espèces. Par contre la réalisation d'une Voie Verte entraine la fréquentation d'un secteur particulièrement calme, avec un effet de dérangement possible sur les espèces sensibles, notamment en période de travaux.

Mammifères :

Le projet n'impacte pas significativement l'Écureuil roux.

Pour le Castor, les boisements alluviaux où se nourrit l'espèce sont largement conservés et ses mœurs nocturnes limitent le dérangement par les usagers.

Pour les chauves-souris, un point de vigilance est à relever sur la présence de gros arbres favorables au gîte (reproduction et repos). L'adaptation des périodes d'intervention et une prospection préalable, en cas d'abattage, permet de supprimer tout risque de destruction d'individu.

Faune aquatique (Gastéropodes, poissons, crustacés) :

La réalisation du projet ne demande aucune intervention dans le lit mouillé des cours d'eau. Il ne dégrade pas non plus la qualité de l'eau. Aucun impact n'est prévu sur ces groupes.

PRESERVATION DU CASTOR

Voie verte
Véloroute (voie partagée)

N

0 350m 750m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

Berges et boisements alluviaux préservés (abris et nourrissage)

Commune de MONTELIMAR

Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON

Commune de LA BATIE-ROLLAND

Commune de PUYGIRON

ORIGINE DU PROJET

FIN DU PROJET

Canal de dérivation de Montélimar

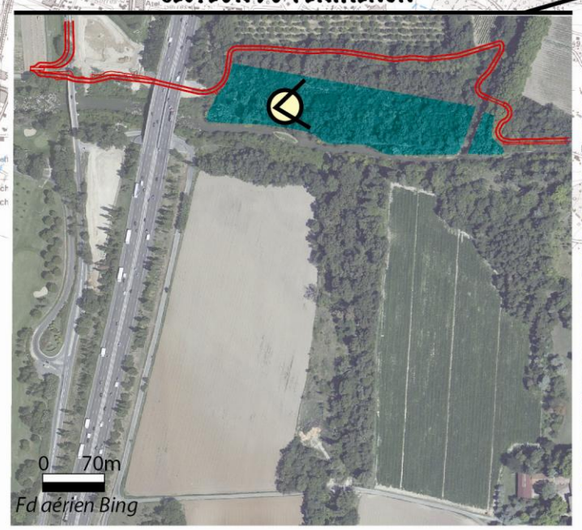
Riv. le Jabron

le Vermeron

Autoroute A 7

TGV Méditerranée

SECTEUR DU VERMENON





MESURES EN FAVEUR DU MILIEU NATUREL

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

Planche 1

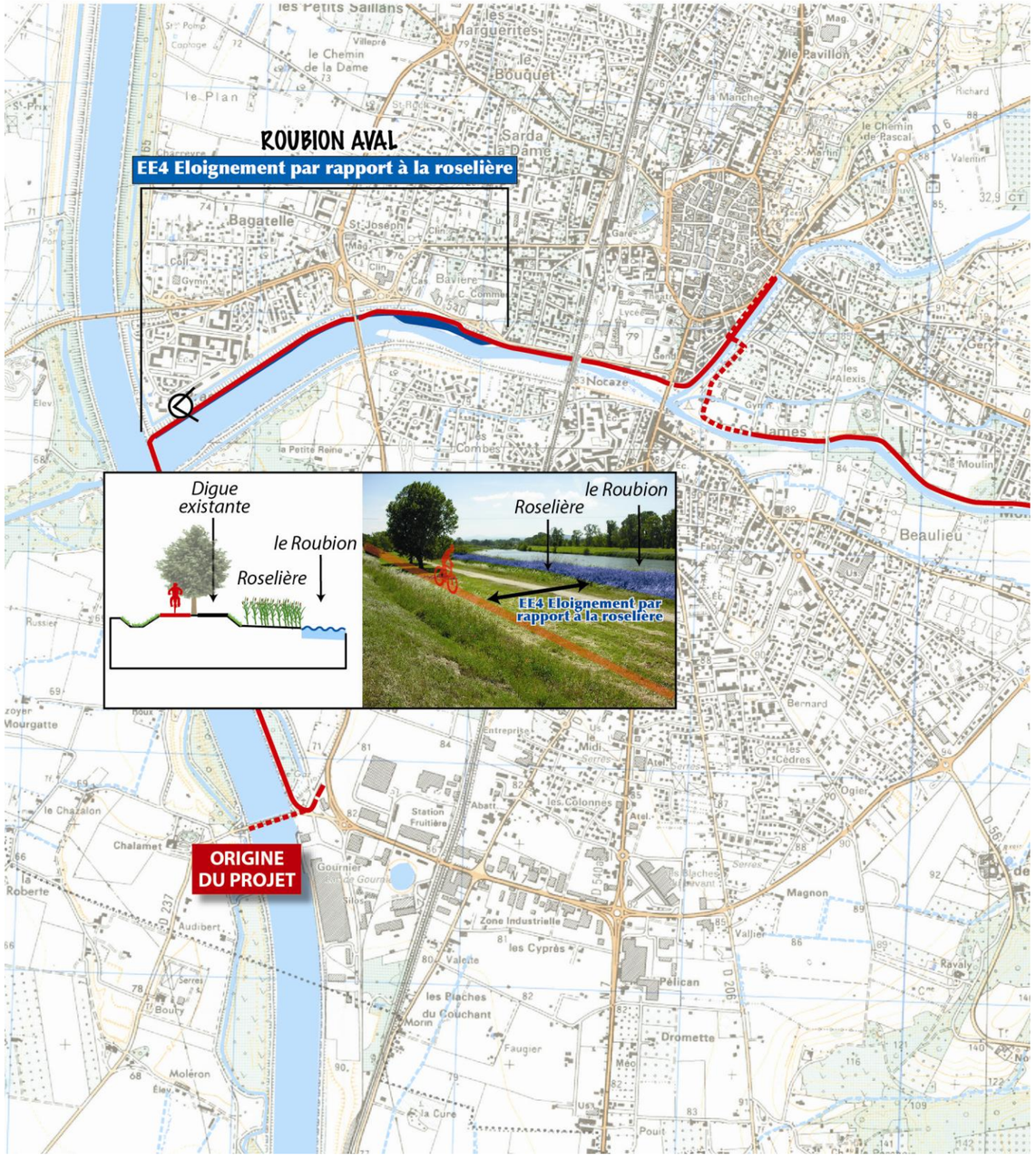


Planche 2

Projet 2015
Voie Verte
Véloroute (voie partagée)
Mesures de :
EE Evitement
ER Réduction
EC Compensation

Valence

Autoroute A7

TGV Méditerranée

Commune de MONTELIMAR

Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON

Commune de LA BATIE-ROLLAND

Commune de PUYGIRON

EE2 Préservation de la roselière

Fd aérien Bing 0 35m

SECTEUR DU VERMENON

ER3 Piste cavalière sur sentier existant Pas d'aménagement

EE3 Préservation des boisements alluviaux

SECTEUR DU GOLF

ER2 Préservation des grands arbres

ER3 Piste cavalière sur sentier existant Pas d'aménagement

EE8 Prospection préalable des cavités arboricoles (chauves-souris)

EE2

EC1

EE1

ER2 Préservation des grands arbres

EC1 Gestion et extension des prairies

Fd aérien Bing 0 50m

EE1 Protection d'une station de Micrope dressé secteur remarquable

Fd aérien Bing 0 50m

FIN DU PROJET

MILIEU NATUREL (suite)	
IMPACTS	**MESURES**
Fonctionnalités et corridors écologiques Le projet sera réalisé en partie dans des secteurs naturels sensibles et des zones agricoles participants à la fonctionnalité et la continuité écologique du territoire. **Trame bleue** Les continuités écologiques identifiées au SRCE sont les cours d'eau, composants de la trame bleue. Le projet ne prévoit aucune intervention dans le lit mouillé et la continuité hydraulique ne sera pas modifiée. En l'absence de réalisation d'obstacle ou de dégradation des cours d'eau, le projet n'aura pas d'impact sur la trame bleue. **Trame verte** Le SRCE n'identifie aucun corridor d'importance régionale sur la zone d'étude. Mais les continuités boisées le long des cours d'eau, notamment le Jabron, représentent des corridors écologiques d'importance locale pour la faune sauvage. Le projet, inscrit dans la continuité du Jabron, ne remet pas en cause la continuité des boisements périphériques. Les boisements alluviaux impactés sont très limités en surface (0,2 ha) et aucune interruption de ripisylve n'est engendrée par le projet. ➢ La Véloroute Voie Verte du projet ne remettra pas en cause la continuité écologique des cours d'eau et des milieux naturels bordant le Jabron.	





Les continuités boisées et aquatiques ne seront pas remises en cause par le projet de véloroute voie-verte du Jabron





MILIEU NATUREL (suite)

IMPACTS

Défrichement

Dans sa majorité, le projet de véloroute voie-verte s'inscrit dans des cheminements existants sans générer d'emprise dans les espaces boisés périphériques.

Sur 5 secteurs néanmoins, le projet va nécessiter l'abattage d'arbres et demander à ce titre une autorisation de défrichement :

- passage sous le pont du Garigliano avec l'aménagement de petites rampes sous l'ouvrage,
- en face du golf de la Valdaine avec un passage dans le boisement de la rive droite,
- vers l'autoroute A7, avec deux petites traversées de boisements et l'aménagement d'une aire de chantier pour la pose de la passerelle du Vermenon,
- éloignement du chemin au niveau du captage de la Vesque,
- le long d'une parcelle agricole sur le secteur de La Bâtie-Rolland.

Les secteurs défrichés sont précisés dans la carte suivante.

L'Article L341-5 du code forestier précise que :

« *L'autorisation de défrichement peut être refusée lorsque la conservation des bois et forêts ou des massifs qu'ils complètent, ou le maintien de la destination forestière des sols, est reconnu nécessaire à une ou plusieurs des fonctions suivantes :*
1° Au maintien des terres sur les montagnes ou sur les pentes ;
2° A la défense du sol contre les érosions et envahissements des fleuves, rivières ou torrents ;
3° A l'existence des sources, cours d'eau et zones humides, et plus généralement à la qualité des eaux ;
4° A la protection des dunes et des côtes contre les érosions de la mer et les envahissements de sable ;
5° A la défense nationale ;
6° A la salubrité publique ;
7° A la valorisation des investissements publics consentis pour l'amélioration en quantité ou en qualité de la ressource forestière, lorsque les bois ont bénéficié d'aides publiques à la constitution ou à l'amélioration des peuplements forestiers ;
8° A l'équilibre biologique d'une région ou d'un territoire présentant un intérêt remarquable et motivé du point de vue de la préservation des espèces animales ou végétales et de l'écosystème ou au bien-être de la population ;
9° A la protection des personnes et des biens et de l'ensemble forestier dans le ressort duquel ils sont situés contre les risques naturels, notamment les incendies et les avalanches. »

MESURES

Défrichement

Une demande de défrichement sera conduite à l'issue de la procédure de déclaration d'utilité publique, nécessaire pour garantir de la propriété foncière des terrains visés pour le défrichement.

Les éléments défrichés sont visés dans le tableau suivant :

COMMUNE	LIEU(X)-DIT(S)	SECTION	PARCELLE	SURFACE DE LA PARCELLE (HA)	SURFACE A DEFRICHER PAR PARCELLE (HA)	CLASSEMENT AU PLU (1)
Montélimar	Chemin des Contrebandiers	ZK	0463	4 234 m²	50 m²	N
Montboucher-sur-Jabron	La Tuilerie	ZL	0293	3 814 m²	500 m²	Ng
Montboucher-sur-Jabron	Fontgrave	ZL	0578	2 138 m²	575 m²	Ng
Montboucher-sur-Jabron	Fontgrave	ZL	0167	123 m²	35 m²	Ng
Montboucher-sur-Jabron	Fontgrave	ZL	0539	17 076 m²	620 m²	N
Montboucher-sur-Jabron	Fontgrave	ZL	0543	45 091 m²	620 m²	N
Montboucher-sur-Jabron	Le Béal	ZL	0183	2 160 m²	25 m²	N
Montboucher-sur-Jabron	Fontgrave	ZL	Domaine public	/	370 m²	N
Montboucher-sur-Jabron	Orgeat	ZL	0014	970 m²	200 m²	N
Montboucher-sur-Jabron	Orgeat	ZK	0035	18 010 m²	620 m²	N
Montboucher-sur-Jabron	Orgeat	ZS	0023	136 970 m²	2 200 m²	N
Montboucher-sur-Jabron	Orgeat	ZS	0008	4 800 m²	40 m²	N
Montboucher-sur-Jabron	La Vesc	ZS	0015	458 680 m²	240 m²	N
La Bâtie-Rolland	Trimonde	ZI	0162	26 264 m²	570 m²	A
La Bâtie-Rolland	Trimonde	ZI	0164	107 700 m²	2 200 m²	A

La surface totale défrichée se porte à 8 865 m^2.

Les espaces boisés classés concernés par le projet ont fait l'objet d'une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme correspondant pour être modifiés au niveau du tracé. Aucun espace boisé classé n'est impacté.

Le défrichement envisagé dans le cadre du projet ne remet pas en cause les différents points évoqués par le code forestier (Cf. ci-contre article L.341-5), notamment l'équilibre biologique du territoire.

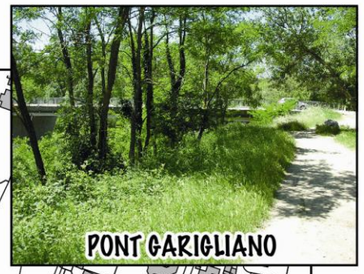
SECTEUR SOUMIS A DEFRICHEMENT

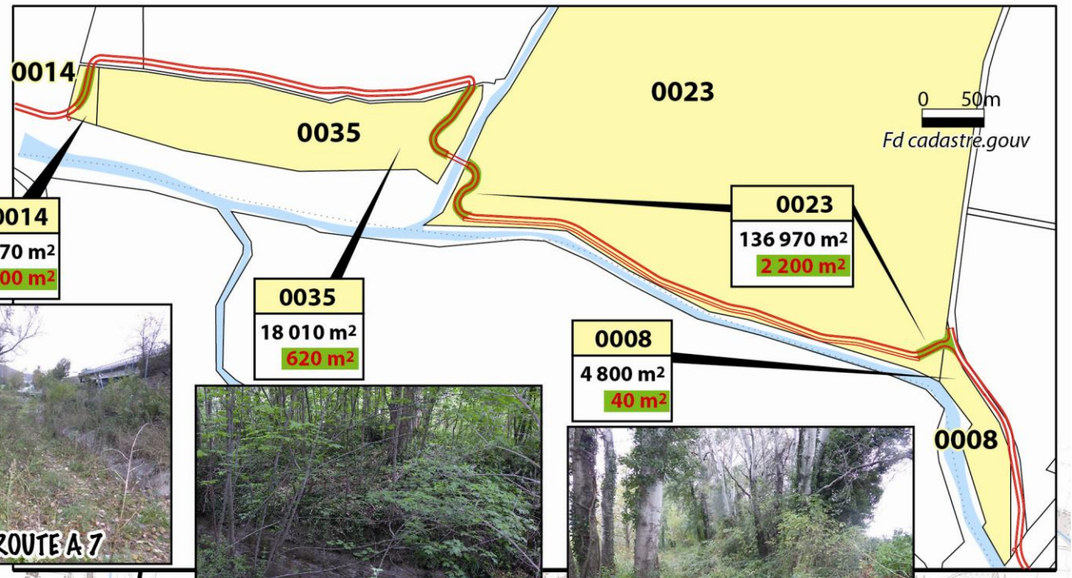
N

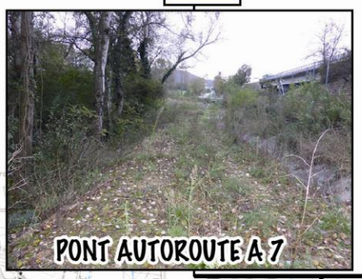
0 350m 750m

Extraits IGN 3038O - 3038E
Carte réalisée par Soberco Environnement

- Voie verte
- Véloroute (voie partagée)
- 0183 Parcelle concernée
- 970 m² Superficie totale
- Partie défrichée
- 200 m² Superficie défrichée


PONT GARIGLIANO




PONT AUTOROUTE A 7

PASSERELLE DU VERMENON

PONT SNCF

GOLF DE LA VALDAINE

3.3 - MILIEU HUMAIN

3.3.1 – urbanisme

DOCUMENTS D'URBANISME	
IMPACTS	**MESURES**

Compatibilité SCOT

Le territoire n'est pas couvert pas un SCOT.

Compatibilité Plan Locaux d'Urbanisme

L'examen des documents opposables indique que le projet prend impacte des zones à vocation urbaine (U et AU), naturelle (N) et à vocation agricole (A), sur lesquelles la construction d'infrastructures routière est admise.

Plusieurs Espaces Boisés Classés (L.130-1 du code de l'urbanisme) sont affectés par le tracé : à Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, La Bâtie-Rolland et La Bégude-de-Mazenc. Au niveau de Montélimar ces espaces boisés sont aujourd'hui protégés au titre d'une nouvelle réglementation, celle de l'article L.123-1-5 III 2° du code de l'urbanisme.

Le projet traverse également la Zone Agricole Protégée (ZAP) de La Bâtie-Rolland.

Mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme

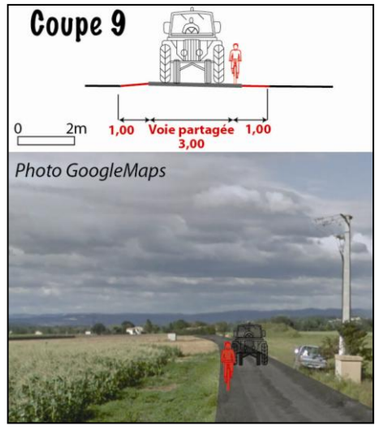
Ce projet nécessite une adaptation et une évolution des dispositions des documents d'urbanisme de Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron et La Bâtie-Rolland.

La procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), est assortie d'une mise en compatibilité (MEC) des documents d'urbanisme en application des articles L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1du code de l'Urbanisme, nécessaires à la réalisation de l'opération.

Au niveau du secteur concerné par la Zone Agricole Protégée, le projet a été adapté afin de ne pas exercer d'emprise sur les zones agricoles. Les adaptations sont les suivantes :

- à l'Ouest, l'itinéraire traverse la RD 327 et longe les parcelles agricoles.

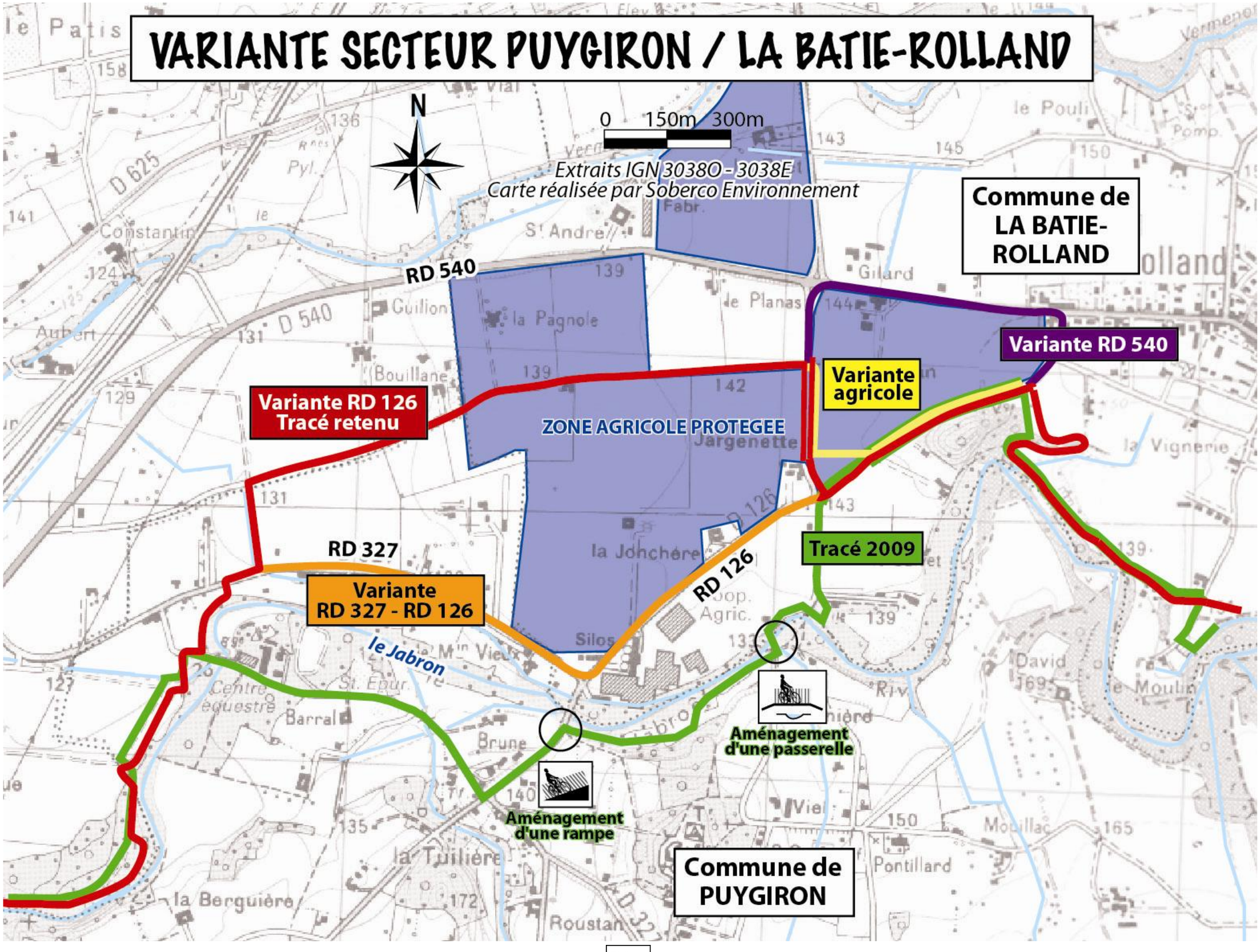
- l'itinéraire se poursuit le long du chemin de la chaine, puis emprunte le chemin agricole existant. L'aménagement reste dans les 5 m d'emprise cadastré du chemin sans déborder sur les parcelles attenantes (Cf. profil ci-contre). Il remplace le chemin agricole et fonctionne comme une voie partagée accueillant les véhicules agricoles et les usagers de la véloroute voie-verte.



Sur la suite, le projet passe dans un secteur délicat ayant fait l'objet d'une réflexion sur des variantes locales illustrées page suivante. Le choix retenu représente un compromis entre les solutions suivantes :

- **Le projet 2009** passe en rive gauche du Jabron. Il est difficile techniquement et financièrement (deux ouvrages spécifiques), et engendre des emprises et des contraintes de passage chez de multiples riverains et exploitants agricoles.
- **La variante RD 327 / RD 126** consiste à longer ces deux routes départementales sur 1,2 km environ. Elle n'a pas été retenue du fait de sa dangerosité à cause de l'espace peu suffisant pour les usagers de la véloroute.
- **La variante RD 540** reprend une voirie bien circulée du territoire, en mode voirie partagée (absence d'aménagement car secteur ZAP). Les problèmes de sécurité sont très importants vis-à-vis des usagers de l'itinéraire dans cette configuration.
- **La variante agricole** est la plus fonctionnelle et la plus sécuritaire, mais elle nécessite des emprises dans la ZAP ce qui n'est pas possible sans l'avis favorable de la chambre d'Agriculture et la commission départementale d'orientation de l'agriculture.
- **La variante RD 126** consiste en un passage par la RD 126 sur près de 300 m et le chemin de Jargenette sur près de 500 m. La circulation des usagers est assurée par un principe de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (*CVCB*). Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les parties revêtues de l'accotement appelées "rives". Le carrefour de la Jargenette sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des usagers et d'offrir une meilleure visibilité suite à la destruction d'un bâti vétuste (ruine). L'aménagement prévu est inclus dans l'emprise de la route départementale, et ne présentera aucune emprise au niveau de la ZAP. Cette solution amènera une meilleure fonctionnalité et sécurisera les usagers sur cette portion relativement circulée. C'est la **variante retenue** car elle représente le meilleur compromis.

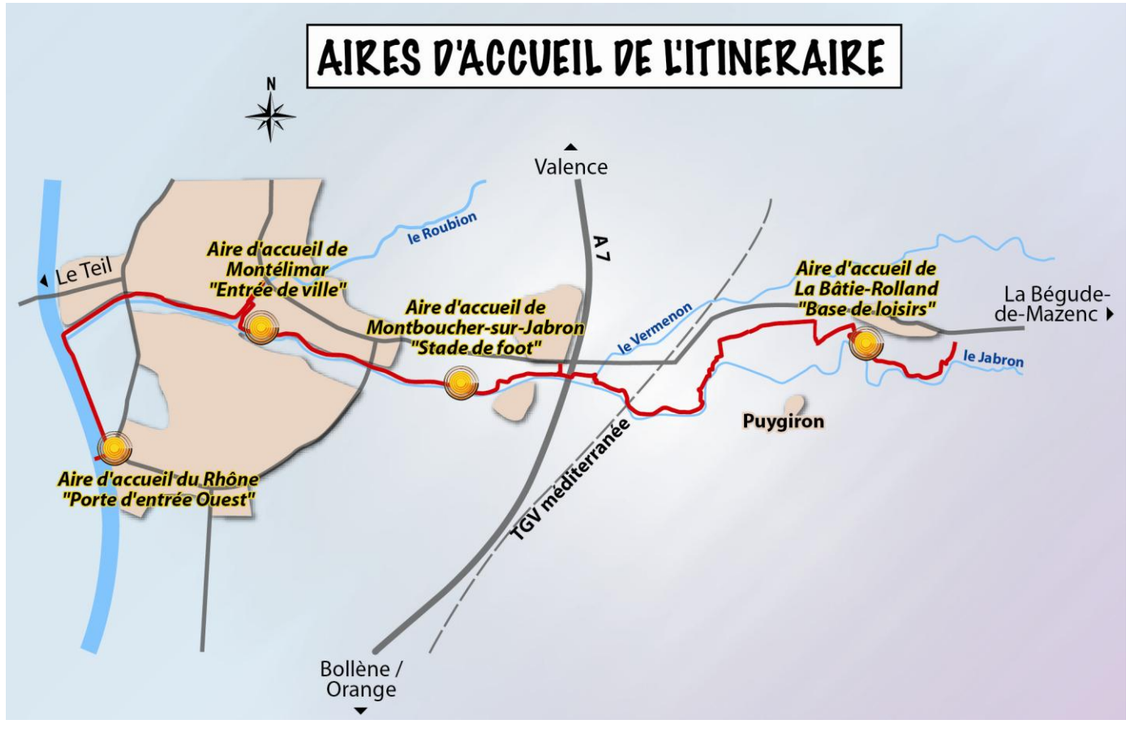
VARIANTE SECTEUR PUYGIRON / LA BATIE-ROLLAND



3.3.2 – Servitudes et réseaux divers

SERVITUDES ET RESEAUX DIVERS	
EFFETS	**MESURES**
Servitudes d'utilité publique et réseaux Le projet est concerné par une série de servitudes d'utilités publiques sur lesquelles il n'exerce aucune incidence : - aéronautiques (dégagement et radio-électrique), - transmission radio-électriques et communications téléphoniques, - chemin de fer (ligne LGV), L'itinéraire traverse des lignes électriques et canalisations de gaz (en lien avec la station de gaz et le projet ERIDAN). Ces servitude ne présente pas d'incompatibilité avec le projet mais nécessite des consultations des services instructeurs afin de préciser les contraintes techniques afférentes. Les servitudes liées aux monuments historiques et sites archéologiques sont traitées dans la partie Patrimoine. Les servitudes hydraulique sont également traitées dans la partie correspondante : captage d'eau potable de la Vesque et risque inondation sur Montélimar. **Réseaux** Divers réseaux, situés dans la bande d'étude et ne faisant pas l'objet de servitudes d'utilité publique, pourront être concernés par l'aménagement (réseaux électriques moyenne et basse tension, réseau de fibre optique, réseau d'eau potable...).  *Ligne électrique et fibre optique en bordure du Roubion*	**Servitudes d'utilité publique** D'une manière générale, une consultation sera conduite auprès de chaque service instructeur concerné par une servitude d'utilité publique. Le projet n'intercepte pas d'élément induisant des contraintes fortes pour la phase chantier (conduites de gazs…). **Réseaux** De manière générale, l'itinéraire a été défini pour éviter au mieux les interférences avec les réseaux existants. Les différents réseaux coupés seront rétablis dans le cadre du projet conformément à la réglementation en vigueur (déplacement et rétablissement des réseaux et des canalisations…). Les travaux de dévoiement et / ou de protection des réseaux enterrés seront réalisés par les services techniques compétents des concessionnaires ou par des entreprises agréées sous leur direction.

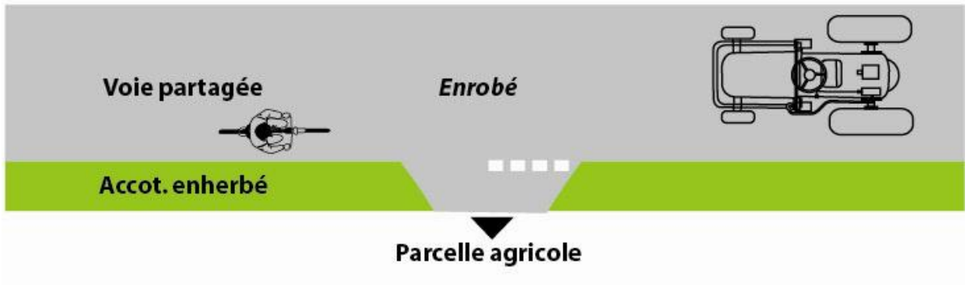
3.3.3 – Bâti, habitat, activités et équipements

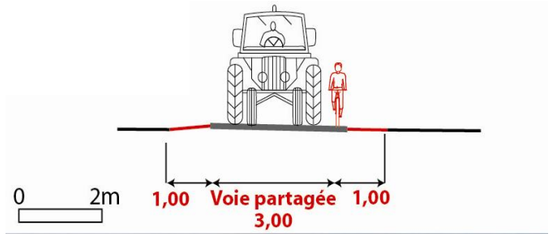
BATI, HABITAT, ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS	
IMPACTS	**MESURES**
Impacts du projet **Habitat** Différents bâtiments se situent dans la bande d'étude : habitations, bâtiments d'activités, équipements publics, bâtiments agricoles... Le seul impact concerne la destruction d'un bâti vétuste (ruine) au niveau du carrefour de la Jargenette, à la Bâtie-Rolland, pour assurer la sécurité des usagers. De plus, il n'entrainera pas de circulation supplémentaire de véhicules motorisés à proximité des habitations, donc son effet sera limité. Certains usagers actuels des voies qui seront empruntées dans le cadre du projet seront autorisés à accéder à la Véloroute Voie Verte dans certaines conditions : personnels techniques, riverains, pêcheurs, chasseurs. **Activités touristiques** Le présent projet aura un effet positif en matières de retombées économiques sur les activités situées à proximité immédiate du tracé de la véloroute - voie verte : lieux d'hébergements, restaurants, piscines municipales, centres équestres et services divers. Une étude sur la fréquentation future et les retombées économiques attendues dans le cadre de la réalisation du projet de véloroute - voie verte de la vallée du Jabron a été réalisée en 2006 - 2007 par Altermodal et est précisée dans le paragraphe « 2.1 - Des retombées économiques positives »). Des aires de détentes seront aménagées le long de l'itinéraire pour permettre aux usagers de la véloroute voie verte de faire des pauses. Une signalisation spécifique sera mise en place à destination des cyclotouristes et autres usagers pour indiquer les espaces de restauration, d'hébergements, les lieux touristiques les plus proches de l'itinéraire, les services rencontrées le long de la véloroute / voie verte. .  *Exemple d'aire d'accueil*	**Mesure d'acquisitions foncières** Le tracé proposé a été défini afin de limiter la destruction de bâti ; uniquement un bâti vétuste (ruine) au niveau du carrefour de la Jargenette, à la Bâtie-Rolland. En ce qui concerne l'emprise que le projet exercera sur des propriétés privés, il sera procédé à l'indemnisation de propriétaires conformément aux dispositions en vigueur. On notera que la Voie Verte empruntera des voies passant au Nord des habitations, n'impactant pas les terrasses exposées au Sud. son utilisation ne sera pas autorisée aux véhicules à moteur, en dehors des véhicules d'entretien, ce qui limite fortement le risque de dégradation du cadre de vie. Les autres mesures en faveur du cadre de vie sont d'ordre paysager. Elles sont traitées au sein du chapitre correspondant (Cf. plus loin). 

3.3.4 – Agriculture

AGRICULTURE	
IMPACTS	**MESURES**
Impacts en phase chantier L'aménagement de la Véloroute pourra nécessiter des occupations temporaires de parcelles agricoles (base de chantier, stockage d'engins ou de terres). La présence d'engins de chantier est susceptible de gêner la circulation des engins agricoles. De plus certaines phases de travaux (terrassements) peuvent générer des envols de poussières qui pourraient venir se déposer sur les cultures périphériques. **Impacts sur l'agriculture** **Emprises** Le projet prévoit l'aménagement de voies nouvelles empiétant sur les espaces agricoles. Il entrainera des effets de substitution provoquant la suppression définitive de sols à vocation agricole. Le projet concerne un linéaire de 1,6 km environ sur des parcelles agricoles. Le profil type sur le secteur agricole présente une largeur moyenne de 5 m, ce qui représente une emprise totale d'environ 1,35 hectare. Les surfaces et communes concernées par ces emprises agricoles sont : - 755 m² environ à Montboucher-sur-Jabron - 2 544 m² environ à Puygiron - 10 320 m² environ à la Bâtie-Rolland Cette emprise concerne principalement des surfaces en grandes cultures, le tracé est situé sur les fonds de parcelles et le long des ripisylves. **Coupures de parcelles** Le projet prend intégralement place en fond de parcelle agricole sur les secteurs concernés. Il n'engendre aucune coupure de parcellaire. **Réseau d'irrigation** Le projet n'impactera pas les bouches d'irrigation. **Accès et fonctionnalités agricoles** Le projet se place généralement en bordure des chemins ruraux existants. Il traverse ainsi plusieurs accès aux parcelles agricoles. Le passage répété d'engins agricoles sur la Véloroute Voie Verte peut entrainer un risque de dégradation accéléré de l'enrobé.	**Mesures en phase chantier** Une information sera réalisée auprès des exploitants agricoles pour limiter les impacts du projet. La circulation des engins agricoles sera rétablie de façon provisoire si besoin est. **Mesures de réduction des impacts agricoles** Afin de minimiser et d'anticiper l'impact sur l'agriculture, un processus de concertation a été engagé entre le Maître d'ouvrage et la Chambre d'agriculture de la Drôme. Les agriculteurs concernés par le projet ont été rencontrés en réunion et individuellement pour certains. A l'issue de ces échanges, le maître d'ouvrage s'est engagé sur plusieurs principes pour limiter les impacts sur l'agriculture. 1- L'existant est conservé lorsque cela est possible. Les chemins agricoles et les fossés éventuels ne sont pas repris dans le cadre de l'aménagement. Cette mesure permet de séparer les usages (agricoles et récréatifs) et de limiter les interactions entre les usagers. La Voie Verte sera également préservée du passage des engins agricoles (usure) et des dépôts de boues par la mise en place d'aménagement paysager, type haie basse, pour marquer la limite physique. 2- L'ensemble des accès aux parcelles agricoles sera restauré et fera l'objet d'un aménagement spécifique pour résister au passage des engins agricoles (Cf. schéma ci-contre – Principe d'accès aux parcelles agricoles). L'enrobé sera étendu sur le chemin rural et les engins agricoles disposeront de passages spécifiques intégrant leur rayon de giration pour traverser la Voie Verte. 3- Sur les secteurs où le tracé est en usage partagé (reprise simple des chemins existants), les entrées de parcelles feront office d'un aménagement spécifique pour résister au passage des engins agricoles. Ces aménagements permettront de jouer le rôle de refuge pour le croisement des différents usagers. La reprise de ces chemins tiendra compte des contraintes de circulation des engins agricoles. 4- Sur le secteur concerné par la Zone Agricole Protégée (ZAP) à La bâtie-Rolland, aucune emprise sur les terres agricoles ne sera proposée. Une signalétique spécifique et des panneaux d'informations seront mis en place concernant les activités agricoles et l'objet de cette ZAP. ➢ Au final, une quinzaine de rétablissements d'accès aux parcelles agricoles sera aménagé sur le secteur agricole. Le projet ne remettra pas en cause la vocation des parcelles agricoles traversées (pas de création de délaissés) et n'atteindra pas la viabilité économique des exploitations agricoles du territoire.

Principe d'accès aux parcelles agricoles
En Voie partagée

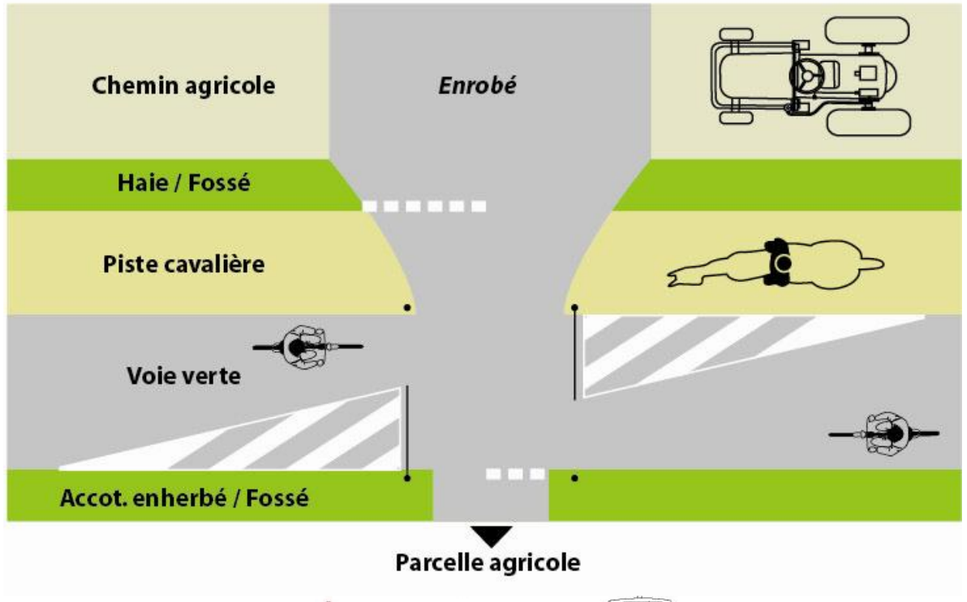


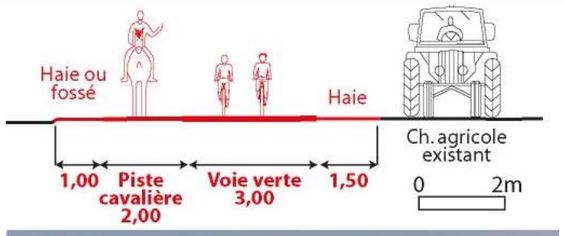


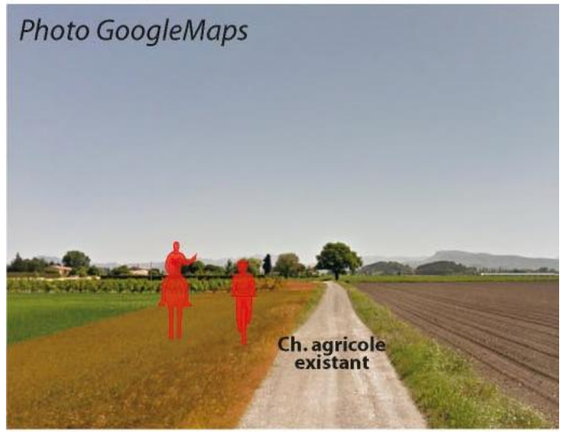


Profil en travers type *en Voie partagée*
En ZAP par exemple

Principe d'accès aux parcelles agricoles
En Site propre







Profil en travers type *en site propre*

3.3.5 – Patrimoine culturel

<table>
<tr><th colspan="2">PATRIMOINE CULTUREL</th></tr>
<tr><td colspan="2">RAPPEL DES ENJEUX

Procédure d'archéologie préventive (code du patrimoine (livre V – Titre Ier et Titre II)) : Le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 organise les procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive. Selon l'article L. 510-1 du code du patrimoine : « Constituent des éléments du patrimoine archéologique tous les vestiges et autres traces de l'existence de l'humanité, dont la sauvegarde et l'étude, notamment par des fouilles ou des découvertes, permettent de retracer le développement de l'histoire de l'humanité et de sa relation avec l'environnement naturel. »

Selon l'article L. 521-1 du code du patrimoine : L'archéologie préventive, qui relève de missions de service public, est partie intégrante de l'archéologie. Elle est régie par les principes applicables à toute recherche scientifique. Elle a pour objet d'assurer, à terre et sous les eaux, dans les délais appropriés, la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement. Elle a également pour objet l'interprétation et la diffusion des résultats obtenus.

Contrairement à l'archéologie programmée, l'archéologie préventive n'intervient que lorsque le sous-sol est menacé par des travaux d'aménagement ou de construction. De quelle façon intervient-elle ?

▪ par la réalisation sur le terrain d'un diagnostic : une première évaluation qui a pour but de rechercher la présence d'éléments du patrimoine archéologique sur le terrain (par des études, des prospections, des sondages) et de caractériser ces éléments ;
▪ par la réalisation sur le terrain d'une fouille : lorsque le diagnostic s'est révélé positif ou que la présence d'éléments du patrimoine archéologique sur le terrain est déjà connue, la fouille vise à recueillir les données archéologiques, à les analyser et à en assurer la compréhension (par des études, des travaux de terrain et de laboratoire) ;
▪ par l'indication d'une modification de la consistance du projet, afin de limiter l'effet de ce dernier sur les éléments du patrimoine archéologique présents sur le terrain : demande de modification de la nature des fondations, des modes de construction ou de démolition, déplacement de la construction, etc.
▪ La modification de la consistance du projet permet d'éviter en tout ou en partie la réalisation des fouilles en protégeant (conservant) les vestiges archéologiques présents sur le site.
enfin, par une proposition de classement de tout ou partie du terrain au titre des monuments historiques lorsque l'intérêt des vestiges présente un caractère tout à fait exceptionnel qui impose leur conservation sur place.</td></tr>
<tr><th>IMPACTS</th><th>MESURES</th></tr>
<tr><td><u>Effets permanents</u>

Patrimoine culturel et historique

Le projet intéresse plusieurs périmètres de protection du patrimoine culturel et historique tel que des périmètres de monuments inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques :
- le château des Adhémar, la porte St Martin, la galerie d'arcades et la maison de Diane de Poitiers à Montélimar,
- le château de Lalo à Espeluche,

Des secteurs archéologiques sensibles sont également concernés.

Le projet ne concerne pas la ZPPAUP d'Espeluche et les éléments du paysage protégé ou à protéger au PLU.

Le présent projet consistant à poser un revêtement sur 3 m sur des voies existantes, ou sur des voies nouvelles, mais à l'écart des centres-bourg. L'impact du projet sur le patrimoine culturel et historique peut être qualifié de peu important.

Il faut cependant noter que certains ouvrages et un tronçon de voie nouvelle sont directement situés dans le périmètre de protection de monuments historiques inscrits : c'est le cas de la passerelle traversant le Vermenon à Montboucher sur Jabron.

Une partie du projet se situe donc dans des sites sensibles au niveau architectural et paysager.

De plus, il conviendra de rester prudent quant à l'existence éventuelle de sites archéologiques plus importants ou non connus, qui pourraient être découverts à l'occasion des travaux.</td><td><u>Mesures de réduction</u>

Patrimoine archéologique, culturel et historique

Une partie du projet se situe dans des sites sensibles au niveau architectural et paysager. Des mesures seront prises afin que l'intégration du projet soit optimale et n'induise pas d'effets marqués à ces endroits.

En raison de la réalisation d'ouvrages et d'un tronçon de voie nouvelle dans le périmètre de protection de monuments historiques inscrits, le maître d'ouvrage a consulté l'Architecte des Bâtiments de France en préalable au choix de la solution retenue (réunion avec la DRAC et l'ABF en janvier 2014).

Le maître d'ouvrage et les entreprises chargées d'effectuer les travaux devront se conformer à la législation relative à la protection des vestiges archéologiques. Toute découverte fortuite devra être signalée aux autorités compétentes de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Rhône-Alpes (service régional d'archéologie) en application de la loi du 27 septembre 1941 et leurs abords préservés (mise en œuvre de fouilles de sauvegarde en cas de découverte) en attendant l'intervention des spécialistes.</td></tr>
</table>

3.3.6 – Organisation des déplacements

DÉPLACEMENTS	
RAPPEL DES ENJEUX ***L'aménagement d'une infrastructure peut s'accompagner ou peut entraîner la restructuration de l'organisation et du fonctionnement des déplacements urbains. Ces modifications s'expriment au regard de la circulation automobile, du stationnement, des transports en commun, des déplacements piétons-cycles, de la desserte des riverains…***	
IMPACTS	**MESURES**
<u>Impacts du projet</u> **Accès et circulation automobile** Le projet de Véloroute - voie verte de la vallée du Jabron ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles, notamment au niveau des accès riverains. Pour les sections en voie verte, la circulation motorisée sera interdite, avec toutefois des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains, les pêcheurs,…. Le présent projet n'induira que de modifications dans l'organisation locale des déplacements sur le réseau de voiries principales et secondaires. Le projet pourrait avoir un certain effet de report du trafic automobile domicile-travail vers l'utilisation du vélo, notamment dans les sections urbaines et en fonction des pratiques et de l'évolution du coût des carburants, mais l'effet serait toutefois limité. **Stationnement** Six aires de stationnements, reparties en différents points de l'itinéraire, seront crées ou réaménagés. Le stationnement mis en œuvre pour le projet représentera au total près de 70 places, afin de représenter un équipement attractif pour les familles. **Chemins piétonniers et cyclables** L'objectif du présent projet est la création d'un espace récréatif dédié aux modes de déplacements doux (cycles, piétons et rollers) le long du Jabron. Le projet aménage 20,5 km de Véloroute Voie Verte qui se raccordera au projet national de Véloroute Voie Verte ViaRhôna à l'Ouest de Montélimar. Indirectement le présent projet devrait permettre de modifier sensiblement les habitudes de déplacement de certains riverains. En effet, ce projet permettra d'offrir une alternative à la voiture pour les déplacements, notamment domicile-travail.	**<u>Mesures</u>** **Accès et circulation automobile** Les dispositions à prendre concernant l'ouverture et la fermeture des accès seront arrêtées d'un commun accord entre les acteurs concernés et prises en charge par le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron. Toutes les dispositions seront prises pour garantir : - l'accès des riverains, - l'accès des véhicules techniques et de secours, - l'accès aux ouvrages et terrains exploités par la Compagnie Nationale du Rhône. L'accès aux véhicules motorisés (2 et 4 roues) sera interdit sur la Voie Verte et des barrières seront installées à cet effet. Le projet se conformera à la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées (décrets n°99-756 et 99-757 du 31 août 1999, arrêté du 31 août 1999, circulaire du 23 juin 2000). Il est notamment prévu des largeurs suffisantes entre les obstacles sur les principaux cheminements, des dénivellations réduites,… Ces mesures permettront à tous les usagers d'accéder à un service dans les meilleures conditions possibles de sécurité et de confort, ceci quelle que soit la différence physique ou sensorielle. Le projet se conformera ainsi à la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006).

DÉPLACEMENTS	
IMPACTS	**MESURES**
Impacts du projet (suite) **Rappel : statut des voies et conditions d'exploitation** A l'exception des tronçons de véloroute sur route départementale, le linéaire du projet de Véloroute Voie Verte sera classé en voie communale (ou voie intercommunale, si l'intercommunalité concernée dispose de cette compétence). C'est pourquoi, conjointement à cette enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, une procédure de classement - déclassement de voiries est réalisée par le maître d'ouvrage ou par un bureau d'étude désigné par ce dernier. Il convient de distinguer plusieurs cas de figure : Convention de superposition de gestion sur le domaine de la CNR Dans le cadre du projet, pour la partie du tracé située sur le domaine CNR (la digue longeant le canal de dérivation du Rhône et le Roubion située sur la section du projet localisée à l'ouest de Montélimar), une convention de superposition de gestion sera passée entre la Compagnie Nationale du Rhône et la commune de Montélimar (collectivité propriétaire du foncier). Dans ce cas, le tracé du présent projet sera classé voie communale, le domaine public de l'État se superposant au domaine public de la commune, sans pour autant s'y substituer. Classement des chemins ruraux en voie communale Lorsque le tracé du présent projet empruntera un chemin rural, celui-ci sera classé dans le domaine de la voirie communale, ouverte ou non à la circulation motorisée en fonction de la section concernée. Pour les sections en voie verte, la circulation motorisée sera interdite, avec néanmoins pour certaines parties des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains, les pêcheurs, les chasseurs,… On notera dans ce cas que l'ouverture ou non à la circulation motorisée est une mesure d'exploitation non liée à la domanialité. Classement de chemins privés en voie communale Les chemins privés existants situés sur le tracé du présent projet seront classés dans le domaine de la voirie communale, ouverte ou non à la circulation motorisée en fonction de la section concernée. Pour les sections en voie verte, la circulation motorisée sera interdite, avec des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains, les pêcheurs,…. Classement des voies nouvelles en voie communale Les linéaires créés dans le cadre du présent projet seront classés en voie communale, fermée à la circulation motorisée.	**Mesures** **Chemins piétonniers et cyclables** Le présent projet a notamment pour objectif d'aménager un tracé fonctionnel, en connexion avec les tracés des autres projets de Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron dans les départements riverains et de représenter, à une échelle plus locale, une « colonne vertébrale » sur laquelle viendront se raccorder des itinéraires cyclables transversaux d'intérêt régional (vallées de L'Isère, de la Drôme, du Roubion/Jabron,…). Ces itinéraires permettront de découvrir les vallées perpendiculaires à la vallée du Rhône et l'arrière pays. Une attention particulière sera portée à la réalisation d'itinéraires sécurisés et lisibles. Une signalétique spécifique à l'itinéraire Véloroute Voie Verte de la vallée du Jabron et homogène sur l'ensemble du programme sera installée.   En attendant la création de continuités cyclables à l'origine et à la fin du projet et avec les sections ardéchoises, il sera nécessaire d'installer une signalétique spécifique aux extrémités de l'itinéraire et des sections afin d'appeler les utilisateurs de la véloroute voie verte à la plus grande vigilance lors de leurs évolutions hors de ce site protégé. **Sécurité** Le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron prendra toutes les dispositions relatives à la sécurité des usagers de la Véloroute Voie Verte. Les dispositions à prendre concernant la sécurité seront arrêtées d'un commun accord entre les différents acteurs concernés et prises en charge par le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron. En cas de crues, les communes et le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron informeront les usagers des risques d'inondation des zones concernées et mettront en place une signalisation adaptée au niveau des ces zones inondables. Le Syndicat Mixte de la Vallée du Roubion et du Jabron sera responsable de la fermeture des accès aux zones inondées, s'il le juge nécessaire.

3.4 – CADRE DE VIE

3.4.1 – Ambiance et cadre de vie

CADRE DE VIE	
IMPACTS	**MESURES**
Effets temporaires sur l'ambiance et le cadre de vie Bien que les procédés et les moyens techniques utilisés permettent de limiter au maximum les nuisances pendant la phase des travaux, des impacts temporaires subsisteront inévitablement. Les impacts temporaires seront essentiellement dus aux : - perturbations des conditions de circulation attendues au droit des différentes infrastructures, ainsi que les chemins de dessertes locales, durant toute la phase des travaux ; ces travaux pouvant occasionner des allongements ponctuels de distance et de temps de parcours ; - nuisances riveraines diverses, tels que l'envol de poussières, le bruit d'engins, les vibrations,… qui concerneront essentiellement les habitations et les activités riveraines du projet ; - nuisances momentanées occasionnées par l'interruption ou le déplacement de certains réseaux. Les phases de terrassement engendreront un trafic poids lourds supplémentaire afin d'évacuer les matériaux extraits et d'acheminer ceux nécessaires à l'aménagement des remblais et la terre végétale requise pour les aménagements paysagers. En première approximation, avec 84 000m^3 de terres excédentaires, c'est près de 1 000 poids lourds qui seront nécessaires pour évacuer les excédents de matériaux. Ce trafic sera directement lié au phasage du chantier et les itinéraires empruntés seront déterminés ultérieurement. **Effets permanents** **Cadre de vie** Le projet aura pour impact d'entraîner une augmentation de la fréquentation des usagers modes doux donc de nuisances liées à celle-ci (nuisances sonores, déchets …). Les impacts liés aux effets visuels sera traité dans le chapitre « paysage ». Certaines usagers actuels des voies qui seront empruntées dans le cadre du projet seront autorisés à accéder à la véloroute voie verte dans certaines conditions : personnels techniques, riverains, pêcheurs, chasseurs. **Émissions lumineuses** Excepté au niveau d'aménagements spécifiques comme les aires de stationnement, le projet ne présentera pas de dispositif d'éclairage public. Les modifications de l'ambiance lumineuse du site en période nocturne seront donc localisées et peu significatives.	**Mesures de réduction (effets temporaires)** Une information sur le déroulement du chantier sera mise en place à destination des populations concernées par le projet. Avant le démarrage du chantier, une fiche d'information sera distribuée aux habitants des communes concernées par le projet. L'ensemble des mesures destinées à limiter les effets des travaux et à réduire au mieux la gêne occasionnée aux riverains et aux usagers sera établi préalablement à l'organisation des futurs chantiers. Le phasage des travaux, ainsi que leur organisation ultérieure seront programmés de façon à maintenir l'usage du domaine public, que ce soit en terme de circulation automobile, de desserte riveraine ou de service de première nécessité (distribution de l'eau, du gaz, de l'électricité, intervention des services de la sécurité civile,…). Les mesures à mettre en œuvre durant la phase de travaux consisteront à : - mettre en place une signalisation adaptée aux nouvelles conditions de circulation imposées par les chantiers. Les interruptions de la circulation devront être accompagnées d'un fléchage d'itinéraires provisoires qui sera régulièrement révisé à mesure de l'avancement du chantier. Les accès riverains seront maintenus, et, le cas échéant, il sera nécessaire de réduire au maximum la durée des travaux gênant leur accès. Une attention particulière sera portée afin de maintenir l'accès à la SCI Atelier présentes sur le site pendant toute la durée des travaux, - favoriser la circulation des engins de travaux publics dans les emprises du projet plutôt que sur le réseau de voirie locale, - utiliser du matériel de chantier répondant aux normes en vigueur en matière de nuisances sonores, de vibrations occasionnées et de pollution atmosphérique, - éviter, dans la mesure du possible, les travaux durant la période nocturne à proximité des habitations, - arroser les pistes de chantier durant les périodes sèches, afin de limiter l'envol de poussières, - assurer la sécurité des usagers du domaine public. Des dispositions générales de prévention (barrière, garde corps, signalisation,…) seront mises en place durant la phase des travaux, afin de signaler aux mieux les modifications de circulations engendrées durant cette phase transitoire, - collecter, trier (bennes bâchées implantées sur le site), puis éliminer par des filières adaptées et agréées, les déchets et débris qui seront générés durant les travaux. Enfin, dans l'éventualité où des dommages matériels seraient occasionnés lors des travaux, les procédures habituelles en matière de dommages de travaux publics seront engagées.

3.4.2 – Acoustique et qualité de l'air

CADRE DE VIE	
IMPACTS	**MESURES**
Effets temporaires (phase travaux) La phase de travaux représentera une source de nuisances temporaires, en générant du bruit à proximité de certains secteurs habités et des envols de poussières. **Acoustique** Le présent projet n'aura pas d'impact significatif sur l'ambiance acoustique au droit de la zone d'étude. En effet, pour les sections en voies vertes, la circulation motorisée sera interdite, avec des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les riverains, les pêcheurs,… Ainsi, le contexte sonore de la zone d'étude ne sera pas modifié par le projet. Par contre, sur certaines parties du tracé, les usagers de la véloroute seront localement au contact de sources de bruit importantes : - à Montélimar, le long du Roubion pour le passage sous le pont de la RN 7, - à Montboucher-sur-Jabron, le long du Jabron, pour les passages sous l'autoroute A7 et la ligne LGV. **Qualité de l'air** Le présent projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air au droit de la zone d'étude. On notera néanmoins que l'itinéraire cyclable projeté passe très ponctuellement à proximité d'infrastructures routières importantes (RN 7, autoroute A7, RD 540…). La circulation automobile sur ces différentes infrastructures fait partie des principales émissions de polluants au droit de la zone d'étude. Cependant, les usagers restent dans un secteur plutôt grandement préservé propice à la pratique du vélo L'un des objectifs pour la réalisation du présent projet est de développer les « modes doux » de déplacements. Ainsi, de tels projets incitent les usagers à utiliser des modes de déplacements tels que le vélo, le roller ou la marche à pied. Ces déplacements « propres », non consommateurs d'énergie fossile, pourront remplacer une partie des déplacements actuels réalisés en voiture. Le projet aura donc des effets positifs sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie.	**Mesures en phase de travaux** Les travaux de réalisation du présent projet seront effectués dans la mesure du possible par des engins de travaux publics récents, qui respecteront la réglementation en vigueur en termes d'émissions sonores et polluantes. Les activités de chantier devront respecter la législation qui leur incombe : notamment l'arrêté du 12 mai 1997 concernant la limitation sonore de certains engins de chantier ; les autres étant soumis au décret du 18 avril 1969. L'ensemble du matériel de chantier utilisé sera ainsi insonorisé conformément aux normes en vigueur afin de limiter les nuisances sonores de proximité (en particulier tous les compresseurs seront insonorisés). Les horaires d'ouverture du chantier seront compatibles avec le repos des riverains. Les activités de chantier les plus bruyantes correspondent aux phases de terrassement et de fondation de chaussée et notamment au va-et-vient des camions. Durant les périodes sèches, l'arrosage des pistes de chantier permettra de limiter l'envol des poussières. Par ailleurs, l'ensemble du matériel de chantier devra être conforme aux normes en vigueur en termes de rejets atmosphériques.

3.5 – PAYSAGE

<table>
<tr><th colspan="2">PAYSAGE</th></tr>
<tr><td colspan="2">RAPPEL DES ENJEUX

L'aménagement d'une infrastructure linéaire peut modifier les perceptions visuelles aussi bien pour les riverains que pour les usagers de l’infrastructure nouvelle.

Ces modifications peuvent occasionner des effets négatifs, notamment :

- une modification plus ou moins sensible de l'ambiance paysagère des espaces aménagés,

- une atteinte éventuelle à des sites particuliers.

Les effets temporaires durant la période de travaux concerneront essentiellement les mouvements de terre et l'insertion de nouveaux éléments minéraux (talus bruts de terrassement,…) dans le paysage, engins et matériaux de constructions, terres mises à nu, délaissés de chantier.</td></tr>
<tr><th>EFFETS</th><th>MESURES</th></tr>
<tr><td>Impacts paysagers

Le présent projet participera à la valorisation de la vallée du Jabron en permettant la découverte du site aux riverains et aux touristes, chose aujourd’hui difficile notamment sur les secteurs naturels.

Il aura cependant pour effet de modifier sensiblement la perception paysagère du site avec l’introduction d’un ruban bitumineux en lieu et place de chemins de terre ou engravillonés actuellement existants, ou sur des secteurs naturels dépourvus de cheminements. Cet effet, surtout perceptible lors de la mise en service de la voie nouvelle, s’atténuera rapidement avec l’usure du bitume.

Certains points singuliers induiront cependant des effets plus marqués et introduiront des modifications ponctuelles dans la perception générale du site :

- l’aménagement des aires d’accueil,

- la construction de l'ouvrage d’art suivant : la passerelle de franchissement du Vermenon.

Afin de limiter ces impacts, différents aménagements paysagers seront réalisés.

Pour les usagers de la Véloroute Voie Verte, le présent projet pourra permettre la découverte de patrimoines paysagers urbains et ruraux, naturels et culturels, la découverte de terroirs et de pays, grâce à des modes de déplacement respectueux de l’environnement. Ce nouvel itinéraire participera également à une valorisation des cours d’eau, notamment le Jabron, et des vallées qu’ils drainent.</td><td>Mesures générales d’insertion paysagère

Le chantier sera réalisé en plusieurs tranches successives ce qui permettra de limiter l’impact paysager de la phase de travaux.

Les aménagements paysagers (bande verte, haie basse) prévus de part et d’autre de l’infrastructure permettront d’atténuer l’impact visuel engendré par la surface goudronnée de la voie verte : une importante surface sera ainsi remise en végétation, en fonction de l’espace disponible et de la topographie du site. Sa surface peut être estimée à 2 hectares environ : soit une emprise de 20 km de long sur 1 m de large.

Les différents aménagements prévus le long de l’itinéraire seront disposés de manière à s’intégrer le mieux possible dans le cadre végétal tout en restant bien perceptible depuis l’itinéraire cyclable (signalétique homogène,…). Dans ce sens, un soin particulier sera porté à l’aménagement des aires d’accueil dont le mobilier sera déterminé dans un souci d’intégration avec le contexte local.

Diverses plantations d’espèces locales seront réalisées de façon à assurer une bonne intégration des nouveaux équipements et ouvrages le long de l’itinéraire. Le choix des essences utilisées pour la plantation de haies sera notamment orienté sur des essences aux systèmes racinaires ne risquant pas de détériorer la voie verte.

Dans les secteurs agricoles, un effet de délimitation sera recherché pour bien distinguer la voie verte des champs.

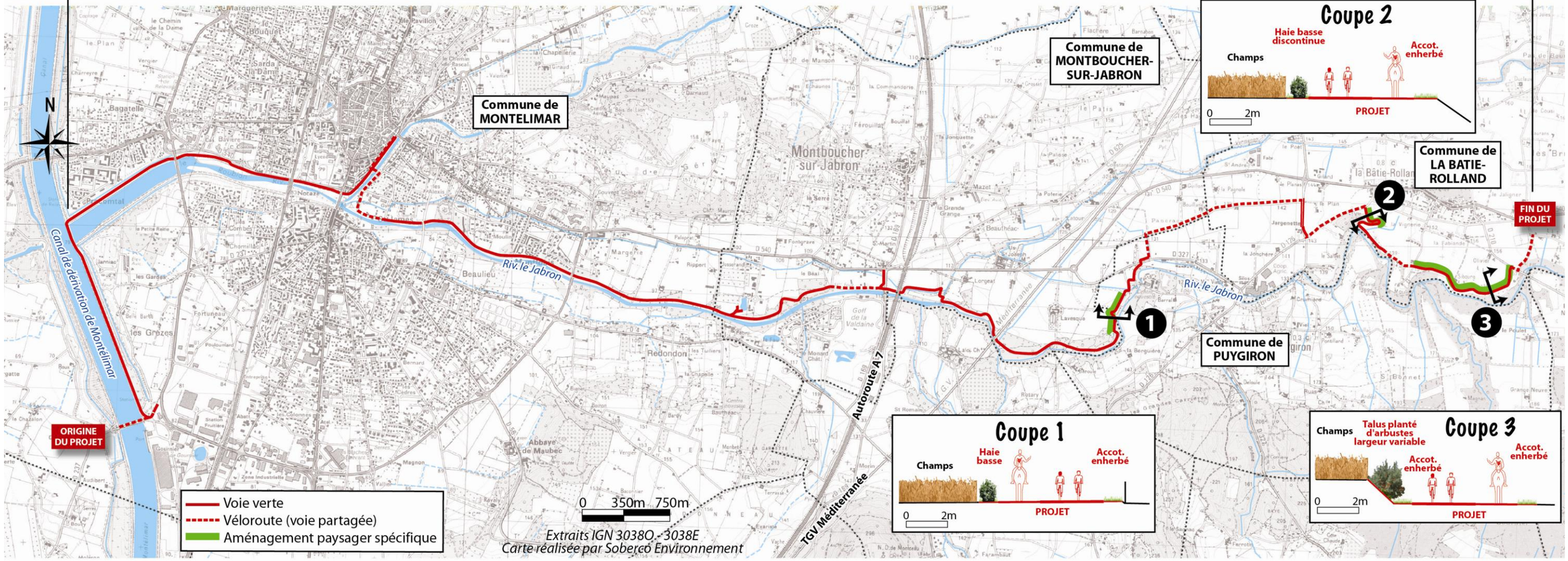
Les gardes corps, qui seront localement nécessaires pour le franchissement des ouvrages, seront réalisés avec des matériaux permettant une intégration paysagère optimale.

L'ouvrage d’art qui sera aménagé fera l’objet de prescriptions paysagères spécifiques de façon à optimiser son insertion dans le site :

- la passerelle du Vermenon sera conçue en habillage bois pour une meilleure intégration dans son environnement.</td></tr>
</table>

PARTI D'AMENAGEMENT PAYSAGER

Accotements enherbés sur l'ensemble de l'itinéraire largeur variable 0,5 à 1m



EVII

ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE PUBLIQUE

TITRE I - IDENTIFICATION DES POPULATIONS EXPOSEES

Le projet de véloroute - voie verte de la vallée du Jabron s'inscrit au sein d'un territoire rural ponctué de plusieurs centres urbains : il compte environ 31 000 habitants sur une surface de 15 000 ha, soit une densité d'environ 200 habitants/km².

Les populations concernées par le projet essentiellement sont localisées au niveau de Montélimar.

On rappellera par ailleurs que le présent projet concerne la réalisation d'une véloroute - voie verte, c'est-à-dire d'un itinéraire cyclable, interdit aux véhicules motorisés.

TITRE II – ANALYSE DES EFFETS POSITIFS SUR LA SANTE PUBLIQUE

Dans une société de plus en plus sédentaire et manquant de temps libre pour pratiquer des activités physiques, la pratique du vélo est susceptible de répondre aux besoins d'entretien du corps : une pratique régulière du vélo, répétée régulièrement tous les jours ou au moins plusieurs fois par semaine, est très bénéfique pour la santé et est plus efficace qu'une activité sportive de forte intensité pratiquée une fois par semaine. De quoi prévenir l'émergence de maladies (cardiovasculaires, ostéoporose ou obésité par exemple) et engendrer des effets positifs importants sur les coûts de santé.

D'autre part, avec une même dépense énergétique, il est possible de parcourir 3 fois plus de distance à vélo qu'à pied, car le cycliste n'a pas à soutenir le poids de son corps et les déplacements en vélo sont particulièrement efficaces sur des distances allant de 1 à 5 kilomètres. A raison d'une vitesse moyenne de 15 km/h, cela représente donc un déplacement d'une durée de 5 à 20 minutes, ce qui ne génère pas une grande fatigue. Il s'agit par ailleurs d'un déplacement, et non d'une épreuve sportive.

Ainsi, un projet de véloroute - voie verte peut participer à l'amélioration de la santé publique grâce à l'utilisation de modes de déplacements doux tels que le vélo, le roller, la marche à pied ou le cheval.

De plus et contrairement à ce que beaucoup croient, la concentration de polluants est plus élevée dans l'habitacle d'une voiture qu'à hauteur de cycliste : en effet, le système de ventilation d'une voiture est bas et absorbe plus de polluants. Se déplacer à vélo n'implique pas une ventilation sportive. Par ailleurs, dans les zones les plus embouteillées et polluées, le cycliste se faufile et reste moins longtemps exposé aux gaz. Ainsi compense-t-il largement le fait qu'il inhale plus d'air quand il fait un effort pour pédaler. Au total, le cycliste n'est pas soumis à plus de pollution qu'un autre mode de transport.

Le vélo est également une activité physique particulièrement indiquées pour des personnes ayant des difficultés de motricité. Du fait que le poids du corps est principalement porté par le vélo, il présente très peu de contre indications. A faible vitesse, la consommation énergétique est plutôt plus faible qu'à pied.

TITRE III - IDENTIFICATION DES DANGERS ET DES RELATIONS DOSES-REPONSES

Bien qu'un projet tel qu'une véloroute voie verte ne soit pas comparable avec un projet de voirie routière en termes de dangers pour la santé humaine, il convient toutefois d'évaluer les dangers de certains effets sur la santé humaine.

3.1 - Effets lies à l'insécurité routière

Une collision entre un cycliste et un véhicule peut entraîner la mort d'une ou plusieurs personnes.

3.2 - Effets potentiels lies à la pollution de l'eau

Un rejet pollué dans les eaux superficielles ou les eaux souterraines peut intervenir de différentes manières vis-à-vis de la santé humaine :

- soit de manière directe en provoquant la pollution de la ressource en eau potable d'un secteur ou l'insalubrité d'une eau de baignade (risque de réactions cutanées),
- soit de manière indirecte en induisant la contamination d'un ou plusieurs éléments de la chaîne alimentaire (faune piscicole notamment).

En dehors des pollutions qui possèdent un caractère toxique (pollutions par les métaux lourds notamment tel que le plomb), la concentration élevée de certains éléments (tels que les composés azotés) peut entraîner des troubles divers (troubles gastriques ou rénaux,…), notamment chez les personnes les plus sensibles (nourrissons, personnes âgées).

3.3 - Effets potentiels lies au bruit (nuisances sonores)

Les effets des nuisances sonores vis-à-vis de la santé humaine sont difficilement quantifiables. En effet, même si les émissions sonores occasionnées par un aménagement ou une activité ne sont pas susceptibles de provoquer une détérioration irrémédiable du système auditif, elles peuvent toutefois engendrer une gêne pour les riverains. Cependant, on observe une variation notable de la sensibilité des personnes face à une nuisance sonore d'égale intensité. Aussi, il n'est pas possible de corréler systématiquement le niveau de bruit avec la gêne occasionnée ; cette gêne se traduisant généralement en terme de stress pour les personnes, stress qui peut être notamment dû à une perturbation du sommeil.

3.4 - Effets potentiels liés à l'ambroisie

Lorsque cette plante est en fleur (à partir de mi-juillet), le pollen entraîne, chez les personnes prédisposées, des troubles allergiques, pouvant être très sévères et nécessiter une hospitalisation. Les symptômes peuvent notamment se traduire par des rhinites, conjonctivites, asthme, urticaire,…

Or l'ambroisie se développe notamment sur la zone d'étude au droit des zones en friche et des terrains récemment travaillés et délaissés, la Drôme étant l'un des départements français les plus touchés d'après le Comité d'Hygiène Sociale.

3.5 - Effets potentiels lies à la pollution de l'air

L'émission des différents types de polluants atmosphériques et notamment leur concentration dans l'air ambiant (lorsque les conditions sont défavorables à leur dispersion) sont susceptibles d'engendrer des répercussions sensibles sur la santé humaine. Ces composés engendrent des troubles plus ou moins spécifiques, ainsi :

- Le dioxyde de Soufre (SO_2) : intervient notamment en synergie des particules pour affecter les voies respiratoires et peut être à l'origine de diverses allergies. En tout état de cause ce polluant, essentiellement d'origine industrielle, peut avoir des répercussions graves sur la santé publique, notamment pour les personnes atteintes d'asthme.

- Les oxydes d'Azote (NOx) : provoquent des affections respiratoires chroniques et perturbent le transport de l'oxygène dans le sang, ils peuvent également agir sur les muqueuses ; le dioxyde d'Azote (NO_2) constituant le composé le plus toxique.

- Les aldéhydes : ils font partie des Composés Organiques Volatils (COV). Naturellement émis, ils proviennent également de l'activité humaine. Connus pour être odorants, leurs effets sur la santé ne sont pas encore très bien connus. Cependant, il a été prouvé qu'ils étaient irritants pour les muqueuses, notamment celles des voies respiratoires, de plus ils sont suspectés d'être vecteurs de cancer.

- Le monoxyde de Carbone (CO) : ce gaz inodore et incolore est particulièrement nocif car il se combine 200 fois plus vite que l'oxygène avec l'hémoglobine du sang, entraînant rapidement une asphyxie à forte concentration dans l'air respiré. Il agit également sur le système nerveux et occasionne des troubles respiratoires.

- Les poussières (PS) : occasionnent des irritations de l'appareil respiratoire et peuvent constituer un support à l'inhalation d'autres polluants potentiellement toxiques, cancérigènes ou allergènes (plomb, hydrocarbures,…). Les particules sont régulièrement mises en cause par les autorités sanitaires lors de l'identification de pics asthmatiques ou cardio-vasculaires détectés par l'augmentation des consultations aux urgences

- Les Hydrocarbures : Composés Organiques Volatils (COV) dont le Benzène (C_6H_6) et les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) : Ces molécules ont des effets très divers selon leur famille. De la simple gêne olfactive (odeurs), certains provoquent une irritation (aldéhydes), voire une diminution de la capacité respiratoire. D'autres, comme le benzène, provoquent des effets mutagènes et cancérigènes. Certains HAP, notamment le benzo(a)pyrène sont assimilés à des substances probablement cancérigènes.

- L'ozone (O_3) : sa présence dans les basses couches de l'atmosphère entraîne des troubles fonctionnels des poumons, des effets lacrymogènes, l'irritation des muqueuses et la diminution de l'endurance à l'effort.

Par ailleurs, les divers rejets effectués dans l'atmosphère peuvent être perceptibles par les populations lorsque ceux-ci contiennent des composés odorants qui se mélangent avec l'air. La perception olfactive est très variable d'un individu à un autre, mais la grande majorité des composés odorants ne présente que peu d'effets sur la santé car ils sont détectés à des concentrations très faibles par rapport aux niveaux toxiques. Notons par ailleurs, que la perception d'une odeur n'est pas nécessairement liée avec la toxicité d'un élément, l'exemple type est le monoxyde de carbone (CO), qui est un gaz inodore très toxique.

La plupart des polluants atmosphériques finissent par se déposer sur les sols. Leur dépôt se traduit par une acidification ou une contamination (métaux lourds, hydrocarbures,…) des sols. Il en réside ainsi un risque de transfert de la pollution des sols vers les nappes ou les eaux superficielles. De même, ces retombées affectent également la végétation (nécrose, baisse de rendement,…) et sont susceptibles de contaminer la chaîne alimentaire. Ce phénomène est particulièrement sensible pour les produits des jardins potagers consommés régulièrement par les mêmes individus.

TITRE IV - EVALUATION DE L'EXPOSITION ET CARACTERISATIONS DES RISQUES SANITAIRES

4.1 - Sécurité

Le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron prendra toutes les dispositions relatives à la sécurité des biens et des personnes fréquentant la véloroute - voie verte.

Les dispositions à prendre concernant la sécurité seront arrêtées d'un commun accord entre les différents acteurs concernés et prises en charge par le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron.

Ces dispositions comprendront notamment toutes les mesures juridiques propres à garantir la bonne gestion de la véloroute - voie verte et à interdire l'accès de la piste aux véhicules motorisés (2 et 4 roues).

Les caractéristiques techniques du projet de véloroute - voie verte du Jabron permettront de garantir une sécurité optimale pour les usagers et notamment au niveau des traversées des voiries routières fréquentées et des ouvrages d'art, qui seront sécurisées par des aménagements spécifiques.

4.2 - Eau

<u>Eaux souterraines</u>

D'une façon générale, l'aménagement de la véloroute - voie verte, un linéaire de 20 kilomètres, sur 5 mètres de largeur, n'aura pas d'impact sur la qualité des nappes souterraines. En effet, l'infrastructure sera fréquentée par un nombre restreint de véhicules automobiles (véhicules de services et certaines catégories d'usagers tels que les agriculteurs et les pêcheurs). Ce trafic n'entraînera pas de pollution susceptible d'engendrer des répercussions sur la qualité des nappes.

Localement, le projet passera dans le périmètre de protection rapproché du captage de la Vesque (communes de Montboucher-sur-Jabron et de Puygiron) sur un linéaire d'environ 1000 m et en bordure de son périmètre de protection immédiat, sur un linéaire de l'ordre de 50 m. On notera toutefois que la voie verte emprunte à cet endroit un chemin déjà existant. Toutes les précautions seront prises pour ne pas impacter l'alimentation de ce captage, notamment en phase travaux.

Étant donné que les eaux rejetées par la plate-forme créée seront peu ou pas polluées, il n'y aura pas d'incidence qualitative. D'un point de vu quantitatif, il n'y aura qu'une très faible augmentation du débit étant donné la nature du projet et l'aménagement des accotements enherbés de part et d'autre du tracé.

Le présent projet aura pour effet de restreindre l'accès aux véhicules motorisés. Le risque induit en termes de pollution chronique et accidentelle est donc très faible.

<u>Qualité de l'eau</u>

Le projet consistant en l'aménagement d'une infrastructure cyclable, la pollution chronique sera limitée. Celle-ci sera essentiellement liée à l'usure des pneus des cycles et aux éventuels dépôts de déchets par les usagers.

Toutefois, il ne s'agit pas d'une pollution significative. Les particules émises seront faibles et elles seront absorbées et stabilisées dans les premières couches du sol grâce aux bandes enherbées et au système de cunettes qui seront aménagées de part et d'autre de la véloroute voie verte.

Des produits phytosanitaires de désherbage seront utilisés par le gestionnaire de la plate-forme pour permettre de garantir des performances techniques et de sécurité. Les produits utilisés seront des produits homologués par le Ministère de l'Agriculture et les prescriptions émises par le Ministère seront respectées. Les produits utilisés seront des anti-germinatifs et anti-défoliants.

Les pollutions précédentes sont des pollutions certaines, en revanche, la pollution accidentelle est un risque provoqué par un déversement de matières dangereuses lors d'un accident ou d'une erreur de manipulation lors d'un chargement. Ce type d'événement peut avoir des conséquences considérables sur l'environnement. Néanmoins la nature même du projet fera qu'il n'y aura pas de transport de matières dangereuses et polluantes à l'exception des véhicules d'entretien, des pêcheurs et des riverains qui empruntent déjà les voies existantes.

Les risques de pollution accidentelle de l'eau seront donc très limités.

4.3 - Ambiance acoustique

Le projet de véloroute - voie verte de la vallée du Jabron ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles, notamment au niveau des accès riverains.

Pour les sections en voie verte, la circulation motorisée sera interdite, avec des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains, les agriculteurs,….

Ainsi, la nuisance acoustique sera très limitée et sera uniquement liée à la hausse de la fréquentation des digues CNR, des chemins de halage, des routes communales, des chemins ruraux ou autres chemins forestiers pour les nouveaux usagers de la voie.

4.4 - Qualité de l'air

L'un des objectifs pour la réalisation de cette infrastructure est de développer les « modes doux » de déplacements. Ainsi, de tels projets incitent les usagers à utiliser des modes de déplacements tels que le vélo, le roller ou la marche à pied.

Ces déplacements « propres », non consommateurs d'énergie fossile, pourront remplacer une partie des déplacements actuels réalisés en voiture.

Le projet aura donc des effets positifs sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie.

De plus, les usagers restent dans un secteur plutôt grandement préservé propice à la pratique du vélo.

4.5 - Exposition à l'ambroisie

Le développement de cette plante est lié à la gestion des friches et des terrains délaissés. L'enherbement rapide des terres mises à nue limitera l'exposition des populations riveraines à ce risque sanitaire.

EVIII

SYNTHESE DES MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET ESTIMATION DE LEUR COUT

1- SYNTHESE DES MESURES ENVISAGEES

1.1 - Généralités

Le projet d'aménagement de la véloroute voie-verte du Jabron constitue une **opération favorable vis-à-vis des enjeux environnementaux** du territoire en développant les modes doux, permettant une alternative à la voiture particulière. Il participe ainsi à son échelle à la réduction des nuisances sonores et atmosphériques liées aux transferts d'un mode voiture vers un système plus efficace et moins polluant.

L'alinéa II de l'article R122-3 du Code de l'Environnement indique que l'étude d'impact doit présenter "les mesures envisagées par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes".

A ce stade des études, les mesures proposées en faveur de l'environnement ne sont pas exhaustives et nécessiteront pour la plupart, des approfondissements ou des compléments qui seront effectués dans le cadre des études de projet.

Les préoccupations en faveur de l'environnement font d'ailleurs partie intégrante du projet et se rencontrent par conséquent à chaque étape de son élaboration.

En effet, les dispositions prises pour s'adapter au mieux aux contraintes du site traversé permettent tout à la fois de faciliter la réalisation du projet et d'améliorer ou, à défaut, d'éviter de détériorer l'environnement, aussi bien au regard du milieu naturel et du milieu humain.

1.2 - Mesures envisagées

Le détail des mesures est décrit dans la partie "Analyse des effets directs, indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et présentation des mesures envisagées" (chapitre EVI) du présent dossier. Mais, les principales sont rappelées ci-après avec une présentation des modalités de suivi :

- Mesures en faveur de la qualité de l'eau par la mise en place d'un réseau d'assainissement (fossés enherbés).

  Les modalités de suivi des ouvrages de régulation et de la qualité des rejets (analyse de la qualité des rejets sera réalisée après la mise en service des ouvrage) seront établies, conformément aux articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement (« loi sur l'eau »), par l'organisme instructeur et s'imposeront dans l'arrêté d'autorisation ou de déclaration.

- Aménagements paysager : enherbement sur l'ensemble du linéaire et sur certaines sections plantations d'intégration (arborescentes, arbustives, ….), notamment en bordure des secteurs agricoles.

- Organisation des travaux (plan de circulation de l'évacuation et apport de matériaux, gestion des terres, protection des eaux, protection des secteurs boisés et d'une roselière…) :

  Ces mesures seront demandées contractuellement dans les marchés de travaux et feront l'objet d'un suivi par le maître d'œuvre.

- Préservation de la faune et de la flore en phase travaux et aménagements écologiques (respect des emprises et des zones écologiques sensibles, période de déboisement, surveillance et éradication des plantes envahissantes, mise en gestion de parcelles favorables …) :

  Un dispositif de management environnemental du chantier sera mis en place durant la phase travaux du projet. Il prendra la forme d'un contrôle extérieur « environnement », intégrant un écologue, pour le suivi des engagements du maître d'ouvrage. Les modalités de prise en compte des espèces protégées seront validées à l'issue de la procédure de demande de dérogation correspondante (CNPN). Le suivi de la performance des actions pourra faire l'objet d'un bilan écologique à la mise en service et trois à cinq ans après (gestion favorable du Micrope dressé).

- Protection du patrimoine archéologique (diagnostic et fouilles de sauvetage).

2 - ESTIMATION DES DEPENSES DES MESURES ENVISAGEES

Mesures envisagées en faveur de l'environnement	Coûts des mesures (en HT)
Assainissement et Paysage : - Cunettes, bande enherbées et aménagements paysagers	190 000 € T
Ecologie : - Dispositif de management environnemental : suivi des travaux et vérification de la bonne réalisation des mesures d'insertion	15 000 €
- Mise en gestion d'une parcelle de 2 000 m^2 en milieux ouverts pour favoriser le développement du Micrope dressé, plante protégée, sur 20 ans.	18 000 €
Total général :	**223 000 €**

Le coût des travaux est de 3,3 millions d'euros HT en mars 2015. Le coût des mesures en faveur de l'environnement représente donc environ 6 % du coût des travaux.

EIX

COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS PAR LE PROJET

TITRE I - RAPPEL REGLEMENTAIRE

Introduit par l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, "l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité", est rendue nécessaire pour tout projet d'infrastructure de transport requérant une étude d'impact.

Les modalités de cette analyse ont été précisées par la circulaire du 20 octobre 1998, émanant du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Ainsi, sur :

- *"la nature de l'analyse : il s'agit d'évaluer les coûts collectifs des pollutions et nuisances, c'est-à-dire l'ensemble des conséquences et des coûts résultant non seulement de l'ouvrage (pollution de l'air, de l'eau, des sols, émissions sonores,…) mais également des aménagements induits par l'ouvrage (remembrement, zones d'activités,…)…*
- *…l'ampleur de l'analyse : la règle qui prévaut sur l'ensemble de l'étude d'impact selon laquelle le contenu de l'étude d'impact est en relation avec l'importance de l'ouvrage et de ses répercussions vaut a fortiori pour l'analyse des coûts collectifs et des nuisances. L'investissement fait sur les coûts sera donc largement fonction de l'importance du projet et de sa localisation. L'exercice sera nécessairement plus sommaire pour un petit projet d'infrastructure dont les répercussions sur l'environnement sont modestes.*
- *la monétarisation des coûts : la loi emploie le terme "analyser" les coûts collectifs des pollutions et des nuisances, ce qui n'implique pas une évaluation monétaire systématique. Ces coûts devront néanmoins être quantifiés lorsqu'ils sont quantifiables ou, à défaut de pouvoir être chiffrés précisément, être encadrés par des valeurs de référence lorsqu'elles existent au plan national, ou au minimum être analysées qualitativement. Cette partie étant naturellement amenée à évoluer avec les progrès de la monétarisation…"*

Cependant, en pièce jointe de cette circulaire figure l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne. Cette instruction concerne donc surtout les projets routiers et s'applique difficilement à un projet de réalisation de véloroute - voie verte.

Il est néanmoins possible de décrire succinctement les nuisances et avantages pour la collectivité du fait de la réalisation du présent projet.

TITRE II - ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS INDUITS PAR LE PROJET

Les objectifs du projet de véloroute - voie verte du Jabron sont les suivants :

- réaliser un itinéraire linéaire et continu, aménagé à destination quasi exclusive des déplacements non-motorisés, principalement des cyclistes. Cet aménagement doit être sécurisé et accessible pour tous les publics (cyclistes, piétons, handicapés, rollers, cavaliers…). L'infrastructure créée doit permettre de développer les « modes doux » de déplacements, afin notamment d'entraîner des effets positifs sur la santé des citoyens[1],
- aménager un tracé fonctionnel, en connexion avec le tracé de véloroute - voie verte du Léman à la Mer. Le projet de véloroute - voie verte du Jabron doit constituer un maillon au sein du projet national du Léman à la Mer,
- redécouvrir le Jabron et le Roubion par le biais d'un tracé situé au plus près de ces deux rivières,
- permettre de découvrir une vallée perpendiculaire à la vallée du Rhône et l'arrière pays,
- réaliser une infrastructure touristique de découverte et de mise en valeur des territoires et des activités des territoires traversés, adaptée au tourisme vert et rural.

2.1 - Avantages annuels de l'aménagement pour les usagers

Frais de fonctionnement

Dépenses d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure créée

Le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron veillera au maintien en bon état de la piste affectée à l'usage du public et de l'ensemble des aménagements et équipements réalisés dans le cadre du présent projet. Il assurera, à ses frais, et sous sa responsabilité, l'entretien courant de l'emprise de la piste et de ses annexes, des plantations et éventuels mobiliers.

Du fait du type d'usagers, et de l'interdiction d'accès aux véhicules motorisés (en dehors des personnes autorisées), l'usure de l'infrastructure et de son revêtement sera réduite.

Les frais de fonctionnement pour le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron seront donc limités.

Frais de fonctionnement pour les usagers

Les frais de fonctionnement pour les usagers seront uniquement limités à l'entretien des vélos, du fait de la gratuité d'accès à cette véloroute - voie verte.

De plus, pour une distance donnée de 2 km aller/retour, équivalant à la distance moyenne parcourue en vélo par habitant et par jour pour un déplacement domicile/travail, la différence de coût entre l'utilisation de la voiture et du vélo est de 1 € : une fois le vélo acheté, le coût de revient est nul tandis qu'une voiture consommant en moyenne 8 litres pour 100 km, avec un carburant à 1,30 €/litre coûte 0,104 €/km. En ajoutant l'entretien de la voiture, le coût au kilomètre peut être estimé à 0.25 €/km.

Ainsi, à raison de 5 allers-retours par semaine, 45 semaines par an, l'économie annuelle liée à l'utilisation du vélo plutôt qu'à celle de la voiture pour les déplacements quotidiens serait de 225 €.

[1] *Une étude réalisée en 2004 par l'Association des Départements cyclables rappelle que :*
- *« 1 déplacement sur 3 en France fait moins de 3 km et est parcouru dans 8 cas sur 10 par son seul conducteur,*
- *la France, avec 22 millions de vélos (autant que de voitures) est le 4e consommateur de vélos par habitant dans le monde,*
- *14,4 millions de Français sont en surcharge pondérale,*
- *une activité physique régulière diviserait par deux les décès dus aux maladies cardio-vasculaires ».*

Retombées économiques

La véloroute - voie verte du Jabron constituera une infrastructure touristique de découverte et de mise en valeur des territoires et des activités des territoires traversés. Elle entraînera ainsi un afflux supplémentaire de touristes et d'usagers locaux. Leurs activités aura des effets économiques positifs sur les activités de restauration, hôtelières, de location et de réparation de cycles,…

Extrait de l'étude de « fréquentation des futures Véloroutes - Voies Vertes du Léman à la Mer »

Une étude sur la fréquentation future et les retombées économiques attendues dans le cadre de la réalisation des différents tronçons du projet de véloroute - voie verte de la vallée du Jabron a été réalisée en 2006 - 2007 par Altermodal.

Les conclusions de cette étude prévisionnelle sont résumées dans le tableau suivant :

	Résidents		Touristes		Excursionnistes		Itinérants		TOTAL	
	FA	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**	**FA**	**RT**
Section Ouest : Montélimar le Poët Laval	**76 900**	**128 000**	**38 300**	**403 000**	**5 800**	**18 000**	**8100**	**472 000**	**129 100**	**1 021 000**
Sections futures : le Poët Laval - Dieulefit	**4 200**	**7 000**	**13 700**	**52 000**	**900**	**3 000**	**1300**	**77 000**	**20 100**	**139 000**
Total pour la véloroute voie verte de la vallée du Jabron	**81 100**	**135 000**	**52 000**	**455 000**	**6 700**	**21 000**	**9 400**	**549 000**	**149 200**	**1 160 000**

FA : Fréquentation Annuelle RT : Retombées économiques en €

La section Ouest, prévue dans le cadre du présent projet, est la partie de l'itinéraire du Jabron la plus attractive car ce tronçon est directement connecté à la ViaRhôna et traverse Montélimar, une ville d'environ 34 000 habitants.

Les retombées économiques attendues pour le présent projet de Véloroute Voie Verte seraient donc au total de l'ordre de 1,16 M€ / an pour une fréquentation annuelle de 149 200 visiteurs.

Il s'agit d'une évaluation pour l'ensemble de l'itinéraire. L'aménagement proposé dans le présent dossier concerne la partie la plus attractive qui travers l'agglomération de Montélimar.

Réduction du temps de parcours

La réduction du temps de parcours concernera uniquement des trajets locaux de cyclistes ou d'autres usagers (piétons, rollers,…). La réalisation de cette véloroute - voie verte pourra permettre, dans certains cas et notamment en milieu urbain, de diminuer certains temps de parcours du fait de la réalisation d'une infrastructure linéaire en site propre, et roulante.

Ce gain de temps restera néanmoins limité.

Amélioration du confort

Conformément au cahier des charges du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national véloroutes et voies vertes (du 5 janvier 2001), « ces itinéraires doivent être adaptés à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. A cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3 % ».

Ainsi, les pentes de la véloroute - voie verte du Jabron seront inférieures ou égales à 3.

Ce cahier des charges stipule également que :

« Les voies vertes doivent répondre à certaines caractéristiques :

- largeur souhaitable de 3 mètres à 5 mètres (exceptionnellement, minimum : 2,50 m) pour permettre le croisement et le dépassement, et le passage des engins d'entretien et de secours,
- existence d'accotements d'au moins 0,50 m de largeur,
- revêtement : il devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement. »

Il s'agira de mettre en œuvre une couche de réglage en grave non traitée avant de réaliser le revêtement de surface en béton bitumineux, ou à base de liant végétal dans des zones particulièrement sensibles.

Ainsi, la réalisation du présent projet permettra une amélioration du confort des usagers (cyclistes, piétons, handicapés, rollers,…).

2.2 - Les effets sur la sécurité des personnes

Sécurité des personnes

Le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron prendra toutes les dispositions relatives à la sécurité des biens et des personnes fréquentant la véloroute - voie verte.

Les dispositions à prendre concernant la sécurité seront arrêtées d'un commun accord entre les différents acteurs concernés et prises en charge par le Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron.

Ces dispositions comprendront notamment toutes les mesures juridiques propres à garantir la bonne gestion de la véloroute - voie verte et à interdire l'accès de la piste aux véhicules motorisés (2 et 4 roues).

Les caractéristiques techniques du projet de véloroute - voie verte du Jabron permettront de garantir une sécurité optimale pour les usagers par rapport aux itinéraires actuels empruntant la RD 540, une route circulée et peu sécuritaire.

2.3 - Incidence du projet sur les niveaux de bruit

Le projet de Véloroute - voie verte du Jabron ne modifiera pas les conditions d'accès et de dessertes actuelles, notamment au niveau des accès riverains.

Pour les sections en voie verte, la circulation motorisée sera interdite, avec des dérogations pour certaines catégories d'usagers tels que les habitants riverains, les pêcheurs,….

Ainsi, la nuisance acoustique sera très limitée, uniquement due à la hausse de la fréquentation des digues CNR, chemins de halage ou autres chemins forestiers.

2.4 - Incidence sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie

L'un des objectifs pour la réalisation de cette infrastructure est de développer les « modes doux » de déplacements. Ainsi, de tels projets incitent les usagers à utiliser des modes de déplacements tels que le vélo, le roller ou la marche à pied.

Ces déplacements « propres », non consommateurs d'énergie fossile, pourront remplacer une partie des déplacements actuels réalisés en voiture.

Le projet aura donc des effets positifs sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie.

2.5 - Bilan pour la collectivité

Thème	Coûts et gains pour la collectivité	
Frais de fonctionnement	perte pour la collectivité	-
	gain pour l'usager	+
Temps de parcours	gain	+
Confort des usagers	gain	+++
Sécurité des personnes	gain	+++
Pollution de l'air, effet de serre et consommation d'énergie	gain	++
TOTAL		↗

- - -	- -	-		+	+ +	+ + +
Perte importante pour la collectivité	*Perte significative pour la collectivité*	*Faible perte pour la collectivité*	*Pas d'effet pour la collectivité*	*Faible gain pour la collectivité*	*Gain significatif pour la collectivité*	*Gain important pour la collectivité*

Le projet de réalisation de la véloroute - voie verte du Jabron apportera donc un gain annuel important pour la collectivité.

Ex

ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES

1 - CADRE METHODOLOGIQUE GENERAL

Les préoccupations d'environnement ont accompagné les différentes phases des études effectuées dans le cadre du projet de véloroute - voie verte de la vallée du Jabron.

Les études d'environnement sont réalisées conformément :

- aux textes généraux relatifs à la prise en compte de l'environnement et à l'élaboration des études d'impact (loi du 10 juillet 1976 et décrets des 12 octobre 1977 et 25 février 1993),
- aux textes réglementaires spécifiques actuellement en vigueur (loi sur l'eau, loi sur le bruit, loi sur la qualité de l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,…),
- aux circulaires, décrets et arrêtés correspondants, émanant des ministères concernés (notamment la circulaire du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air précédemment citée).

La prise en compte de l'évolution de la législation est assurée par la consultation régulière du code permanent de l'environnement et des nuisances (éditions législatives) et de ses tables mensuelles d'actualisation.

2 - METHODES D'ANALYSE DES ENJEUX D'ENVIRONNEMENT ET D'APPRECIATION DES IMPACTS DU PROJET

2.1 - Caractérisation de l'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement a été réalisé par SOBERCO ENVIRONNEMENT. Le recueil des données nécessaires à la caractérisation de l'état initial de l'environnement a mis en jeu différents moyens :

- **Enquêtes auprès des administrations** régionales, départementales et d'organismes divers, **contacts avec les acteurs locaux** de l'aménagement et de l'utilisation de l'espace, afin de compléter les données recueillies préalablement et de connaître leurs points de vue sur l'état du site, ses tendances d'évolution, ses sensibilités.

  Organismes consultés :

  - Ligue pour la Protection des Oiseaux du Rhône (L.P.O.69),
  - Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (F.R.A.P.N.A.),
  - Conservatoire des Espaces Naturels de Rhône-Alpes (CENRA),
  - Bureau de Recherches Géologiques et Minières (B.R.G.M.) : bases de données bdmvt.net, bdcavités.net, bdargiles.net, BASIAS,
  - Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse,
  - Direction Régionale des Affaires Culturelles Rhône-Alpes (D.R.A.C.),
  - Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (D.R.E.A.L.),
  - Direction Départementale de l'Affaires Sanitaires et Sociales (D.D.A.S.S.),
  - Direction Départementale des Territoires (D.D.T.) : base de données BASOL
  - Institut National de la Statistique et des Études Économiques (I.N.S.E.E.),
  - Chambre d'Agriculture du Rhône,
  - Département de la Drôme (Schéma modes doux),
  - Électricité De France,
  - Réseau Ferré de France (RFF),
  - Autoroute du Sud de la France (ASF).
  - Comité Départemental du Tourisme de la Drôme.
  - Conservatoire d'Espaces Naturels Drôme/Ardèche (CEN RA)

- **Consultation de documents d'urbanisme ou d'aménagement** : documents d'urbanisme des communes concernées et documents de planification supra-communaux.
- **Examen de documents graphiques :** photographies aériennes, cartes topographiques de base de l'Institut Géographique National (I.G.N.) et cartes thématiques diverses, notamment carte de géologie du B.R.G.M.
- **Consultation d'études particulières** :

- Estimation des fréquentations et des retombées économiques sur véloroutes – voies vertes du département, Altermodal, Mars 2007 ;

- **Parcours systématique et répété du terrain** pour une connaissance détaillée de celui-ci, tout au long de la constitution du dossier.

L'ensemble des données obtenues a permis de caractériser l'environnement concerné par le projet sous ses différents aspects. Ces données sont présentées par thèmes et cartographiées afin d'en fournir une représentation plus accessible au public, ainsi que le préconise la méthodologie relative aux études d'impact.

L'analyse de l'état initial du site permet d'établir une synthèse des caractéristiques et des sensibilités du site vis-à-vis du projet envisagé.

2.2 - Evaluation des effets du projet

L'évaluation des impacts prévisibles du projet a porté sur l'ensemble des volets de l'environnement analysés au stade de l'état initial. Cette évaluation a été faite selon les méthodes classiques préconisées par les textes réglementaires visés précédemment, afin de mettre en évidence, à partir des sensibilités recensées dans l'état initial de l'environnement, les impacts directs, indirects, temporaires et permanents et de définir ensuite, les principes de mesures permettant de supprimer, réduire ou compenser les effets négatifs du projet.

Etude des trafics : différents poste de comptages permanents sur des routes départementales de la zone d'étude, permettent d'avoir des renseignements.

Projet : Les réflexions d'aménagement et les études préalables ont été menées par BEAC.

Hydraulique : l'évaluation des incidences hydrauliques et hydrogéologiques du projet sur les différents écoulements et réalisation du projet d'assainissement de l'infrastructure a été réalisée par C2i Conseil Conception Ingénierie.

Paysage : l'analyse du contexte paysager et la définition du parti d'aménagement paysager ont été réalisées à l'aide de visites de terrains par BEAC et Soberco Environnement.

Évaluation des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité : les méthodes d'évaluation utilisées habituellement pour des projets d'infrastructures suivent les instructions de la circulaire 98-99 du 20 octobre 1998 du Ministère de l'équipement, des transports et du logement relative aux méthodes d'évaluation des investissements routiers en rase campagne et celles de l'instruction-cadre du 25 mars 2004 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport. Cependant, cette méthode concerne donc surtout les projets routiers et s'applique difficilement à un projet de réalisation de véloroute - voie verte. Il est néanmoins possible de décrire succinctement les nuisances et avantages pour la collectivité du fait de la réalisation du présent projet.

Évaluation des effets du projet sur la santé publique : les méthodes d'évaluation utilisées suivent les instructions de la circulaire Equipement / Santé / Ecologie du 25 février 2005 (Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, Ministère des solidarités, de la santé et de la famille, Ministère de l'écologie et du développement durable) relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières et s'appuient sur les méthodologies présentées dans le « Guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact » de l'Institut de Veille Sanitaire (février 2000).

3 - METHODE DE L'EXPERTISE NATURALISTIQUE

La partie méthodologie de l'étude naturaliste est produite ci-dessous :

I - METHODOLOGIE

1.1 - Calendrier d'intervention

Date - Personnel	Objet
07/05/2013 - P. VALLET	Oiseaux
16/05/2013 - O. ROLLET	Flore / Habitats
16/05/2013 - P. VALLET	Oiseaux
03/06/2013 - P. VALLET	Oiseaux / reptiles
04/06/2013 - P. VALLET	Oiseaux / reptiles
05/06/2013 - O. ROLLET	Flore / Habitats
06/06/2013 - O. ROLLET	Flore / Habitats
27/06/2013 - P. VALLET	Reptiles / odonates / rhopalocères
02/07/2013 - L. KUBAREK	Détection acoustique (chiroptères)
11/07/2013 - P. VALLET	Odonates / rhopalocères
12/07/2013 - P. VALLET	Odonates / rhopalocères
15/07/2013 - M. SOL	Détection acoustique (chiroptères)
11/09/2013 – L. KUBAREK	Détection acoustique (chiroptères)

Tableau 1 : calendrier d'intervention

1.2 - Zone d'étude

Les objectifs retenus pour ce travail sur la faune et la flore étaient principalement de recenser et de localiser avec le plus de précision possible les espèces protégées qui pourraient être concernées par le projet de vélo route.

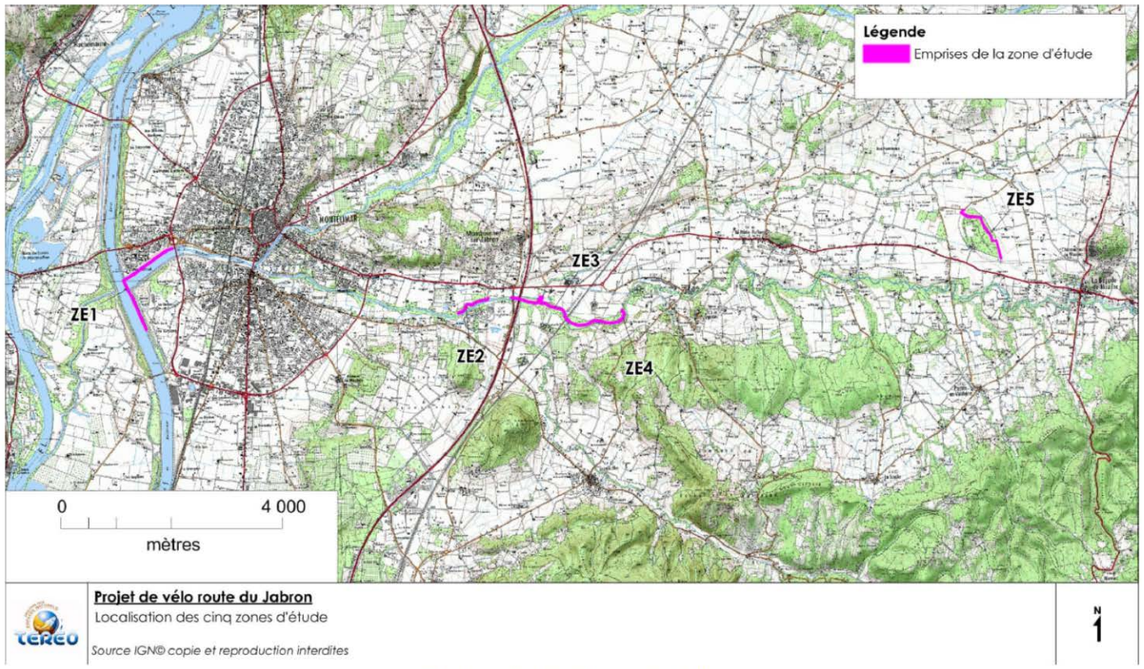
Pour atteindre ces deux objectifs sans gonfler exagérément l'effort de prospection de terrain, nous avons limité la zone d'étude à une bande de 20 mètres de large centrée sur l'axe de la vélo route. Compte tenu de la légèreté de l'infrastructure projetée, cela nous a semblé suffisant.

La zone d'étude comporte 5 secteurs disjoints, sur lesquelles différentes thématiques ont été étudiées :

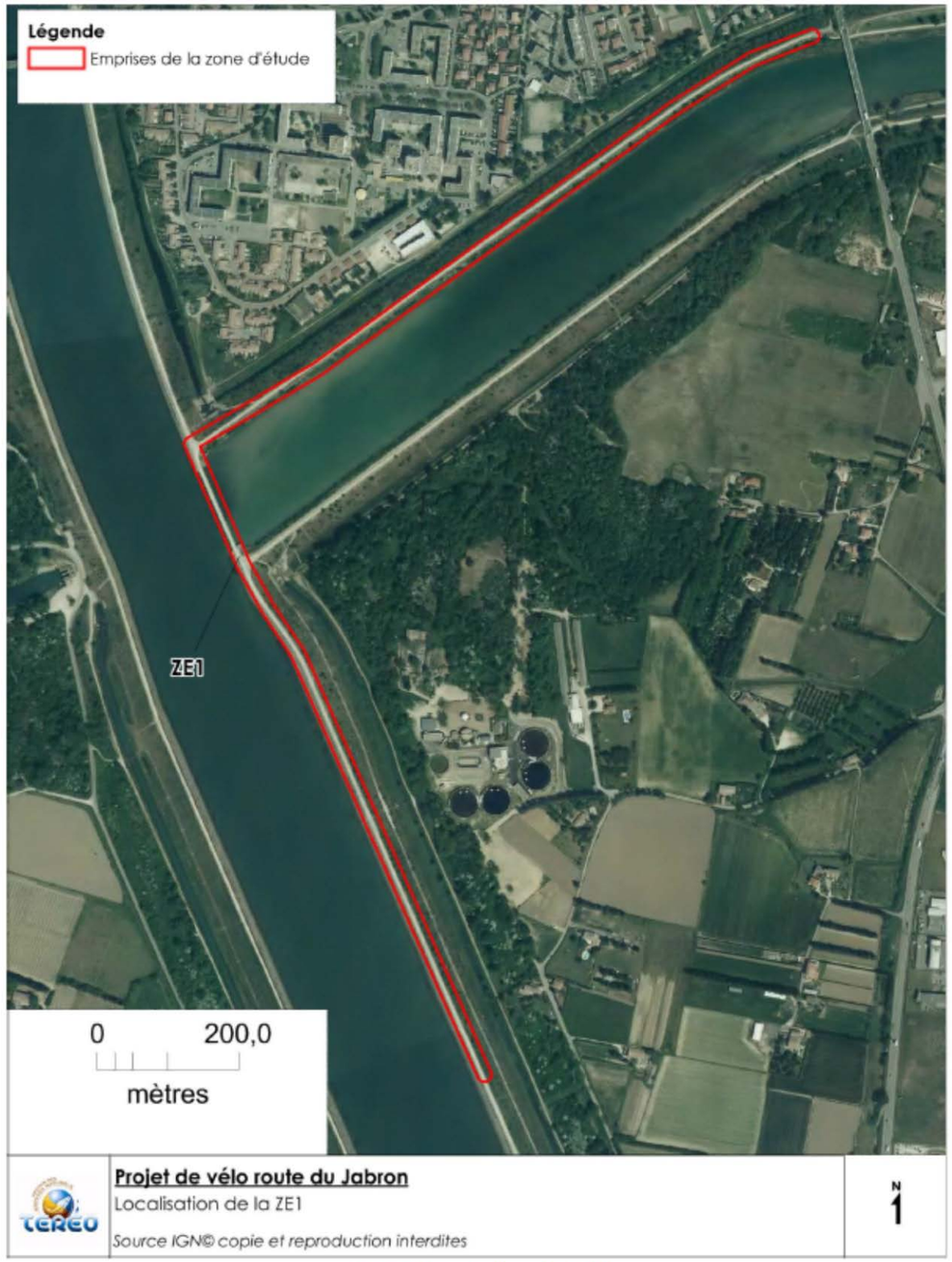
- ZE1 : les bords du canal du Rhône et la partie aval du Roubion
- ZE2 : la rive droite du Jabron le long du golf de la Valdaine
- ZE3 : la rive droite du Jabron du pont de lautoroute A7 au pont du TGV
- ZE4 : la rive droite du Jabron du pont du TGV au lieu-dit « La Berguière »
- ZE5 : le bois de Devès à La Bégude-de-Mazenc

	Flore	Habitats	Insectes	Reptiles	Oiseaux	Chiroptères
ZE1	non	non	non	non	oui	non
ZE2	oui	non	oui	oui	oui	oui
ZE3	oui	oui	oui	oui	oui	oui
ZE4	oui	non	oui	oui	oui	oui
ZE5	non	non	oui	oui	oui	non

Tableau 2 : Prospections engagées sur les 5 zones d'étude



Carte 1 : localisation des cinq zones d'étude



Carte 2 : localisation de la ZE1



Carte 3 : localisation de la ZE2



Carte 5 : localisation de la ZE4



Carte 4 : localisation de la ZE3



Carte 6 : localisation de la ZE5

1.3 - Protocoles d'inventaires

1.3.1 - Flore

L'objectif de l'étude floristique était de recenser avec la plus grande exhaustivité possible les espèces protégées potentiellement présentes dans la zone d'étude.
Pour cela, tous les habitats de la zone d'étude ont été scrupuleusement prospectés. Pour améliorer notre efficacité, les dates de passage ont été décidées au regard des espèces protégées connues sur la commune de Montboucher-sur-Jabron et celles voisines (Espeluche, La Bégude-de-Mazenc, La Batie-Rolland et Puygiron).
Aussi, les espèces suivantes ont été recherchées :

- *Bombycilaena erecta*, espèce protégée dans la région Rhône-Alpes
- *Iris lutescens*, espèce protégée dans la région Rhône-Alpes
- *Nonea erecta*, espèce protégée au niveau national (Annexe I)
- *Onobrychis arenaria*, espèce protégée dans la région Rhône-Alpes
- *Ornithogalum nutans*, espèce protégée dans la région Rhône-Alpes

1.3.2 - Odonates

Nous avons recherché systématiquement les individus adultes autour des milieux favorables inclus dans la zone d'étude : berges du Jabron, lisières et prairies (zones de chasse et de maturation), bassin de décantation de l'A7.
Les identifications ont été faites à vue ou après capture au filet à papillon en cas de difficulté (cas des *Onychogomphus*). Nous n'avons conservé aucun individu mais des photos ont été prises pour les espèces les plus intéressantes lorsque cela a été possible.
Les prospections ont eu lieu par beau temps, mais toujours par vent assez fort. Ce point s'est avéré peu gênant compte tenu de la très efficace protection assurée par les boisements de berge.
L'identification des imagos a été complétée par une recherche des exuvies en bordure des milieux aquatiques favorables. Les recherches se sont avérées peu fructueuses mais il est vrai qu'en raison des pluies et orages fréquents, le Jabron n'a jamais été à l'étiage au cours de la période d'étude. Il a de plus connu de nombreuses montées d'eau, ce qui est forcément défavorable pour la bonne conservation des exuvies.

1.3.3 - Rhopalocères

Les papillons ont été déterminés à vue, après capture au filet pour les espèces les plus difficiles. Les individus capturés ont été relâchés vivants. De ce fait, nous n'avons pas cherché à identifier les espèces nécessitant des manipulations difficiles ou le prélèvement (cas des genres *Leptidea* ou *Pyrgus* par exemple).
Les différents types d'habitats favorables aux papillons ont été prospectés.
Les prospections ont eu lieu dans de bonnes conditions de température et d'ensoleillement malgré le printemps et le début d'été très pluvieux cette année. En revanche, le vent a toujours été présent. Comme cela a été précisé pour les odonates, la protection assurée par le rideau des boisements de berge nous a permis de mener nos inventaires dans de bonnes conditions.

1.3.4 - Reptiles

Pour la recherche des reptiles, nous avons mis en œuvre deux méthodes complémentaires : l'affût et la prospections des caches et gites naturels.

L'affût consiste à surveiller de loin, à l'aide d'une paire de jumelles, les habitats les plus favorables aux reptiles : lisières denses, bordure des cours d'eau, abords des cultures…
La prospection des caches est plus laborieuse : il s'agit de visiter tous les abris potentiels rencontrés comme les tôles, les planches, les grandes pierres.
Les conditions d'observation ont été satisfaisantes dans l'ensemble sauf pour la couleuvre vipérine. En effet, les eaux du Jabron ayant toujours été troubles lors de nos visites, les possibilités d'observation de cette couleuvre très aquatique ont été limitées.

1.3.5 - Oiseaux

Les oiseaux ont été inventoriés principalement au chant lors de parcours exhaustifs de la zone d'étude. En raison de l'étroitesse de la zone d'étude, cette méthode est la plus adaptée. Les individus observés dans la zone d'étude même ont été pointés au GPS.
L'étude a débuté un peu tardivement pour permettre un recensement optimal des espèces précoces (sittelle, pics, mésanges, rougegorge). Toutefois, la durée de l'étude a en partie compensé ce point.

1.3.6 - Chiroptères

1.3.6.1 - Détection acoustique

L'objectif des prospections est d'inventorier les espèces de chiroptères fréquentant la zone d'étude et d'évaluer l'intérêt fonctionnel du secteur (zones de chasse, routes de vol,…).

Période d'intervention

3 séances de détection active ont été réalisées à 2 périodes du cycle biologique des chiroptères :

- Période de parturition et d'élevage des jeunes (juin-juillet),
- Période de transit automnal et des accouplements (septembre-octobre).

Méthodologie

Dans la mesure du possible, les sessions d'écoutes nocturnes sont réalisées hors période de pleine lune, en l'absence de pluie, de vent fort ou de température inférieure à 10°C. Les écoutes débutent au crépuscule et sont effectuées sur des points d'écoutes.
Le plan d'échantillonnage est déterminé après une analyse paysagère par photo-interprétation. Les points d'écoute sont répartis dans les différents milieux de la zone d'étude en privilégiant les zones de chasse et les routes de vol théoriques identifiées par l'analyse paysagère.
L'activité des chiroptères est maximale après le coucher du soleil et diminue progressivement par la suite. Il est donc important de modifier l'ordre des points à chaque séance pour comparer les activités enregistrées dans les différents milieux.
On distinguera 2 types de détection :

- La **détection active**, réalisée par un chiroptérologue muni d'un détecteur hétérodyne et expansion de temps de type D 240 X de Petterssons Electronik : Cette méthode permet de réaliser des points d'écoute répartis sur la zone d'étude et donc d'inventorier les différents milieux du site au cours d'une soirée. La détection active a été réalisée sur les points 1 à 10. Cette méthode permet également de compléter l'écoute par des observations sur le terrain et ainsi d'apporter des informations sur le type d'utilisation du site par les chauves-souris. Un contact est défini comme une séquence différenciée inférieure à 5 s. Dans le cas de séquences plus longues, on comptabilise un contact pour 5 s. Les résultats sont exprimés en nombre de contacts par heure.
- La **détection passive**, consistant à mettre en place des enregistreurs automatiques de type SM2Bat 384 kHz de Wildlife acoustics : Dans le cadre de cette étude, l'utilisation de ces boitiers avait pour

objectif de compléter l'inventaire, notamment en augmentant les chances de détecter les espèces discrètes, et d'étudier la fréquentation du site pendant la période de transit automnal. Un contact est défini comme un enregistrement dont la durée est inférieure à 15 secondes. La comparaison des données quantitatives entre détection active et détection passive est impossible. Le tableau suivant présente le plan d'échantillonnage pour la détection passive.

1.3.6.2 - Analyse des enregistrements

Pour certaines espèces, l'identification nécessite un enregistrement des signaux en expansion de temps. Les enregistrements sont analysés sur ordinateur à l'aide du logiciel Batsound selon la méthode établie par Michel Barataud (BARATAUD, 2012).

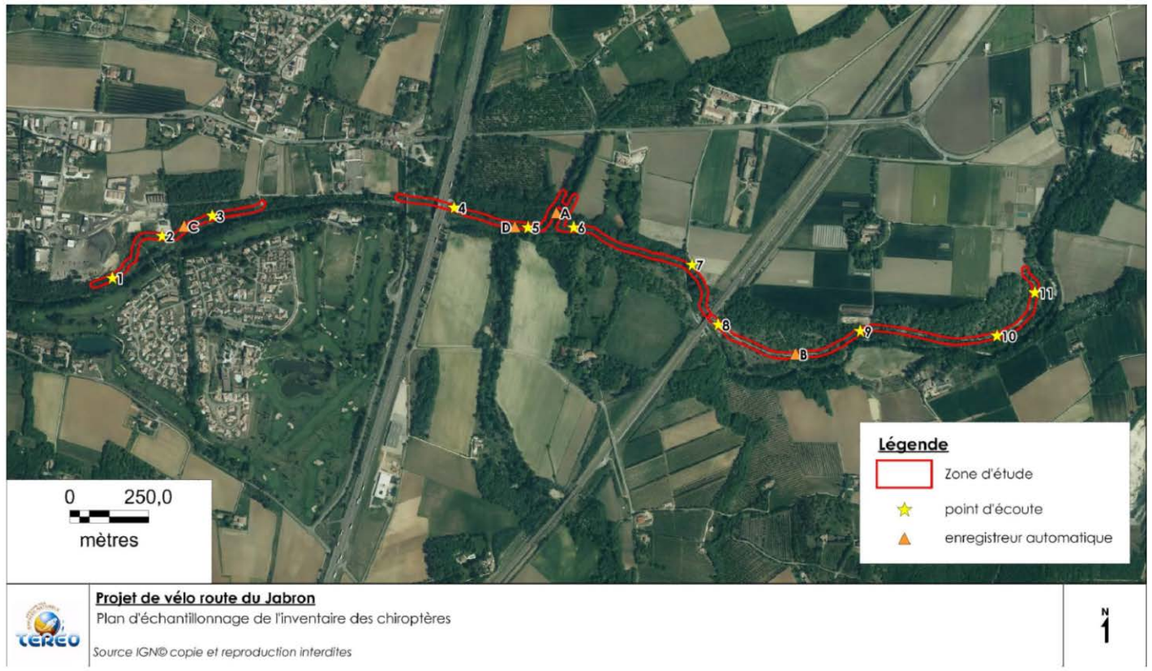
Pour les enregistreurs automatiques, le logiciel Sonochiro permettra de faire un premier tri des enregistrements afin de réduire le temps d'analyse. Les résultats du logiciel seront contrôlés par un chiroptérologue qui analysera selon la méthode Barataud un échantillon de sons pour chaque espèce ou groupe d'espèces.

1.3.6.3 - Limites de la méthode

Les inventaires acoustiques présentent certaines limites. Les enregistrements ne permettent pas toujours une identification spécifique notamment dans le cas des espèces du genre *Myotis* et *Plecotus*. Des espèces proches comme le grand murin et le petit murin ont des émissions ultrasonores semblables qui ne peuvent pas toujours être distinguées.

Les distances de détection des différentes espèces ne sont pas identiques. Les ultrasons émis par des espèces telles que les noctules peuvent être détectés à une distance supérieure à 100 m alors que ceux des rhinolophes ne sont captés qu'à quelques mètres du détecteur. On distinguera donc 3 groupes en fonction de la puissance du sonar : fort (noctules, sérotines, molosse), moyenne (pipistrelles, vespère, minioptère) et faible (barbastelle, murins, oreillards, rhinolophes). La comparaison des activités entre ces groupes n'est pas possible. Les espèces avec une puissance de sonar forte seront facilement contactées en cas de présence sur le site alors que la mise en évidence des espèces avec une puissance de sonar faible sera plus complexe.

Enfin, les prospections acoustiques peuvent parfois être perturbées par des sons parasites. Certains orthoptères rendent l'écoute et l'analyse des enregistrements plus complexes.



Carte 7 : plan d'échantillonnage des chiroptères

Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron

PROJET VELOROUTE-VOIE VERTE DE LA VALLEE DU JABRON

Section Montélimar / La Bâtie-Rolland









Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de La Bâtie-Rolland

Février 2015

SOMMAIRE

1 - INFORMATION page 3

2 - NOTICE EXPLICATIVE page 3

3 – DOCUMENTS MONTRANTS LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU page 5

Le présent projet a fait l'objet d'une délibération du Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron, maître d'ouvrage de l'opération, pour valider la transmission des éléments permettant la mise à l'enquête publique du projet de Véloroute voie-verte de la vallée du Jabron.

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN DU ROUBION ET DU JABRON

Chemin de Bec de Jus – 26450 Cléon d'Andran

COMITE SYNDICAL

Séance du 17 décembre 2013
Convoquée le 9 décembre 2013

L'an deux mille treize, le dix sept du mois de décembre, le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron s'est réuni à la maison de la Communauté et des Syndicats intercommunaux, à Cléon d'Andran, sous la présidence de Monsieur Robert PALLUEL, Président.

Membres en exercice : 28 Présents ou représentés : 16 Votants : 18 Excusés : 7 Absents : 5

ETAIENT PRESENTS :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Robert PALLUEL, Eric LOISEAU, Gérard SYLVESTRE, Michel GLEIZE.
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Bernard KESSLER, Hervé ICARD, André ANGELLOZ-NICOUD.
C.A. MONTELIMAR - SESAME : Robert LEOPOLD, Jean-Jacques GARDE, Yves COURBIS, René VECCHIATTO, Catherine AUTAJON.
C.C. DU VAL DE DROME : Jean -Michel GAUDET, Gérard CROZIER, Daniel GILLES, Pierre BELLE.

ETAIENT EXCUSES :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Maïa CAVET (Pouvoir à Robert PALLUEL).
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Marc PROVOST, Jean PEILLARD (présence de sa suppléante Pierrette GARY), Christian RICHARD.
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Louis MERLE, Jean-Bernard CHARPENEL (Pouvoir à Jean-Jacques GARDE) Joël LOCHE,

ETAIENT ABSENTS :
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Bernard MOUTON, Raymond D'AILLECOURT, Michel SAUVINET.
COMMUNE DE MALATAVERNE : Jean-Louis EYRAUD.
C.C. DU VAL DE DROME : Didier VERNET

OBJET : Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron / Mise à l'enquête publique

Dans le cadre d'un marché en date du 19 avril 2013, le groupement de bureaux d'études constitué de B.E.A.C (mandataire), SOBERCO Environnement et ACOGEC s'est vu confier la mise à jour des études préalables à la réalisation de la VVV de la Vallée du Jabron et la constitution des différents dossiers réglementaires.

Aujourd'hui, et compte tenu du délai de validité des subventions régionales inscrites au CDRA et des délais d'instruction du dossier par les services de l'Etat, il est demandé au Comité Syndical de valider l'avant – projet et d'autoriser le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme les pièces suivantes en vue de leur mise à l'enquête :

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
Dossier d'enquête parcellaire
Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Dossier loi sur l'eau
Demande d'autorisation de défrichement
Demande dérogation au titre des espèces protégées

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical à la majorité de ses membres présents (4 abstentions / 2 votes contre) autorise le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme l'ensemble des pièces susvisées pour mise à l'enquête publique du projet de la Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Ont signé les membres présents
Suivent les signatures

POUR EXPEDITION CONFORME
Délibération affichée le 18 décembre 2013
Fait à Cléon d'Andran le 18 décembre 2013

LE PRESIDENT

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN
du Roubion et du Jabron
CHEMIN DE BEC DE JUS
26450 CLEON D'ANDRAN
Tél. : 04 75 90 13 96

1. INFORMATION

Le projet d'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – La Bâtie-Rolland nécessite une adaptation locale et une évolution des dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de La Bâtie-Rolland.

Une procédure de mise en compatibilité du PLU est donc nécessaire pour la réalisation des travaux d'aménagement.

Cette procédure de mise en compatibilité fait l'objet d'une enquête publique effectuée conjointement, à l'enquête publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique (DUP), relative à l'ensemble des travaux d'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – La Bâtie-Rolland.

Déclaration d'Utilité Publique (DUP) emportant mise en compatibilité (MEC) du PLU

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet la prise en compte du projet dans le Plan Local d'Urbanisme.

En effet, une opération pour laquelle une Déclaration d'utilité Publique (DUP) est sollicitée et qui n'apparaît pas compatible avec les dispositions du PLU opposable nécessite que l'enquête préalable à la DUP concernant cette opération porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

L'arrêté de DUP emporte alors approbation des nouvelles dispositions du PLU.

2. NOTICE EXPLICATIVE

Contexte de réalisation

Le présent projet concerne l'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron sur la section Montélimar--La Bâtie-Rolland. Le présent projet représente un linéaire d'environ 20 500 m. Il présente les caractéristiques suivantes :

- des sections partagées (véloroute). Le projet consiste à affirmer l'itinéraire par des bandes au sol (bandes cyclables) ou à élargir les voiries existantes. Les véloroutes représentent 4,2 km au total sur l'itinéraire.

- des sections en site propre (voie verte). Il est prévu la réalisation d'une chaussée de trois mètres de large, compromis entre la fonctionnalité, la fréquentation et le coût. Au total le projet propose de développer 16,3 km de voie verte.

Les principaux enjeux du projet concernent :

- la préservation des milieux écologiques sensibles de certaines sections,
- la prise en compte des conflits d'usages, des accès et nuisances diverses aux abords des secteurs habités et des zones agricoles,
- la prise en compte des contraintes hydrauliques (préservation du champ d'expansion des crues et préservation de la qualité de la ressource),
- l'adaptation de la voie verte aux contraintes topographiques,
- l'intégration paysagère de la véloroute - voie verte et des aménagements connexes.

Objet

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de La Bâtie-Rolland est nécessaire à la réalisation des travaux d'aménagement de la véloroute voie verte du Jabron, située sur les communes de Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron et La Bâtie-Rolland, opération dont la déclaration d'utilité publique est sollicitée.

La mise en compatibilité du PLU de La Bâtie-Rolland se traduit par une adaptation de tous les éléments du PLU non compatibles avec le projet. Ce document d'urbanisme a été approuvé en janvier 2014.

Modalités de mise en compatibilité

La mise en compatibilité des documents de planification urbaine est régie par le Code de l'urbanisme en vigueur et en particulier dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique par les articles L.123-14 et L.123-14-2 et R.123-23-1.

L'article L. 123-14 prévoit que : « *Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique.* »
« *Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible ave les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2.* »
A l'issue de l'enquête « *Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à la commune concernée. Si celle-ci ne s'est pas prononcé dans un délai de deux mois, elle est réputée avoir donné un avis favorable.* » (Article R. 123-23-1, 4ème paragraphe)
Conformément à l'Article L. 123-14-2 du Code de l'urbanisme, « *la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvé par la déclaration d'utilité publique.* »

Mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité du PLU consiste à prendre en compte les caractéristiques de l'opération dans les diverses pièces composant le dossier du PLU opposable de la commune de La Bâtie-Rolland.

Ce dossier comprend le règlement du PLU de la commune de La Bâtie-Rolland.

Ce règlement est composé d'un document écrit et des documents graphiques qui définissent le zonage et les règles d'occupation et d'utilisation des sols applicables à chaque terrain. Ces documents assurent un cadre juridique réglementaire pour tout projet d'ensemble qui souhaite être développé sur un site.

Parmi les documents graphiques, le présent projet de mise en compatibilité du PLU intéresse le plan de zonage de la commune au 1 / 5 000, ainsi que les deux zooms au 1 / 2 000 et 1 / 2 500.

1. Ce plan représente notamment le zonage et diverses servitudes d'urbanisme applicables à chaque terrain (emplacements réservés de voirie, emplacements réservés pour équipements publics, etc…).

➢ **Le projet d'aménagement de la véloroute voie-verte n'intercepte pas d'emplacement réservé. La procédure de mise en compatibilité sera l'occasion d'inscrire l'aménagement dans un nouvel emplacement réservé (n° 12).**

2. Le projet d'aménagement de la véloroute voie-verte du Jabron s'inscrit en zones N et A.

La **zone A** est à vocation agricole.

Elle est à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

La **zone N** recouvre les espaces à protéger pour :

- sauvegarder la qualité des sites, des paysages et des milieux naturels, en fonction notamment de leur intérêt esthétique, historique et écologique.

Elle concerne notamment les bois et forêts. L'ensemble de ces espaces peut être classé comme espace boisé.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées sur ces zones.

➢ **Les zonages existants ne nécessitent pas de mise en compatibilité.**

3. Les travaux d'aménagement de véloroute voie-verte du Jabron imposent la suppression d' « espaces boisés classés ».

➢ **La délimitation des espaces boisés classés sera localement revue.**

Il est nécessaire de retranscrire ces différentes évolutions dans le plan de zonage au 1 / 5 000 planches 1-2 et les zooms au 1 / 2 500 planches 1-2 et 1 / 2 000 planche 1 : création d'un emplacement réservé (n° 12) et suppression d'espaces boisés classés, en lien avec l'aménagement projeté.

3. DOCUMENTS MONTRANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Tableau des emplacements réservés – État actuel

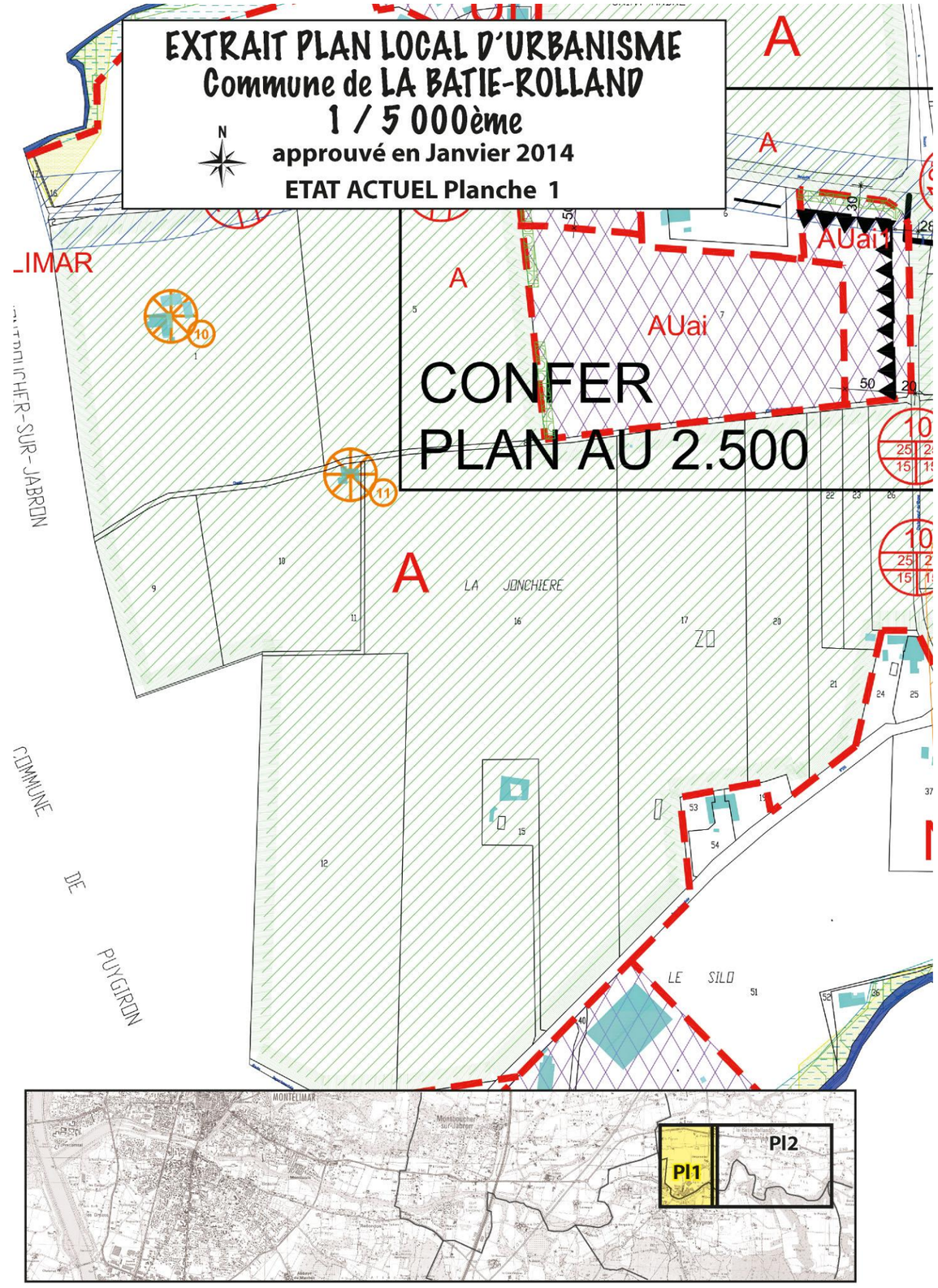
Liste des emplacements réservés

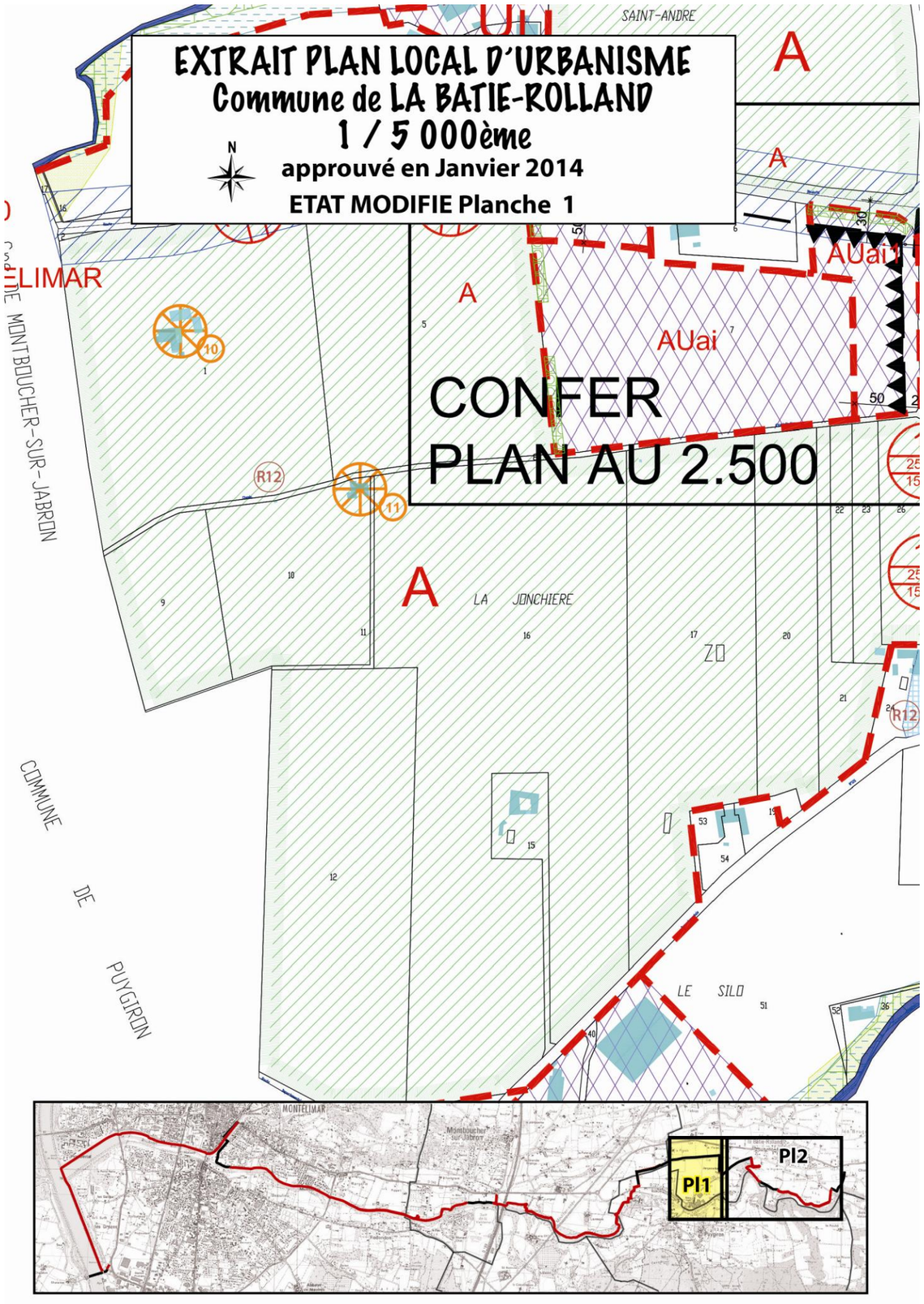
N° d'ordre	Désignation	Bénéficiaire	Surfaces approximatives
R1	Aménagement d'un Chemin piéton Emprise : 3 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	90 ml
R2	Espace médical et/ou jardin public	Commune de LA BATIE ROLLAND	1.320 m²
R5	Elargissement du Chemin de la Vignerie Emprise : 15 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	500 ml
R6	Elargissement du Chemin de Trimonde Emprise : 10 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	650 ml
R7	Aménagement d'un chemin piéton Emprise : 3 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	70 ml
R8	Création d'une voie d'accès au lieudit Gillard Sud Emprise : 8 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	70 ml
R9	Création d'une voie de liaison entre la RD540 et le Chemin de la Vignerie Emprise : 10 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	200 ml
R10	Aménagement de terrain de sport	Commune de LA BATIE ROLLAND	1,000 m²
R11	Elargissement de la RD126	Département de la Drôme	1,200 ml

Tableau des emplacements réservés – État modifié

Liste des emplacements réservés

N° d'ordre	Désignation	Bénéficiaire	Surfaces approximatives
R1	Aménagement d'un Chemin piéton Emprise : 3 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	90 ml
R2	Espace médical et/ou jardin public	Commune de LA BATIE ROLLAND	1.320 m²
R5	Elargissement du Chemin de la Vignerie Emprise : 15 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	500 ml
R6	Elargissement du Chemin de Trimonde Emprise : 10 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	650 ml
R7	Aménagement d'un chemin piéton Emprise : 3 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	70 ml
R8	Création d'une voie d'accès au lieudit Gillard Sud Emprise : 8 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	70 ml
R9	Création d'une voie de liaison entre la RD540 et le Chemin de la Vignerie Emprise : 10 mètres	Commune de LA BATIE ROLLAND	200 ml
R10	Aménagement de terrain de sport	Commune de LA BATIE ROLLAND	1,000 m²
R11	Elargissement de la RD126	Département de la Drôme	1,200 ml
R12	Aménagement de la véloroute voie-verte du Jabron	SMBRJ	24 310 m²

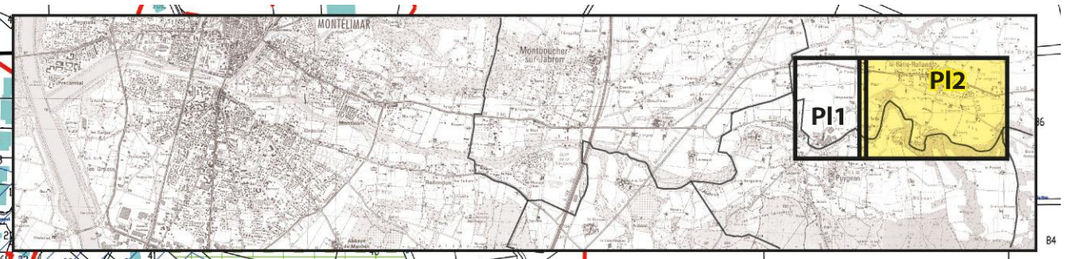

EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 5 000ème
N
approuvé en Janvier 2014
ETAT ACTUEL Planche 1
CONFER
PLAN AU 2.500
A
AUai
ZD
LA JONCHIERE
LE SILO
PUYGIRON
MONTBOUCHER-SUR-JABRON
MONTELIMAR
Pl1
Pl2


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 5 000ème
N
approuvé en Janvier 2014
ETAT MODIFIE Planche 1
CONFER
PLAN AU 2.500
A
AUai
ZD
R12
LA JONCHIERE
LE SILO
PUYGIRON
MONTBOUCHER-SUR-JABRON
MONTELIMAR
Pl1
Pl2

EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 5 000ème
N

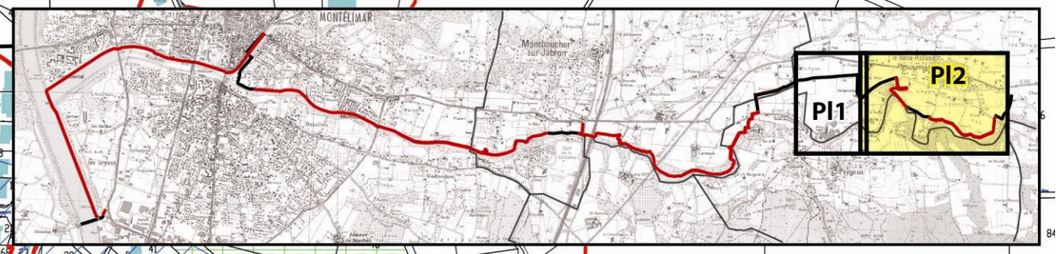
approuvé en Janvier 2014

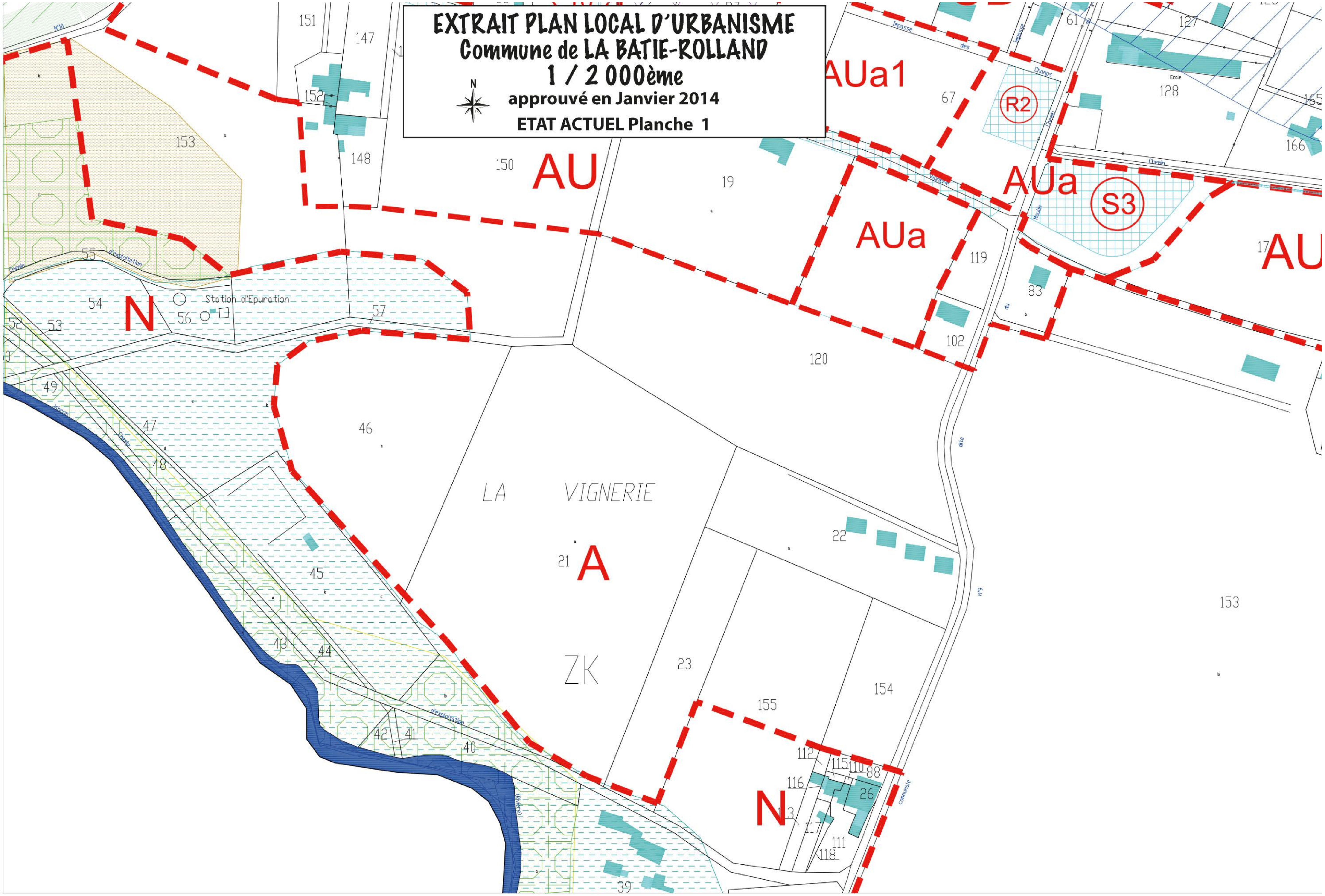
ETAT ACTUEL Planche 2

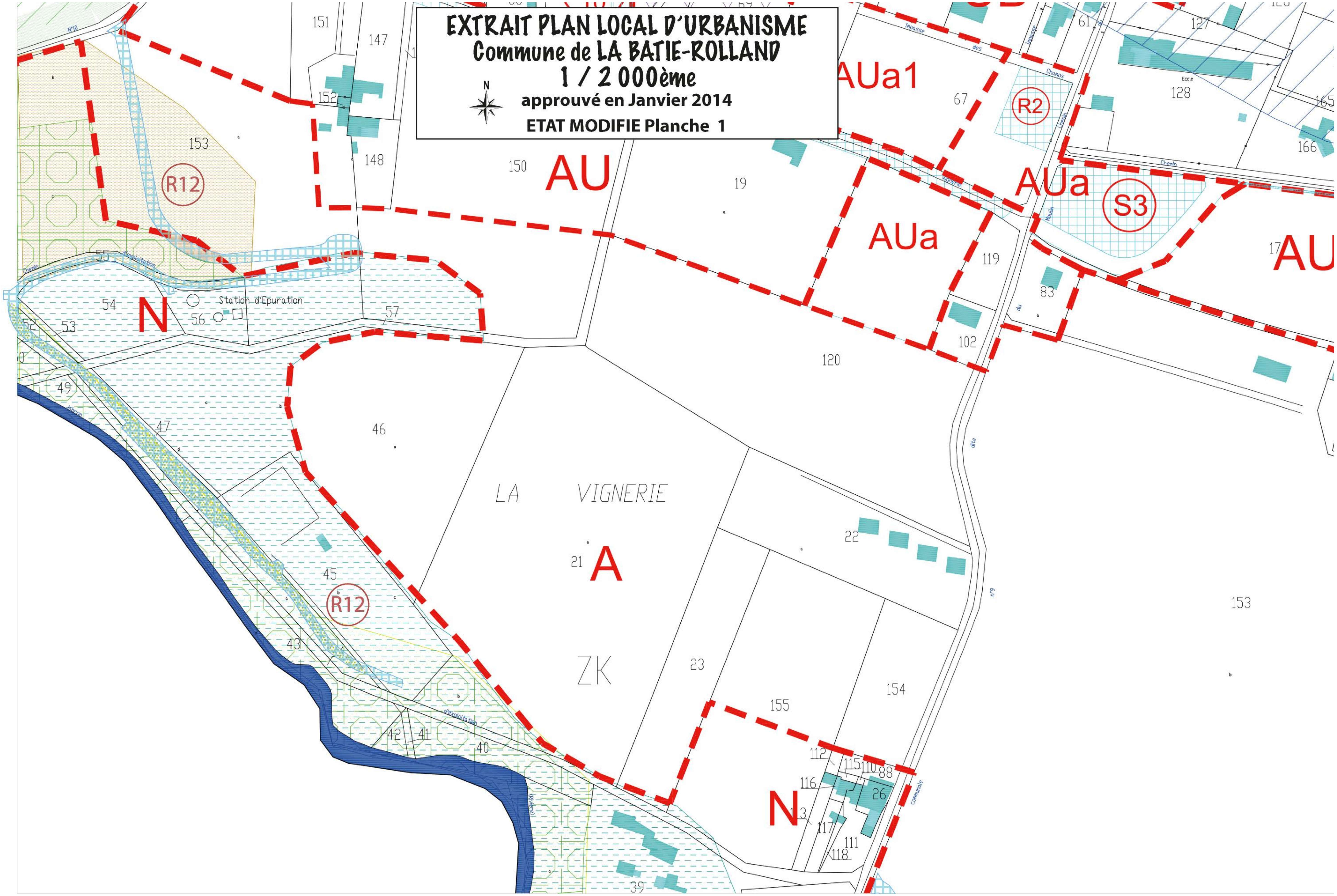


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 5 000ème
approuvé en Janvier 2014

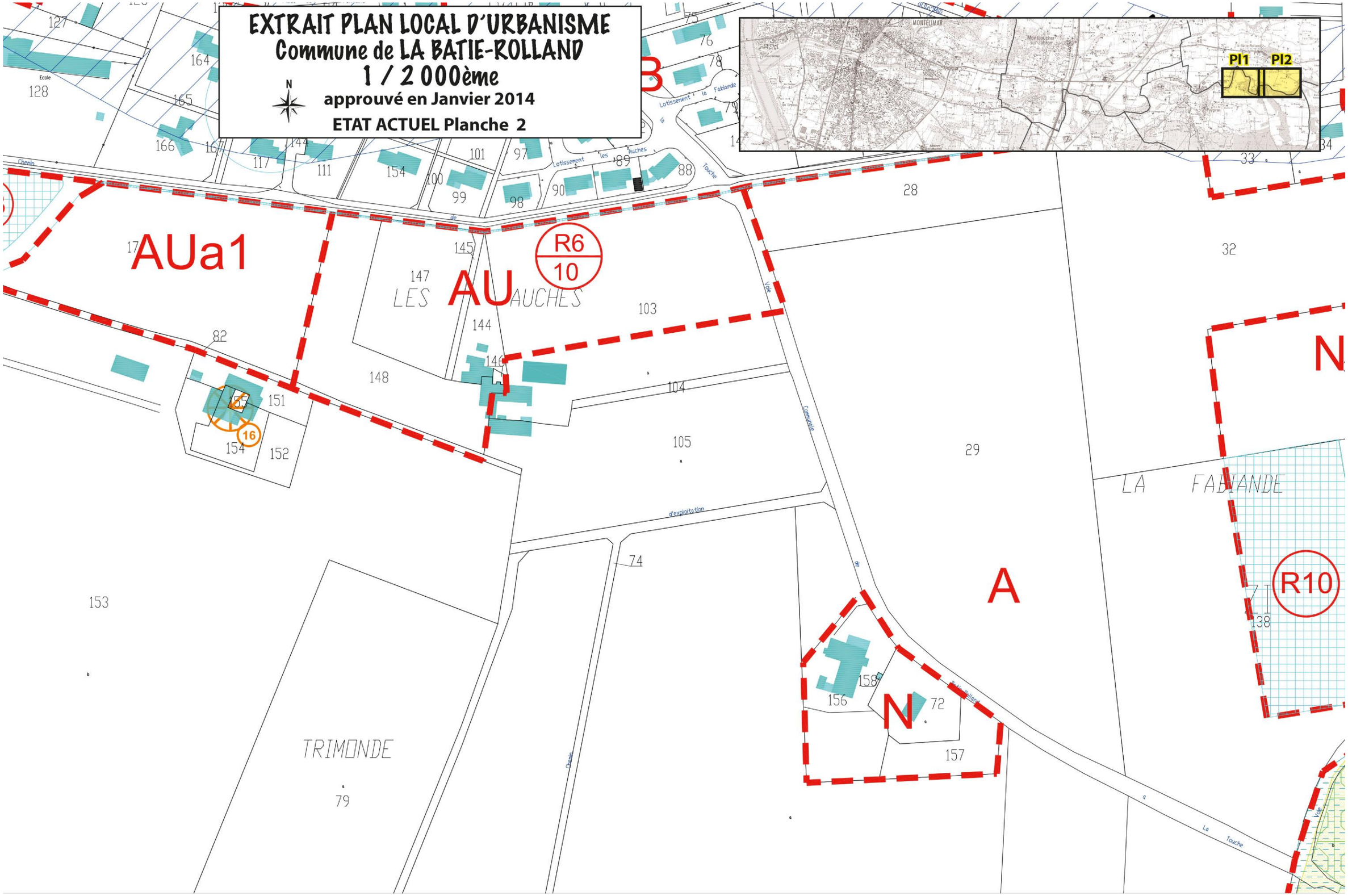
ETAT MODIFIE Planche 2

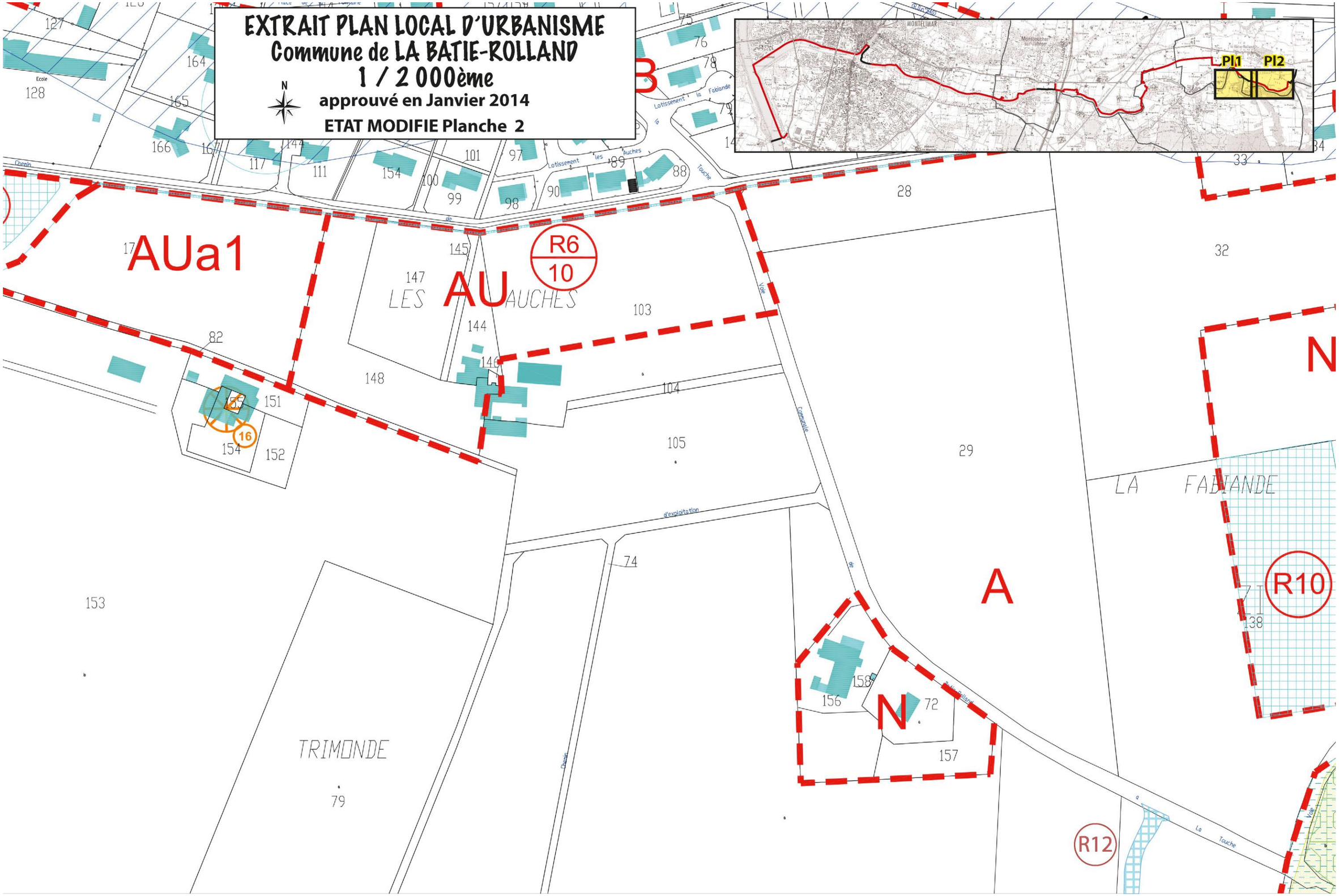



EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 2 000ème
N
approuvé en Janvier 2014
ETAT ACTUEL Planche 1
AU
AUa1
AUa
AUa
AU
R2
S3
N
Station d'Epuration
LA VIGNERIE
A
ZK
N



EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 2 000ème
N
approuvé en Janvier 2014
ETAT MODIFIE Planche 1
AU
AUa1
AUa
AUa
AU
R2
S3
R12
R12
N
N
A
Station d'Epuration
LA VIGNERIE
ZK

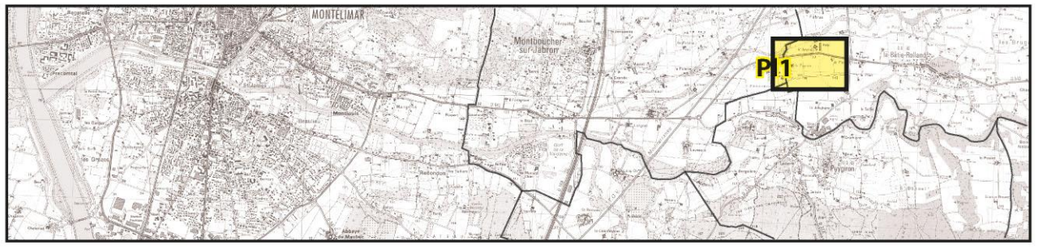

EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 2 000ème
N
approuvé en Janvier 2014
ETAT ACTUEL Planche 2
PI1
PI2
AUa1
AU
LES AUCHES
R6
10
N
R10
A
N
LA FABIANDE
TRIMONDE
Ecole
Chemin
Lotissement la Fablande
Lotissement les Auches
Touche
Voie communale
Chemin d'exploitation
Chemin
La Touche
127
128
164
165
166
167
117
111
144
154
100
99
98
97
101
90
89
88
76
78
79
28
32
33
34
17
145
147
144
146
148
103
104
105
82
151
154
152
155
16
153
74
79
29
138
158
156
72
157

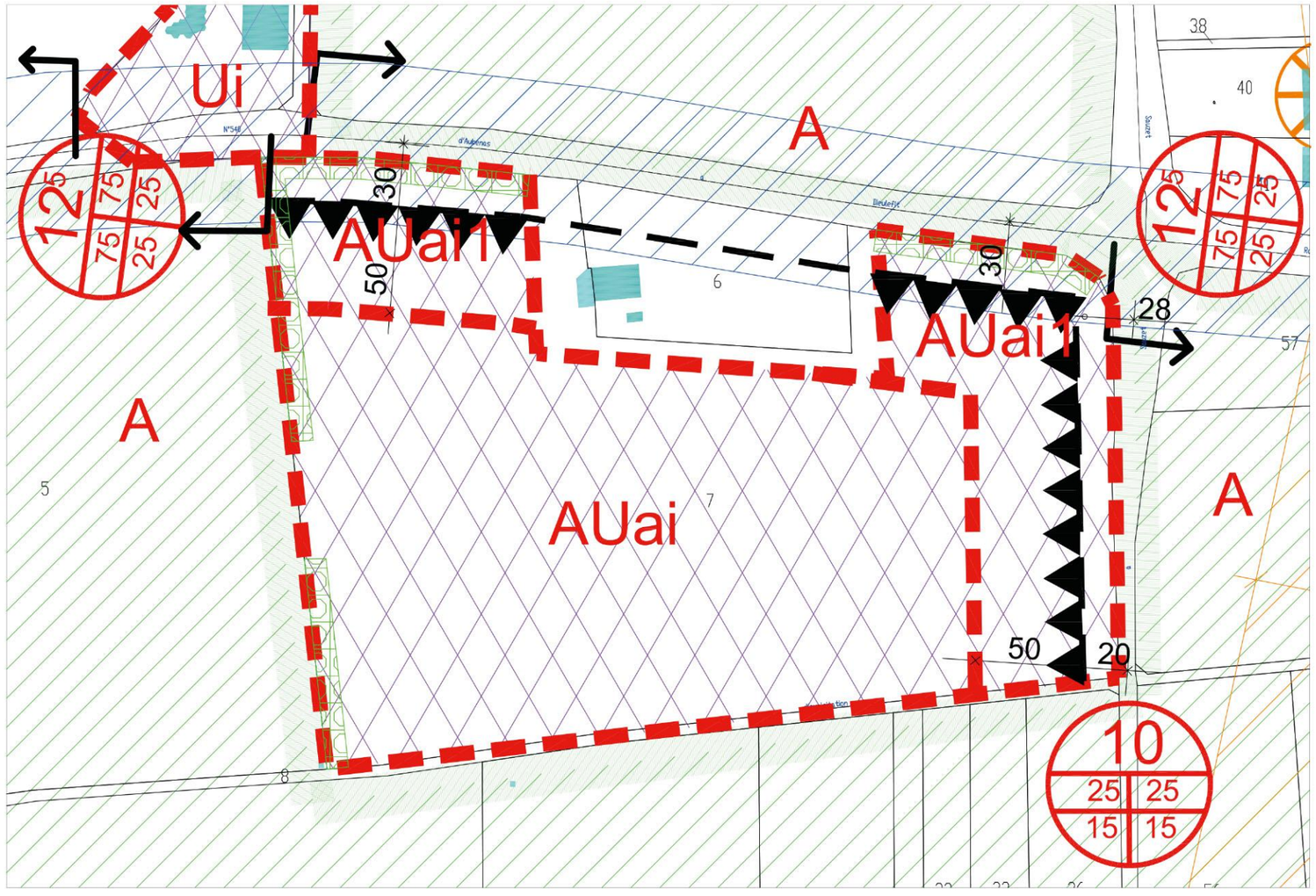

EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 2 000ème
N
approuvé en Janvier 2014
ETAT MODIFIE Planche 2
MONTELIMAR
Pl1
Pl2
AUa1
AU
LES AUCHES
R6
10
A
N
R10
R12
LA FABIANDE
TRIMONDE
Chemin
Lotissement les Auches
Lotissement la Fabiande
Voie Communale
Chemin d'exploitation
La Touche
17
82
127
128
164
165
166
167
117
111
144
154
101
97
100
99
98
90
89
88
76
78
79
14
33
34
28
32
145
147
103
144
146
148
104
105
29
151
155
16
154
152
153
74
79
158
156
72
157
138

EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 2 500ème
N

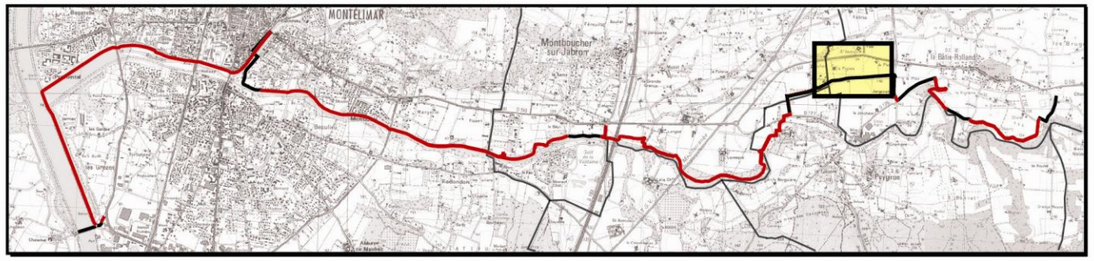
approuvé en Janvier 2014

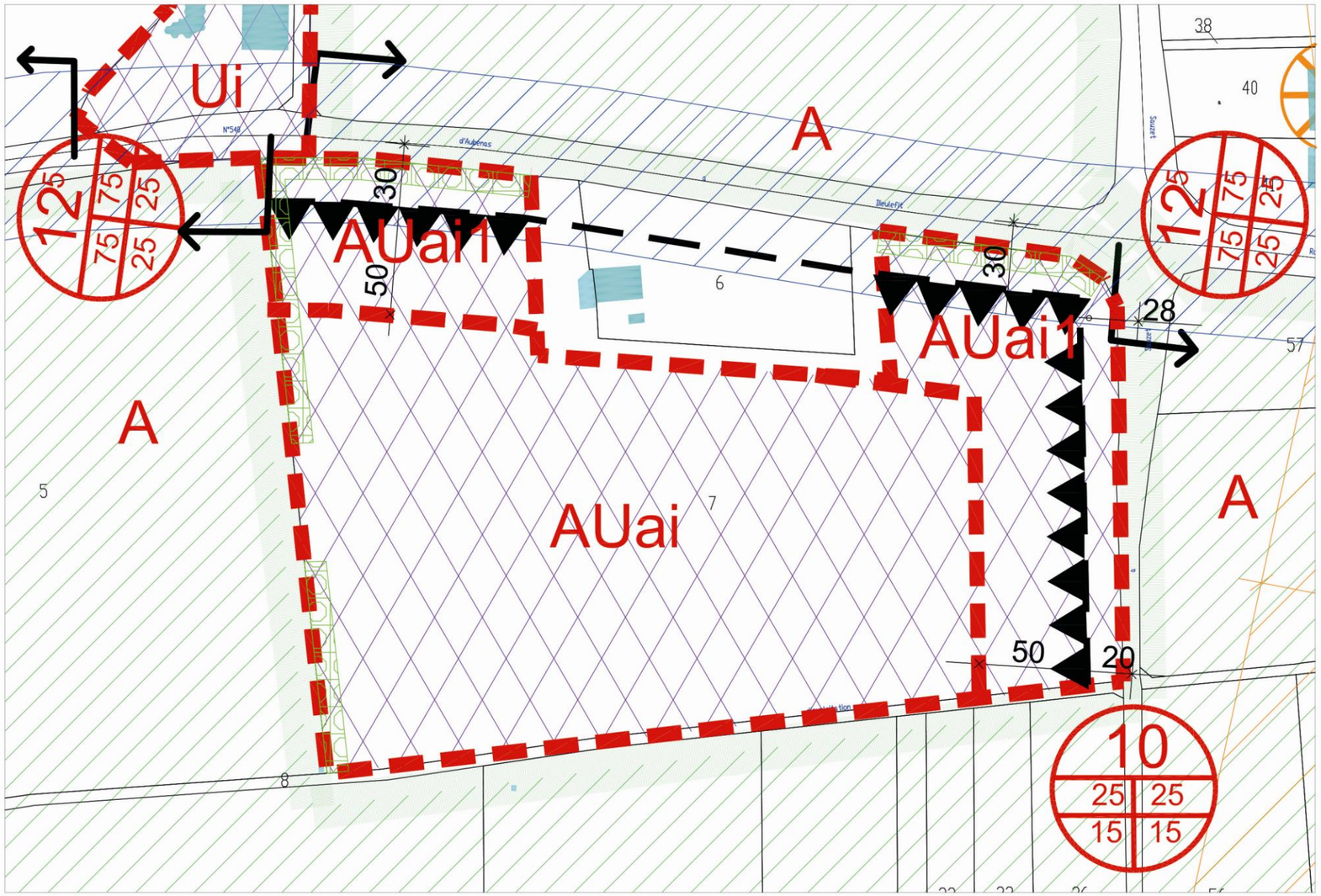
ETAT ACTUEL Planche 1





EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de LA BATIE-ROLLAND
1 / 2 500ème
N
approuvé en Janvier 2014
ETAT MODIFIE Planche 1





Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron

PROJET VELOROUTE-VOIE VERTE DE LA VALLEE DU JABRON

Section Montélimar / La Bâtie-Rolland



Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Montboucher-sur-Jabron

Février 2015

SOMMAIRE

1 - INFORMATION page 3

2 - NOTICE EXPLICATIVE page 3

3 – DOCUMENTS MONTRANTS LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU page 5

Le présent projet a fait l'objet d'une délibération du Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron, maître d'ouvrage de l'opération, pour valider la transmission des éléments permettant la mise à l'enquête publique du projet de Véloroute voie-verte de la vallée du Jabron.

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN DU ROUBION ET DU JABRON

Chemin de Bec de Jus – 26450 Cléon d'Andran

COMITE SYNDICAL

Séance du 17 décembre 2013
Convoquée le 9 décembre 2013

L'an deux mille treize, le dix sept du mois de décembre, le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron s'est réuni à la maison de la Communauté et des Syndicats intercommunaux, à Cléon d'Andran, sous la présidence de Monsieur Robert PALLUEL, Président.

Membres en exercice : 28 Présents ou représentés : 16 Votants : 18 Excusés : 7 Absents : 5

ETAIENT PRESENTS :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Robert PALLUEL, Eric LOISEAU, Gérard SYLVESTRE, Michel GLEIZE.
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Bernard KESSLER, Hervé ICARD, André ANGELLOZ-NICOUD.
C.A. MONTELIMAR - SESAME : Robert LEOPOLD, Jean-Jacques GARDE, Yves COURBIS, René VECCHIATTO, Catherine AUTAJON.
C.C. DU VAL DE DROME : Jean -Michel GAUDET, Gérard CROZIER, Daniel GILLES, Pierre BELLE.

ETAIENT EXCUSES :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Maïa CAVET (Pouvoir à Robert PALLUEL).
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Marc PROVOST, Jean PEILLARD (présence de sa suppléante Pierrette GARY), Christian RICHARD.
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Louis MERLE, Jean-Bernard CHARPENEL (Pouvoir à Jean-Jacques GARDE) Joël LOCHE,

ETAIENT ABSENTS :
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Bernard MOUTON, Raymond D'AILLECOURT, Michel SAUVINET.
COMMUNE DE MALATAVERNE : Jean-Louis EYRAUD.
C.C. DU VAL DE DROME : Didier VERNET

OBJET : Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron / Mise à l'enquête publique

Dans le cadre d'un marché en date du 19 avril 2013, le groupement de bureaux d'études constitué de B.E.A.C (mandataire), SOBERCO Environnement et ACOGEC s'est vu confier la mise à jour des études préalables à la réalisation de la VVV de la Vallée du Jabron et la constitution des différents dossiers réglementaires.

Aujourd'hui, et compte tenu du délai de validité des subventions régionales inscrites au CDRA et des délais d'instruction du dossier par les services de l'Etat, il est demandé au Comité Syndical de valider l'avant – projet et d'autoriser le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme les pièces suivantes en vue de leur mise à l'enquête :

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
Dossier d'enquête parcellaire
Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Dossier loi sur l'eau
Demande d'autorisation de défrichement
Demande dérogation au titre des espèces protégées

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical à la majorité de ses membres présents (4 abstentions / 2 votes contre) autorise le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme l'ensemble des pièces susvisées pour mise à l'enquête publique du projet de la Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Ont signé les membres présents
Suivent les signatures

POUR EXPEDITION CONFORME
Délibération affichée le 18 décembre 2013
Fait à Cléon d'Andran le 18 décembre 2013

LE PRESIDENT

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN
du Roubion et du Jabron
CHEMIN DE BEC DE JUS
26450 CLEON D'ANDRAN
Tél. : 04 75 90 13 96

1. INFORMATION

Le projet d'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – La Bâtie-Rolland nécessite une adaptation locale et une évolution des dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montboucher-sur-Jabron.

Une procédure de mise en compatibilité du PLU est donc nécessaire pour la réalisation des travaux d'aménagement.

Cette procédure de mise en compatibilité fait l'objet d'une enquête publique effectuée conjointement, à l'enquête publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique (DUP), relative à l'ensemble des travaux d'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – La Bâtie-Rolland.

Déclaration d'Utilité Publique (DUP) emportant mise en compatibilité (MEC) du PLU

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet la prise en compte du projet dans le Plan Local d'Urbanisme.

En effet, une opération pour laquelle une Déclaration d'utilité Publique (DUP) est sollicitée et qui n'apparaît pas compatible avec les dispositions du PLU opposable nécessite que l'enquête préalable à la DUP concernant cette opération porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

L'arrêté de DUP emporte alors approbation des nouvelles dispositions du PLU.

2. NOTICE EXPLICATIVE

Contexte de réalisation

Le présent projet concerne l'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron sur la section Montélimar--La Bâtie-Rolland. Le présent projet représente un linéaire d'environ 20 500 m. Il présente les caractéristiques suivantes :

- des sections partagées (véloroute). Le projet consiste à affirmer l'itinéraire par des bandes au sol (bandes cyclables) ou à élargir les voiries existantes. Les véloroutes représentent 4,2 km au total sur l'itinéraire.

- des sections en site propre (voie verte). Il est prévu la réalisation d'une chaussée de trois mètres de large, compromis entre la fonctionnalité, la fréquentation et le coût. Au total le projet propose de développer 16,3 km de voie verte.

Les principaux enjeux du projet concernent :

- la préservation des milieux écologiques sensibles de certaines sections,
- la prise en compte des conflits d'usages, des accès et nuisances diverses aux abords des secteurs habités et des zones agricoles,
- la prise en compte des contraintes hydrauliques (préservation du champ d'expansion des crues et préservation de la qualité de la ressource),
- l'adaptation de la voie verte aux contraintes topographiques,
- l'intégration paysagère de la véloroute - voie verte et des aménagements connexes.

Objet

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montboucher-sur-Jabron est nécessaire à la réalisation des travaux d'aménagement de la véloroute voie verte du Jabron, située sur les communes de Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron et La Bâtie-Rolland, opération dont la déclaration d'utilité publique est sollicitée.

La mise en compatibilité du PLU de Montboucher-sur-Jabron se traduit par une adaptation de tous les éléments du PLU non compatibles avec le projet. Ce document d'urbanisme a été approuvé le 15 novembre 2011.

Modalités de mise en compatibilité

La mise en compatibilité des documents de planification urbaine est régie par le Code de l'urbanisme en vigueur et en particulier dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique par les articles L.123-14 et L.123-14-2 et R.123-23-1.

L'article L. 123-14 prévoit que : « *Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique.* »
« *Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible ave les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2.* »
A l'issue de l'enquête « *Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à la commune concernée. Si celle-ci ne s'est pas prononcé dans un délai de deux mois, elle est réputée avoir donné un avis favorable.* » (Article R. 123-23-1, 4ème paragraphe)
Conformément à l'Article L. 123-14-2 du Code de l'urbanisme, « *la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvé par la déclaration d'utilité publique.* »

Mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité du PLU consiste à prendre en compte les caractéristiques de l'opération dans les diverses pièces composant le dossier du PLU opposable de la commune de Montboucher-sur-Jabron.

Ce dossier comprend le règlement du PLU de la commune de Montboucher-sur-Jabron.

Ce règlement est composé d'un document écrit et des documents graphiques qui définissent le zonage et les règles d'occupation et d'utilisation des sols applicables à chaque terrain. Ces documents assurent un cadre juridique réglementaire pour tout projet d'ensemble qui souhaite être développé sur un site.

Parmi les documents graphiques, le présent projet de mise en compatibilité du PLU intéresse les deux plans de zonage de la commune, Plan d'ensemble au 1 / 5 000 et Zoom du village au 1 / 2 500.

1. Ce plan représente notamment le zonage et diverses servitudes d'urbanisme applicables à chaque terrain (emplacements réservés de voirie, emplacements réservés pour équipements publics, etc…).

➢ **Le projet d'aménagement de la véloroute voie-verte n'intercepte pas d'emplacement réservé. La procédure de mise en compatibilité sera l'occasion d'inscrire l'aménagement dans un nouvel emplacement réservé (n° 13).**

2. Le projet d'aménagement de la véloroute voie-verte du Jabron s'inscrit en zones N, Ns, Ng, UD, AUj et A.

Les **zones urbaines dites " zones U "** correspondent aux secteurs déjà urbanisés et aux secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

La zone UJ est une zone urbaine à vocation d'activités économiques.

Les **zones à urbaniser dites " zones AU "** correspondent aux secteurs à caractère naturel destinés à être ouverts à l'urbanisation.

Lorsque les équipements publics existants à la périphérie immédiate d'une zone AU ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, les orientations d'aménagement et le règlement définissent les conditions d'aménagement et d'équipement de la zone. Les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et le règlement.

Lorsque les équipements publics existants à la périphérie immédiate d'une zone AU n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, son ouverture à l'urbanisation peut être subordonnée à une modification ou à une révision du P.L.U.

La zone AUj correspond à une zone à urbaniser présentant un caractère naturel, mais destinée à être ouverte à l'urbanisation.

Les **zones urbaines à vocation d'activités économiques dites " zones UD "** correspondent à la zone urbaine à vocation d'habitat, de commerces, de services et d'activités correspondant aux extensions du centre ancien et aux quartiers excentrés.

Les **zones agricoles dites " zones A "** correspondent aux secteurs à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Les zones richesses naturelles et forestières dites " zones N " correspondent aux secteurs à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Cette zone comprend un secteur Ng correspondant au parcours de Golf et un secteur Ns à vocation de sports et loisirs.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées sur ces zones.

➢ **Les zonages existants ne nécessitent pas de mise en compatibilité.**

3. Les travaux d'aménagement de véloroute voie-verte du Jabron imposent la suppression d' « espaces boisés classés ».

➢ **La délimitation des espaces boisés classés sera localement revue.**

Il est nécessaire de retranscrire ces différentes évolutions dans le plan d'ensemble au 1 / 5 000 planches 1-2 et le zoom du village au 1 / 2 500 planches 1-3 : création d'un emplacement réservé (n° 13) et réduction d'espaces boisés classés, en lien avec l'aménagement projeté.

3. DOCUMENTS MONTRANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Tableau des emplacements réservés – État actuel

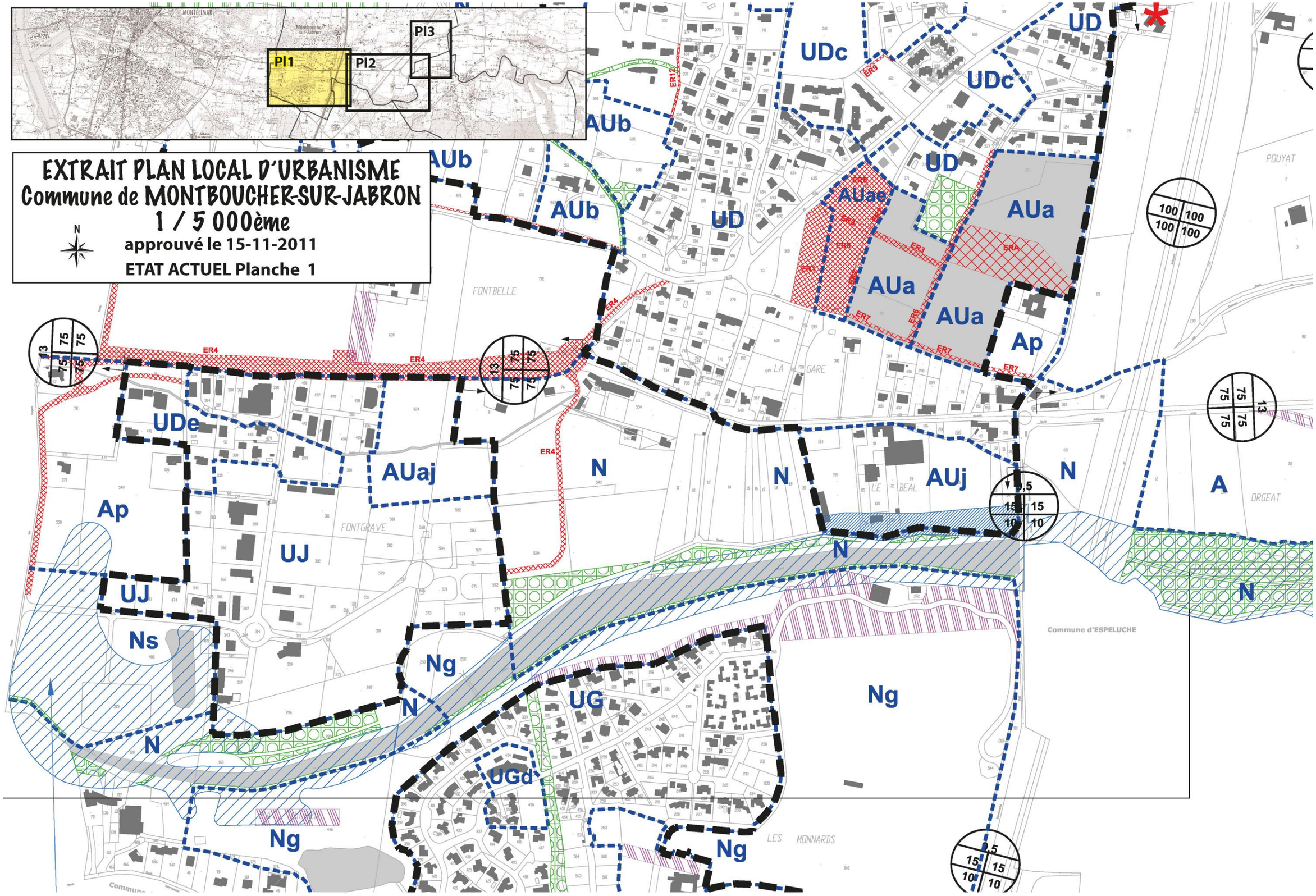
EMPLACEMENTS RESERVES : article L.123-1 8° du code de l'urbanisme

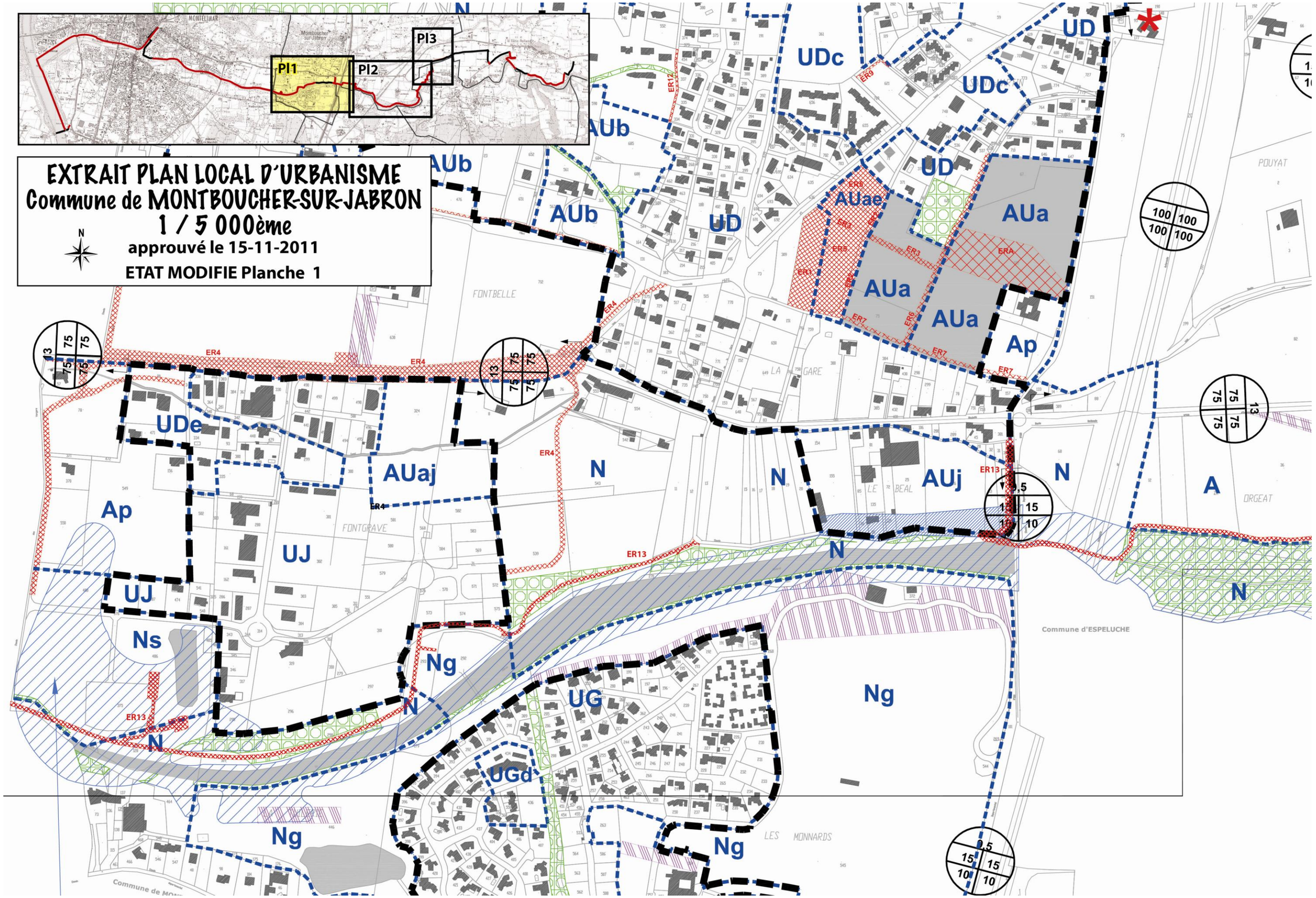
	Affectation	*Bénéficiaire*
ER1	Extension du cimetière	Commune
ER2	Fossé + cheminement piéton	Commune
ER3	Création et élargissement de la voirie (élargissement et prolongement du chemin des Vignes)	Commune
ER4	Aménagement de la RD 540 et connexion des voies secondaires	Conseil Général 26
ER5	Création d'équipements publics à vocation sportive, culturelle et loisirs	Commune
ER6	Création d'une voirie	Commune
ER7	Elargissement du chemin des Aubépines	Commune
ER8	Elargissement du chemin de l'Abri	Commune
ER9	Création d'un chemin piéton (largeur 3 m max)	Commune
ER10	Elargissement de la voie existante	Commune
ER11	Création d'un chemin piéton (largeur 3 m max)	Commune
ER12	Création d'un chemin piéton (largeur 3 m max)	Commune

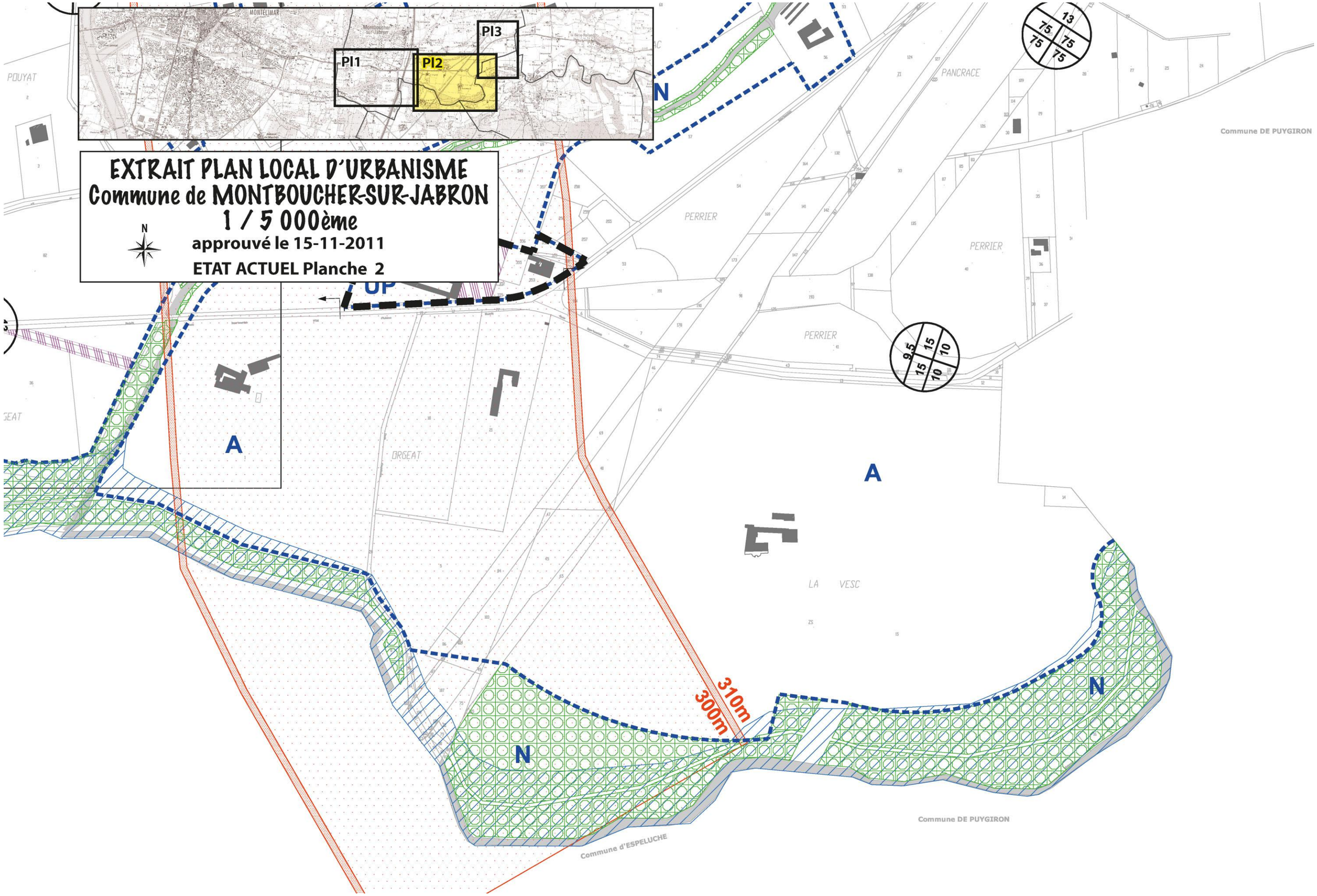
Tableau des emplacements réservés – État modifié

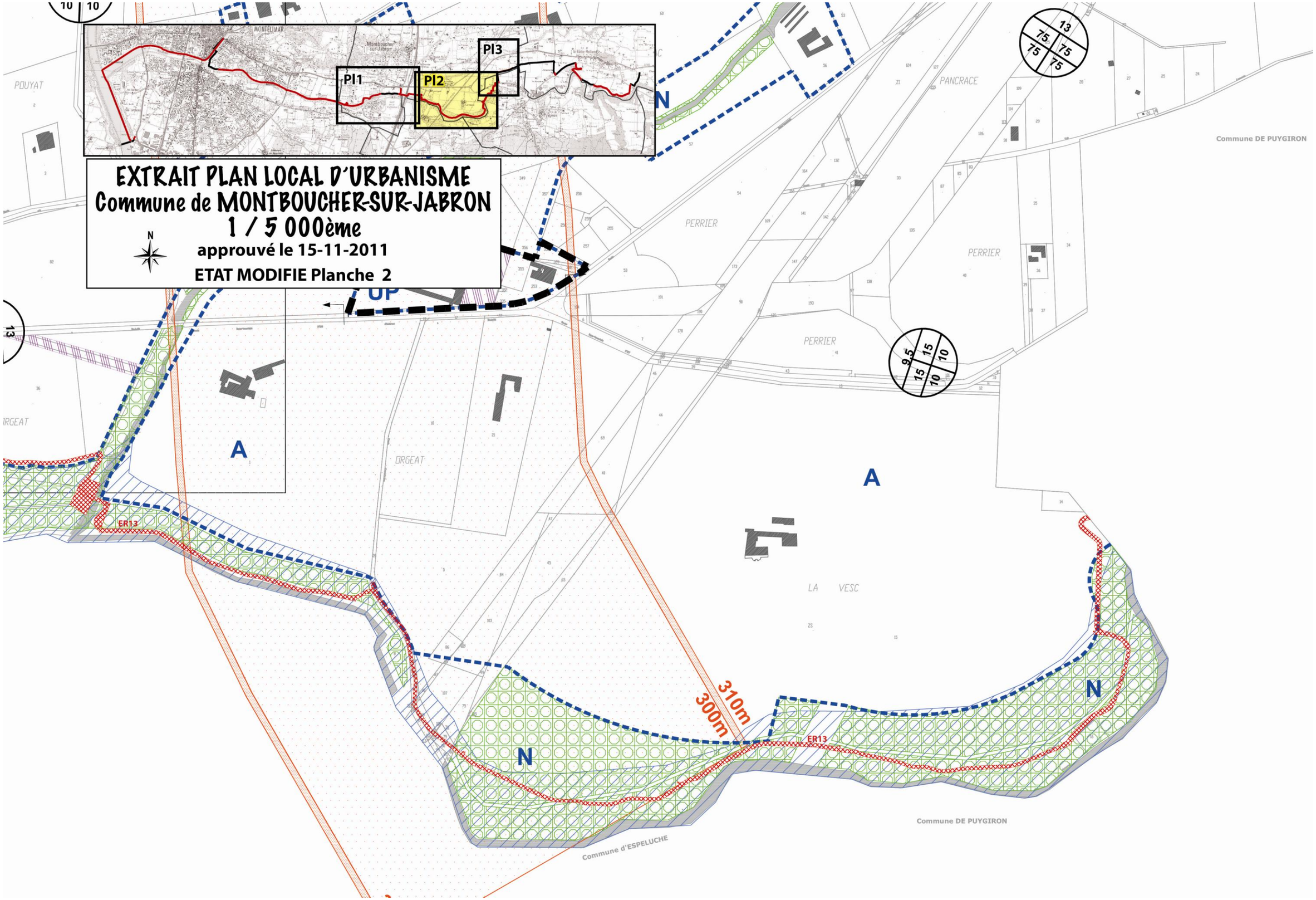
EMPLACEMENTS RESERVES : article L.123-1 8° du code de l'urbanisme

	Affectation	*Bénéficiaire*
ER1	Extension du cimetière	Commune
ER2	Fossé + cheminement piéton	Commune
ER3	Création et élargissement de la voirie (élargissement et prolongement du chemin des Vignes)	Commune
ER4	Aménagement de la RD 540 et connexion des voies secondaires	Conseil Général 26
ER5	Création d'équipements publics à vocation sportive, culturelle et loisirs	Commune
ER6	Création d'une voirie	Commune
ER7	Elargissement du chemin des Aubépines	Commune
ER8	Elargissement du chemin de l'Abri	Commune
ER9	Création d'un chemin piéton (largeur 3 m max)	Commune
ER10	Elargissement de la voie existante	Commune
ER11	Création d'un chemin piéton (largeur 3 m max)	Commune
ER12	Création d'un chemin piéton (largeur 3 m max)	Commune
ER13	Création de la véloroute voie-verte du Jabron	SMBRJ


MONTELIMAR
Montboucher sur Jabron
PI1
PI2
PI3
EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 5 000ème
N
approuvé le 15-11-2011
ETAT ACTUEL Planche 1
UDc
UD
AUb
AUae
AUa
Ap
UDe
AUaj
N
AUj
A
UJ
Ns
Ng
UG
UGd
ER1
ER2
ER3
ER4
ER5
ER6
ER7
ER9
ER12
FONTBELLE
LA GARE
LE BEAL
FONTGRAVE
POUYAT
ORGEAT
LES MONNARDS
Commune d'ESPELUCHE

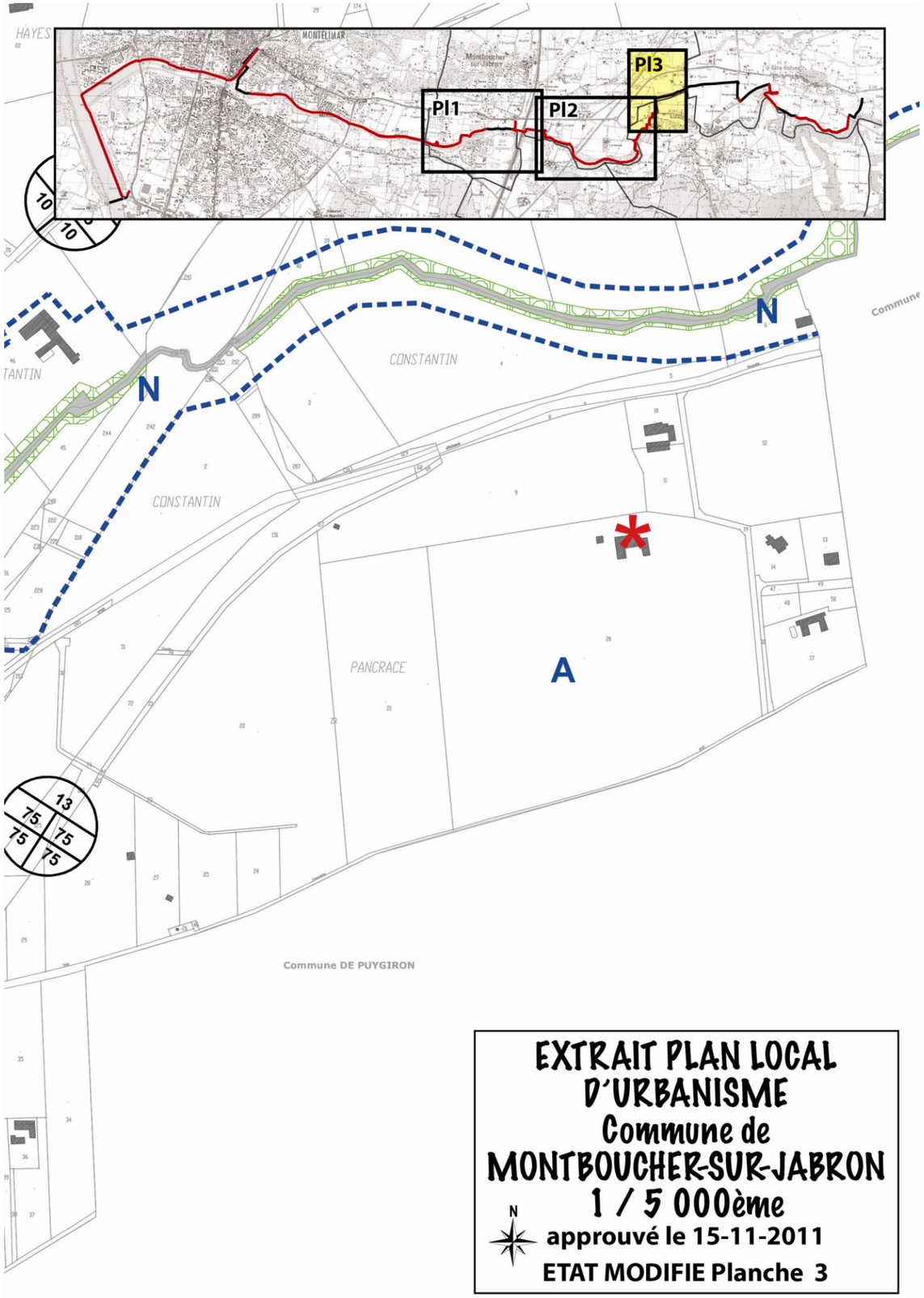

MONTELIMAR
Montboucher sur Jabron
PI1
PI2
PI3
EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 5 000ème
N
approuvé le 15-11-2011
ETAT MODIFIE Planche 1
UDc
UD
AUb
AUae
AUa
Ap
UDe
AUaj
UJ
Ns
Ng
UG
UGd
AUj
N
A
ER1
ER2
ER3
ER4
ER5
ER6
ER7
ER9
ER12
ER13
FONTBELLE
LA GARE
FONTGRAVE
LE BEAL
POUYAT
ORGEAT
LES MONNARDS
Commune d'ESPELUCHE


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 5 000ème
approuvé le 15-11-2011
ETAT ACTUEL Planche 2
N
Pl1
Pl2
Pl3
MONTELIMAR
POUYAT
PANCRACE
PERRIER
ORGEAT
LA VESC
Commune DE PUYGIRON
Commune d'ESPELUCHE
UP
A
N
310m
300m
13
75
75
75
9.5
15
10
15
10

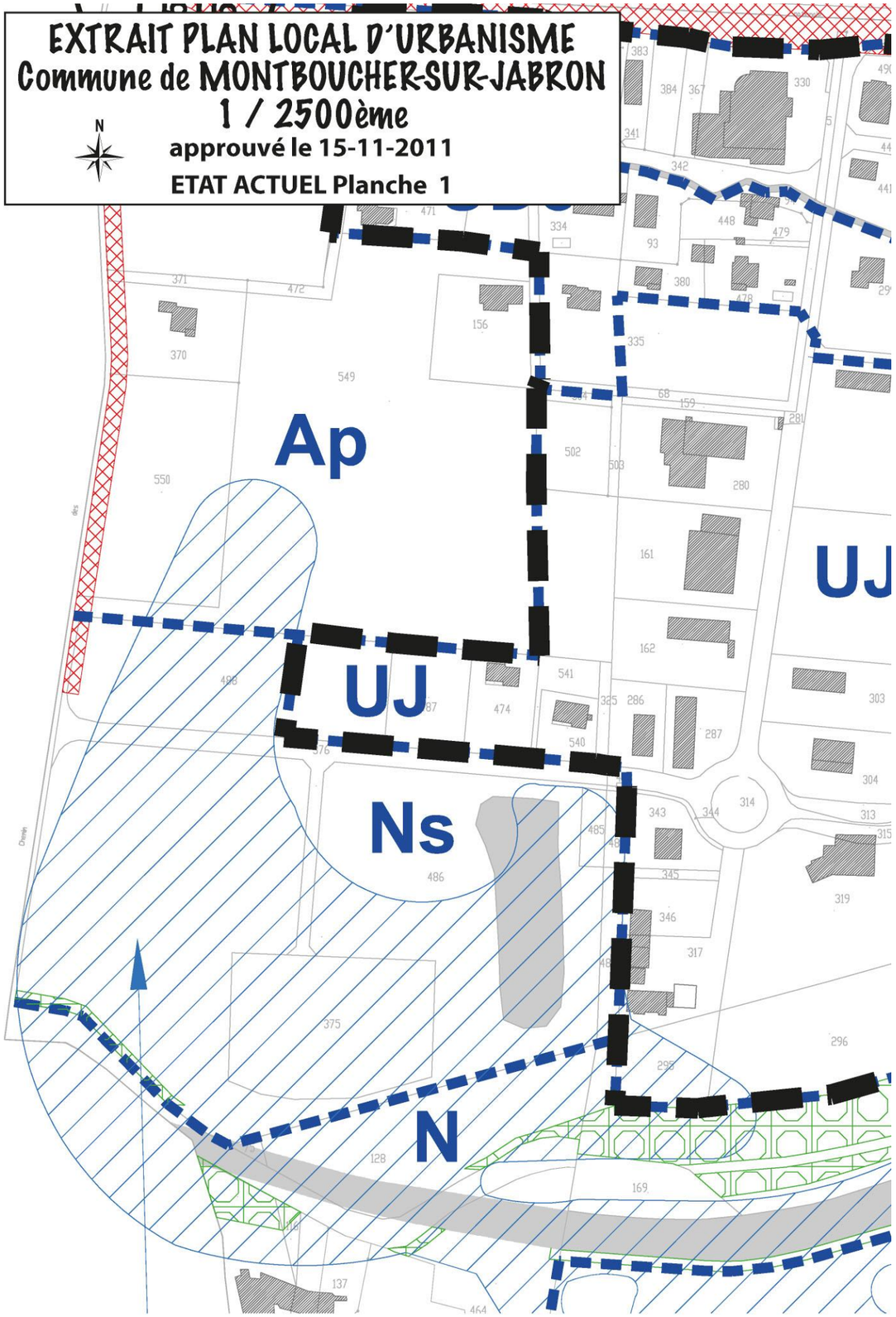

EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 5 000ème
approuvé le 15-11-2011
ETAT MODIFIE Planche 2
N
PI1
PI2
PI3
MONTELIMAR
POUYAT
PANCRACE
PERRIER
ORGEAT
LA VESC
UP
A
N
ER13
310m
300m
Commune DE PUYGIRON
Commune d'ESPELUCHE

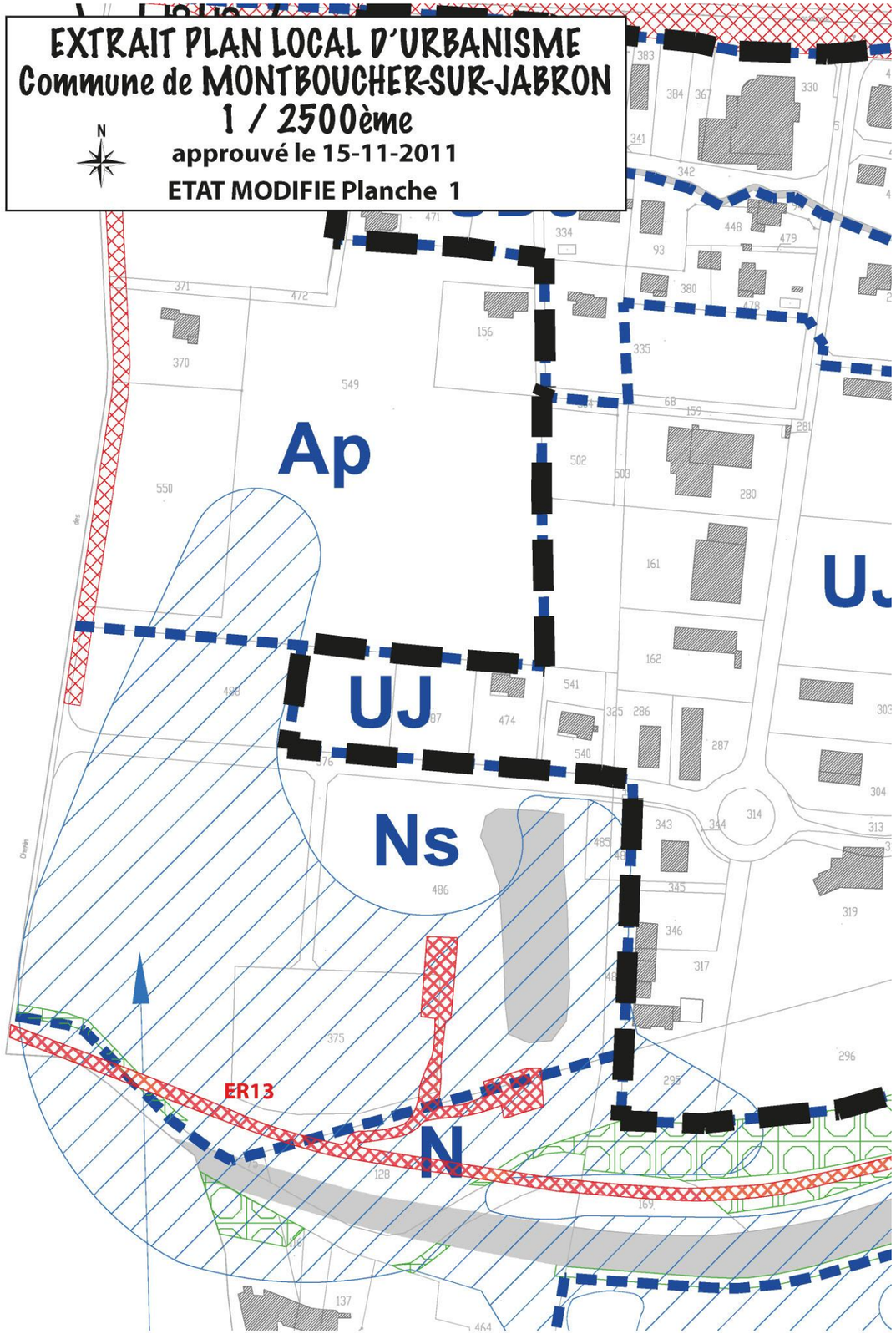
EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 5 000ème
N
approuvé le 15-11-2011
ETAT ACTUEL Planche 3

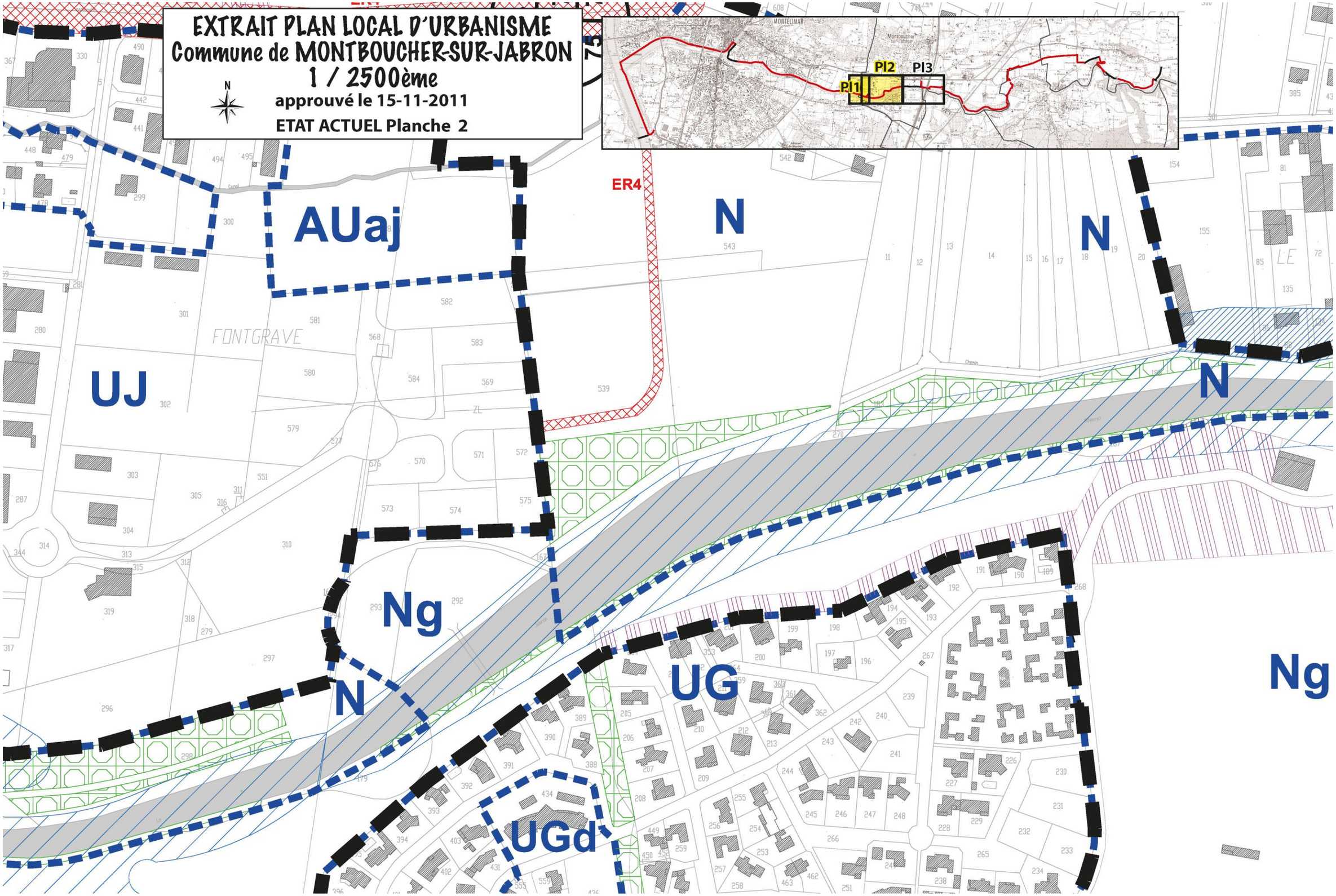


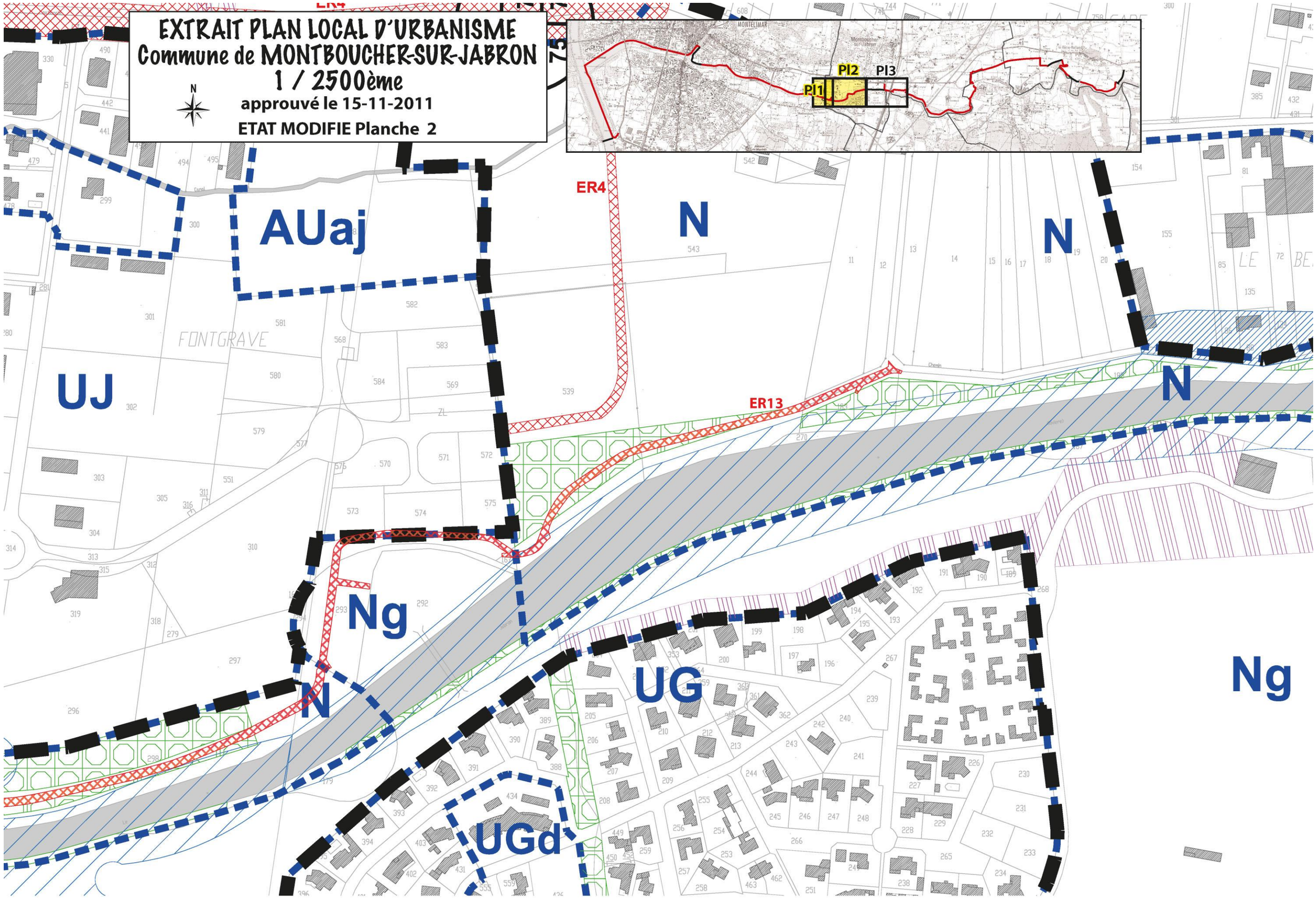


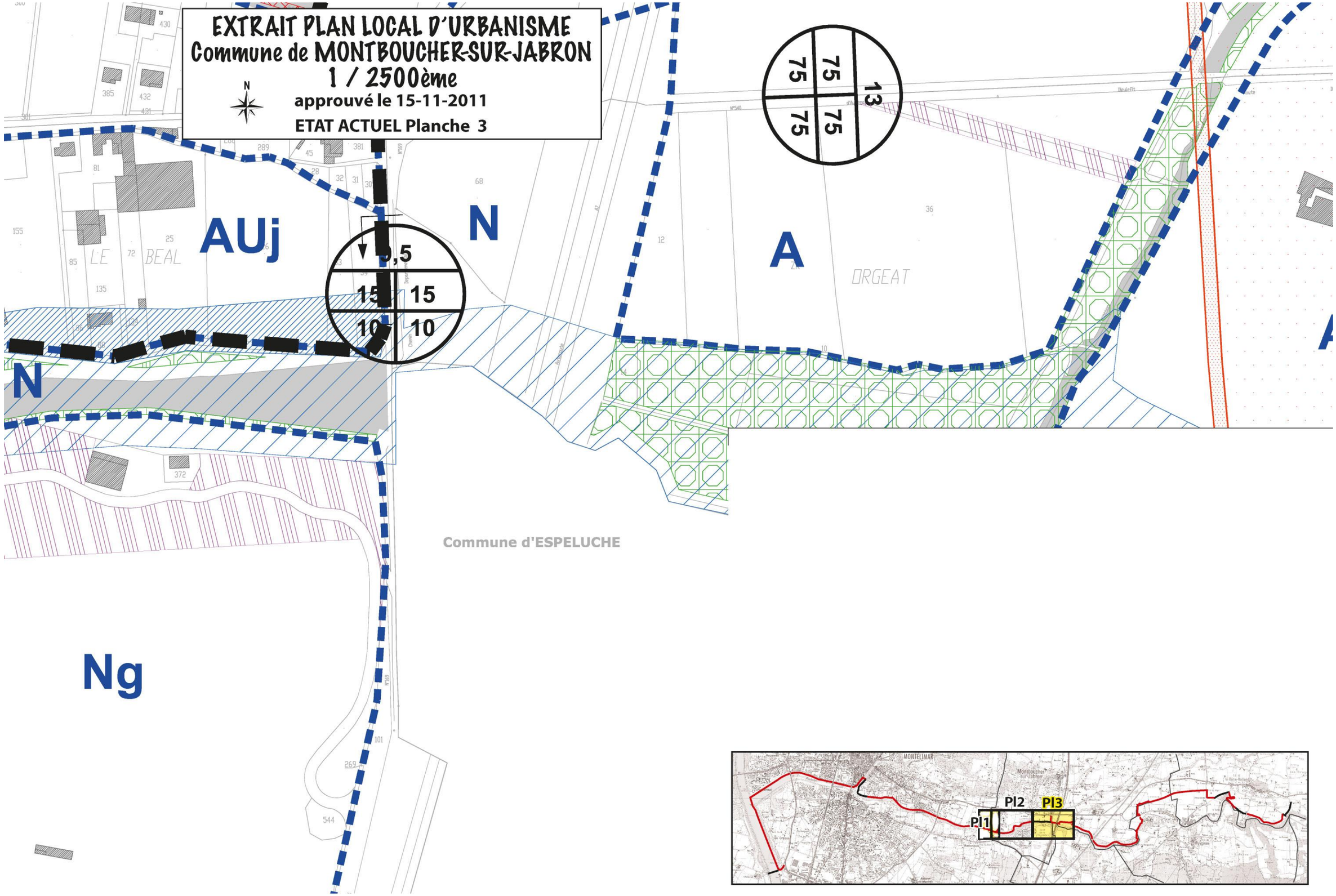
EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 5 000ème
N
approuvé le 15-11-2011
ETAT MODIFIE Planche 3

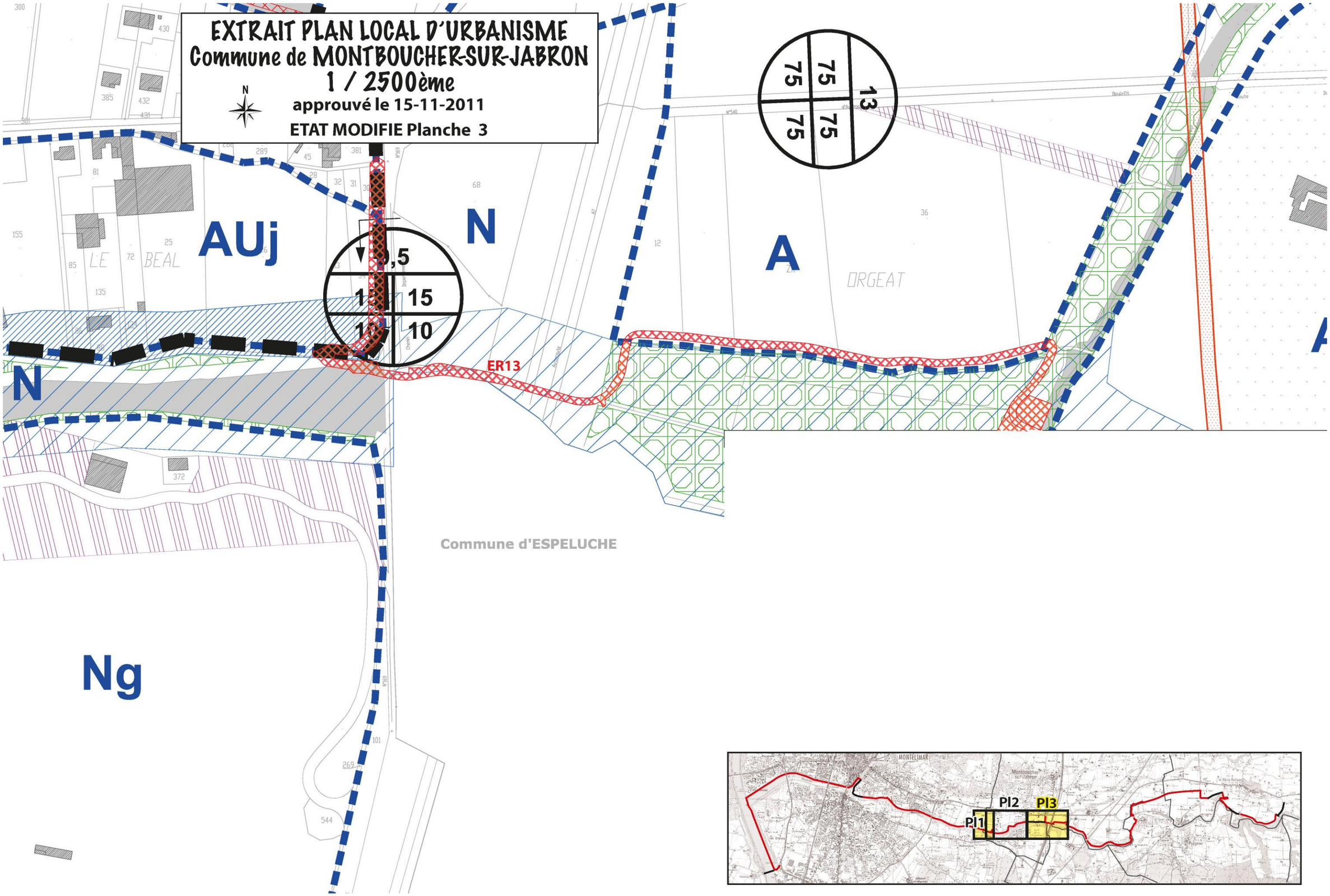

EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 2500ème
N
approuvé le 15-11-2011
ETAT ACTUEL Planche 1
Ap
UJ
Ns
N


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 2500ème
N
approuvé le 15-11-2011
ETAT MODIFIE Planche 1
Ap
UJ
Ns
ER13
N


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 2500ème
approuvé le 15-11-2011
ETAT ACTUEL Planche 2
N
PI1
PI2
PI3
AUaj
ER4
N
N
N
UJ
Ng
N
UG
UGd
Ng
FONTGRAVE


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 2500ème
N
approuvé le 15-11-2011
ETAT MODIFIE Planche 2
MONTELIMAR
Montboucher sur Jabron
PI1
PI2
PI3
AUaj
N
ER4
UJ
FONTGRAVE
ER13
N
Ng
N
UG
UGd
Ng


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 2500ème
approuvé le 15-11-2011
ETAT ACTUEL Planche 3
N
AUj
N
A
ORGEAT
LE BEAL
9,5
15
15
10
10
75
75
75
75
13
N
Ng
Commune d'ESPELUCHE
MONTELIMAR
Pl1
Pl2
Pl3

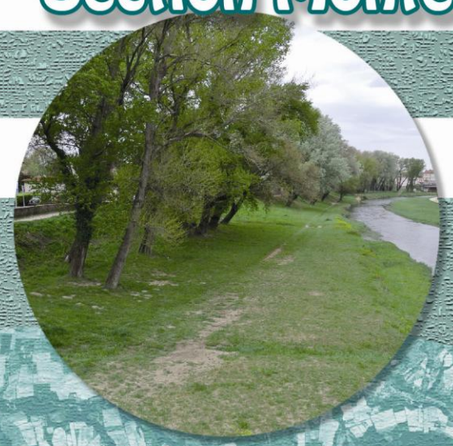

EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTBOUCHER-SUR-JABRON
1 / 2500ème
approuvé le 15-11-2011
ETAT MODIFIE Planche 3
N
AUj
N
A
N
Ng
ER13
LE BEAL
ORGEAT
0,5
15
10
75
75
75
13
Commune d'ESPELUCHE
MONTELIMAR
Montboucher sur Jabron
Pl1
Pl2
Pl3

Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron

PROJET VELOROUTE-VOIE VERTE DE LA VALLEE DU JABRON

Section Montélimar / La Bâtie-Rolland









Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Montélimar

Février 2015

SOMMAIRE

1 - INFORMATION page 3

2 - NOTICE EXPLICATIVE page 3

3 – DOCUMENTS MONTRANTS LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU page 5

Le présent projet a fait l'objet d'une délibération du Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron, maître d'ouvrage de l'opération, pour valider la transmission des éléments permettant la mise à l'enquête publique du projet de Véloroute voie-verte de la vallée du Jabron.

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN DU ROUBION ET DU JABRON

Chemin de Bec de Jus – 26450 Cléon d'Andran

COMITE SYNDICAL

Séance du 17 décembre 2013
Convoquée le 9 décembre 2013

L'an deux mille treize, le dix sept du mois de décembre, le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron s'est réuni à la maison de la Communauté et des Syndicats intercommunaux, à Cléon d'Andran, sous la présidence de Monsieur Robert PALLUEL, Président.

Membres en exercice : 28 Présents ou représentés : 16 Votants : 18 Excusés : 7 Absents : 5

ETAIENT PRESENTS :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Robert PALLUEL, Eric LOISEAU, Gérard SYLVESTRE, Michel GLEIZE.
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Bernard KESSLER, Hervé ICARD, André ANGELLOZ-NICOUD.
C.A. MONTELIMAR - SESAME : Robert LEOPOLD, Jean-Jacques GARDE, Yves COURBIS, René VECCHIATTO, Catherine AUTAJON.
C.C. DU VAL DE DROME : Jean -Michel GAUDET, Gérard CROZIER, Daniel GILLES, Pierre BELLE.

ETAIENT EXCUSES :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Maïa CAVET (Pouvoir à Robert PALLUEL).
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Marc PROVOST, Jean PEILLARD (présence de sa suppléante Pierrette GARY), Christian RICHARD.
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Louis MERLE, Jean-Bernard CHARPENEL (Pouvoir à Jean-Jacques GARDE) Joël LOCHE,

ETAIENT ABSENTS :
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Bernard MOUTON, Raymond D'AILLECOURT, Michel SAUVINET.
COMMUNE DE MALATAVERNE : Jean-Louis EYRAUD.
C.C. DU VAL DE DROME : Didier VERNET

OBJET : Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron / Mise à l'enquête publique

Dans le cadre d'un marché en date du 19 avril 2013, le groupement de bureaux d'études constitué de B.E.A.C (mandataire), SOBERCO Environnement et ACOGEC s'est vu confier la mise à jour des études préalables à la réalisation de la VVV de la Vallée du Jabron et la constitution des différents dossiers réglementaires.

Aujourd'hui, et compte tenu du délai de validité des subventions régionales inscrites au CDRA et des délais d'instruction du dossier par les services de l'Etat, il est demandé au Comité Syndical de valider l'avant – projet et d'autoriser le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme les pièces suivantes en vue de leur mise à l'enquête :

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
Dossier d'enquête parcellaire
Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Dossier loi sur l'eau
Demande d'autorisation de défrichement
Demande dérogation au titre des espèces protégées

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical à la majorité de ses membres présents (4 abstentions / 2 votes contre) autorise le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme l'ensemble des pièces susvisées pour mise à l'enquête publique du projet de la Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Ont signé les membres présents
Suivent les signatures

POUR EXPEDITION CONFORME
Délibération affichée le 18 décembre 2013
Fait à Cléon d'Andran le 18 décembre 2013

LE PRESIDENT

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN
du Roubion et du Jabron
CHEMIN DE BEC DE JUS
26450 CLEON D'ANDRAN
Tél. : 04 75 90 13 96

1. INFORMATION

Le projet d'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – La Bâtie-Rolland nécessite une adaptation locale et une évolution des dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montélimar.

Une procédure de mise en compatibilité du PLU est donc nécessaire pour la réalisation des travaux d'aménagement.

Cette procédure de mise en compatibilité fait l'objet d'une enquête publique effectuée conjointement, à l'enquête publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique (DUP), relative à l'ensemble des travaux d'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – La Bâtie-Rolland.

Déclaration d'Utilité Publique (DUP) emportant mise en compatibilité (MEC) du PLU

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet la prise en compte du projet dans le Plan Local d'Urbanisme.

En effet, une opération pour laquelle une Déclaration d'utilité Publique (DUP) est sollicitée et qui n'apparaît pas compatible avec les dispositions du PLU opposable nécessite que l'enquête préalable à la DUP concernant cette opération porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

L'arrêté de DUP emporte alors approbation des nouvelles dispositions du PLU.

2. NOTICE EXPLICATIVE

Contexte de réalisation

Le présent projet concerne l'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron sur la section Montélimar--La Bâtie-Rolland. Le présent projet représente un linéaire d'environ 20 500 m. Il présente les caractéristiques suivantes :

- des sections partagées (véloroute). Le projet consiste à affirmer l'itinéraire par des bandes au sol (bandes cyclables) ou à élargir les voiries existantes. Les véloroutes représentent 4,2 km au total sur l'itinéraire.

- des sections en site propre (voie verte). Il est prévu la réalisation d'une chaussée de trois mètres de large, compromis entre la fonctionnalité, la fréquentation et le coût. Au total le projet propose de développer 16,3 km de voie verte.

Les principaux enjeux du projet concernent :

- la préservation des milieux écologiques sensibles de certaines sections,
- la prise en compte des conflits d'usages, des accès et nuisances diverses aux abords des secteurs habités et des zones agricoles,
- la prise en compte des contraintes hydrauliques (préservation du champ d'expansion des crues et préservation de la qualité de la ressource),
- l'adaptation de la voie verte aux contraintes topographiques,
- l'intégration paysagère de la véloroute - voie verte et des aménagements connexes.

Objet

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montélimar est nécessaire à la réalisation des travaux d'aménagement de la véloroute voie verte du Jabron, située sur les communes de Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron et La Bâtie-Rolland, opération dont la déclaration d'utilité publique est sollicitée.

La mise en compatibilité du PLU de Montélimar se traduit par une adaptation de tous les éléments du PLU non compatibles avec le projet. Ce document d'urbanisme a été approuvé le 15 septembre 2014, date de la dernière modification.

Modalités de mise en compatibilité

La mise en compatibilité des documents de planification urbaine est régie par le Code de l'urbanisme en vigueur et en particulier dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique par les articles L.123-14 et L.123-14-2 et R.123-23-1.

L'article L. 123-14 prévoit que : « *Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique.* »
« *Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible ave les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2.* »
A l'issue de l'enquête « *Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à la commune concernée. Si celle-ci ne s'est pas prononcé dans un délai de deux mois, elle est réputée avoir donné un avis favorable.* » (Article R. 123-23-1, 4ème paragraphe)
Conformément à l'Article L. 123-14-2 du Code de l'urbanisme, « *la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvé par la déclaration d'utilité publique.* »

Mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité du PLU consiste à prendre en compte les caractéristiques de l'opération dans les diverses pièces composant le dossier du PLU opposable de la commune de Montélimar.

Ce dossier comprend le règlement du PLU de la commune de Montélimar.

Ce règlement est composé d'un document écrit et des documents graphiques qui définissent le zonage et les règles d'occupation et d'utilisation des sols applicables à chaque terrain. Ces documents assurent un cadre juridique réglementaire pour tout projet d'ensemble qui souhaite être développé sur un site.

Parmi les documents graphiques, le présent projet de mise en compatibilité du PLU intéresse les deux plans de zonage de la commune, Nord et Sud.

1. Ce plan représente notamment le zonage et diverses servitudes d'urbanisme applicables à chaque terrain (emplacements réservés de voirie, emplacements réservés pour équipements publics, etc…).

➢ **Le projet d'aménagement de la véloroute voie-verte n'intercepte pas d'emplacement réservé. La procédure de mise en compatibilité sera l'occasion d'inscrire l'aménagement dans un nouvel emplacement réservé (n° 41).**

2. Le projet d'aménagement de la véloroute voie-verte du Jabron s'inscrit en zones UI, N, Nf, UD et AU1a.

Caractère de la zone UI :

Elle comprend les zones d'activités industrielles, commerciales, tertiaires et artisanales.

Caractère de la zone UD :

Il s'agit d'une zone de constructions individuelles à usage d'habitation implantées isolément ou en groupe.

Caractère des zones N et Nf :

Il s'agit d'une zone naturelle non équipée qu'il convient de protéger en raison notamment de la qualité du paysage et des sites. Elle comprend plusieurs secteurs, dont :

Nf : Il s'agit d'une zone naturelle non équipée qui correspond au domaine public concédé de la Compagnie Nationale du Rhône (C.N.R.).

Ce secteur est soumis à risque d'inondation : Il s'agit d'une zone naturelle non équipée qu'il convient de protéger intégralement en raison des risques naturels correspondant aux zones inondables du Jabron, du Roubion et du Rhône définie par le P.E.R.I. (Plan d'Exposition aux Risques Naturels).

Caractère de la zone AU1a :

La zone « AU1 » est une zone naturelle où les équipements de viabilité sont insuffisants ou incomplets. Cette zone est destinée principalement à de l'habitat individuel ou collectif et ses services liés, et à une urbanisation future organisée où il convient d'éviter des occupations ou utilisations du sol qui la rendrait impropre ultérieurement à l'urbanisation ou rendrait celle-ci plus difficile.

Les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure (hors lotissement) de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et le règlement. Cette zone comprend des secteurs, dont :

- AU 1a à l'intérieur duquel des densités plus faibles sont admises ;

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées sur ces zones.

➢ **Les zonages existants ne nécessitent pas de mise en compatibilité.**

3. Les travaux d'aménagement de véloroute voie-verte du Jabron imposent la suppression d' « espaces boisés classés ».

➢ **La délimitation des espaces boisés classés sera localement revue.**

Il est nécessaire de retranscrire ces différentes évolutions dans le plan de zonage Nord au 1 / 5 000 planches 1-2 et le plan de zonage Sud au 1 / 5 000 planches 1-4 : création d'un emplacement réservé (n° 41) et réduction d'espaces boisés classés, en lien avec l'aménagement projeté.

3. DOCUMENTS MONTRANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

Tableau des emplacements réservés secteur Nord – État actuel

Liste des Emplacements Réservés de la commune de Montélimar

N° E.R	Désignation	Bénéficiaire	Surface en m²
	Secteur Nord		
1	Liaison entre la rue des Belges et rue de la Visitation	commune	300
2	Bassin de rétention des eaux pluviales Meyrol Sud-Ouest	commune	12 000
4	Liaison nouvelle sur la route de Valence (au nord de l'Interna.)	commune	1 400
21	Fossé d'irrigation dans le quartier de La Petite Manche	commune	1 000
23	Aménagement d'un carrefour entre l'avenue du 14 juillet et le Boulevard J.F. Kennedy	commune	1 100
25	Théatre de verdure (quartier Espoulette)	commune	16 000
26	Espaces Verts et stationnements plateau de Narbonne	commune	15 000
27	Stationnements près du théatre de verdure	commune	5 000
34	Stationnements et espaces verts Rte de St Gervais	commune	10 000
35	Bassin de rétention des eaux pluviales Meyrol Est	commune	20 000
36	Bassin de rétention des eaux pluviales Le plan Nord	commune	15 000
39	voie de liaison nord-est (rn 7 – CHG de Montélimar) et de desserte de la future ZAC du plateau et ouvrages techniques y attenant	commune	188 150
40	Passage de réseaux urbains	commune	1900
	Total Secteur Nord		**286 850**

Cinquième modification P.L.U. de Montélimar- Décembre 2012

Tableau des emplacements réservés secteur Nord – État modifié

Liste des Emplacements Réservés de la commune de Montélimar

N° E.R	Désignation	Bénéficiaire	Surface en m²
	Secteur Nord		
1	Liaison entre la rue des Belges et rue de la Visitation	commune	300
2	Bassin de rétention des eaux pluviales Meyrol Sud-Ouest	commune	12 000
4	Liaison nouvelle sur la route de Valence (au nord de l'Interna.)	commune	1 400
21	Fossé d'irrigation dans le quartier de La Petite Manche	commune	1 000
23	Aménagement d'un carrefour entre l'avenue du 14 juillet et le Boulevard J.F. Kennedy	commune	1 100
25	Théatre de verdure (quartier Espoulette)	commune	16 000
26	Espaces Verts et stationnements plateau de Narbonne	commune	15 000
27	Stationnements près du théatre de verdure	commune	5 000
34	Stationnements et espaces verts Rte de St Gervais	commune	10 000
35	Bassin de rétention des eaux pluviales Meyrol Est	commune	20 000
36	Bassin de rétention des eaux pluviales Le plan Nord	commune	15 000
39	voie de liaison nord-est (rn 7 – CHG de Montélimar) et de desserte de la future ZAC du plateau et ouvrages techniques y attenant	commune	188 150
40	Passage de réseaux urbains	commune	1900
41	Véloroute voie-verte du Jabron	SMBRJ	31 900
	Total Secteur Nord		318 750

Cinquième modification P.L.U. de Montélimar- Décembre 2012

Tableau des emplacements réservés secteur Sud – État actuel

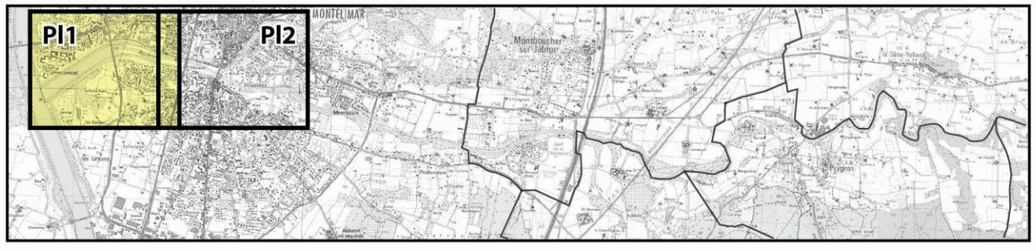
N° E.R	Désignation	Bénéficiaire	Surface en m²
	Secteur Sud		
5	Liaison entre la route de Marseille et St Paul	commune	3 800
7	Liaison entre le chemin des Blaches et le chemin des Colonnes (Est)	commune	660
8	Liaison entre la route de Marseille et le chemin du Midi	commune	1 200
9	Liaison entre le chemin du Midi et le chemin des Colonnes (Ouest)	commune	650
10	Elargissement du chemin de Sainte Anne	commune	400
11	Liaison entre la rue Zammenhoff et la route de Saint Paul	commune	600
12	Liaison entre l'av. Jean Jaurès et la route de St Paul (au nord du stade)	commune	1500
13	Elargissement de la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny	commune	300
14	Carrefour sur l'avenue de Saint Didier Commune	commune	370
15	Liaison piétonne avec l'hippodrome	commune	150
16	Réaménagement du chemin du Moulin Pouloumard	commune	2 500
17	Liaison entre le chemin des Combes et l'impasse Murat	commune	500
19	Bassin de rétention des eaux pluviales Dromette	commune	27 000
20	Bassin de rétention des eaux pluviales Portes de Provence	commune	17 000
22	Terrain d'entraînement pour le rugby, Parking du « stade de l'hippodrome », et promenade le long du Jabron	commune	140 000
24	Aménagement du giratoire entre la RN7 DPL et le chemin des Grèzes	Etat	1 500
29	Espaces verts le long du Bd des Présidents	commune	1 500
30	Espaces verts le long du Bd des Présidents	commune	1 400
32	Espaces verts quartier de Chomillac	commune	9 000
33	Bassin de rétention des eaux pluviales Portes de Provence	commune	10 000
37	Extension du Cimetière des Trappistines	commune	4 000
38	Extension de la station d'épuration	commune	5 000
	Total Secteur Sud		**229 000**
Total général			**515 850**

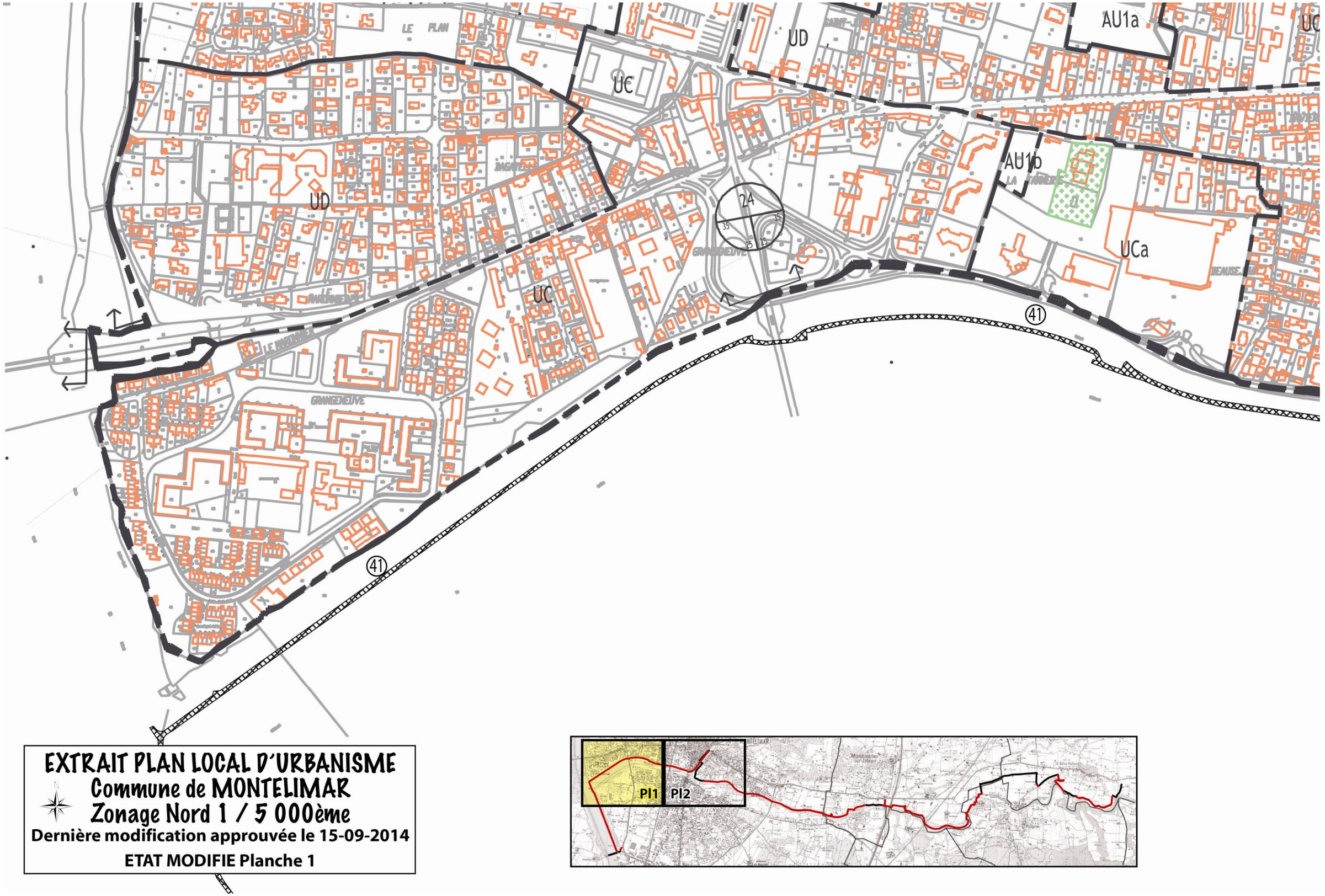
Tableau des emplacements réservés secteur Sud – État modifié

N° E.R	Désignation	Bénéficiaire	Surface en m²
	Secteur Sud		
5	Liaison entre la route de Marseille et St Paul	commune	3 800
7	Liaison entre le chemin des Blaches et le chemin des Colonnes (Est)	commune	660
8	Liaison entre la route de Marseille et le chemin du Midi	commune	1 200
9	Liaison entre le chemin du Midi et le chemin des Colonnes (Ouest)	commune	650
10	Elargissement du chemin de Sainte Anne	commune	400
11	Liaison entre la rue Zammenhoff et la route de Saint Paul	commune	600
12	Liaison entre l'av. Jean Jaurès et la route de St Paul (au nord du stade)	commune	1500
13	Elargissement de la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny	commune	300
14	Carrefour sur l'avenue de Saint Didier Commune	commune	370
15	Liaison piétonne avec l'hippodrome	commune	150
16	Réaménagement du chemin du Moulin Pouloumard	commune	2 500
17	Liaison entre le chemin des Combes et l'impasse Murat	commune	500
19	Bassin de rétention des eaux pluviales Dromette	commune	27 000
20	Bassin de rétention des eaux pluviales Portes de Provence	commune	17 000
22	Terrain d'entraînement pour le rugby, Parking du « stade de l'hippodrome », et promenade le long du Jabron	commune	140 000
24	Aménagement du giratoire entre la RN7 DPL et le chemin des Grèzes	Etat	1 500
29	Espaces verts le long du Bd des Présidents	commune	1 500
30	Espaces verts le long du Bd des Présidents	commune	1 400
32	Espaces verts quartier de Chomillac	commune	9 000
33	Bassin de rétention des eaux pluviales Portes de Provence	commune	10 000
37	Extension du Cimetière des Trappistines	commune	4 000
38	Extension de la station d'épuration	commune	5 000
41	Véloroute voie-verte du Jabron	SMBRJ	55 540
	Total Secteur Sud		**284 540**
Total général			**603 290**

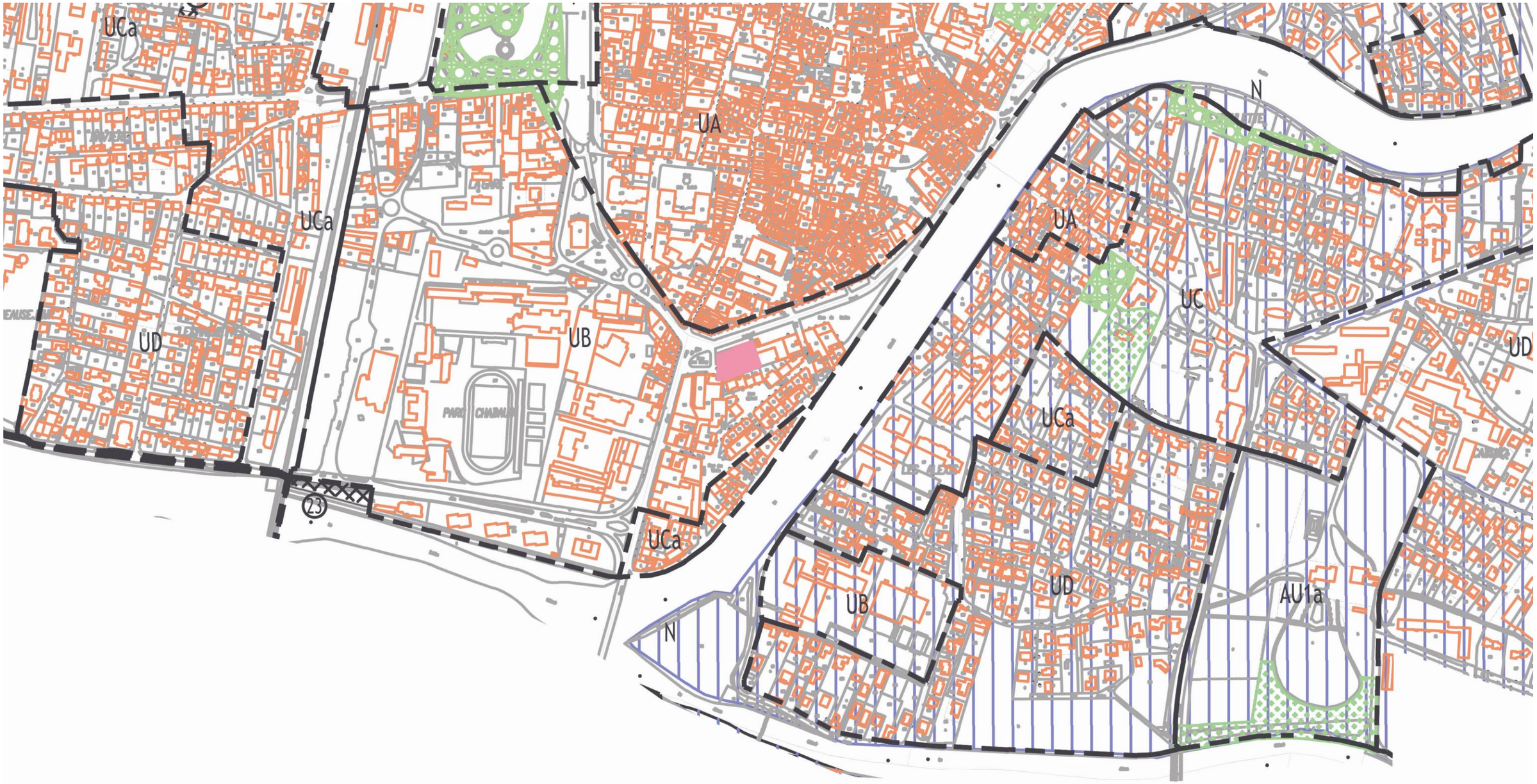


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTELIMAR
Zonage Nord 1 / 5 000ème
Dernière modification approuvée le 15-09-2014
ETAT ACTUEL Planche 1

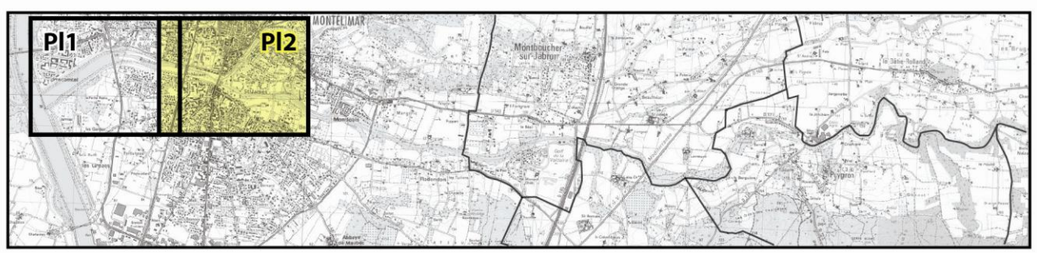


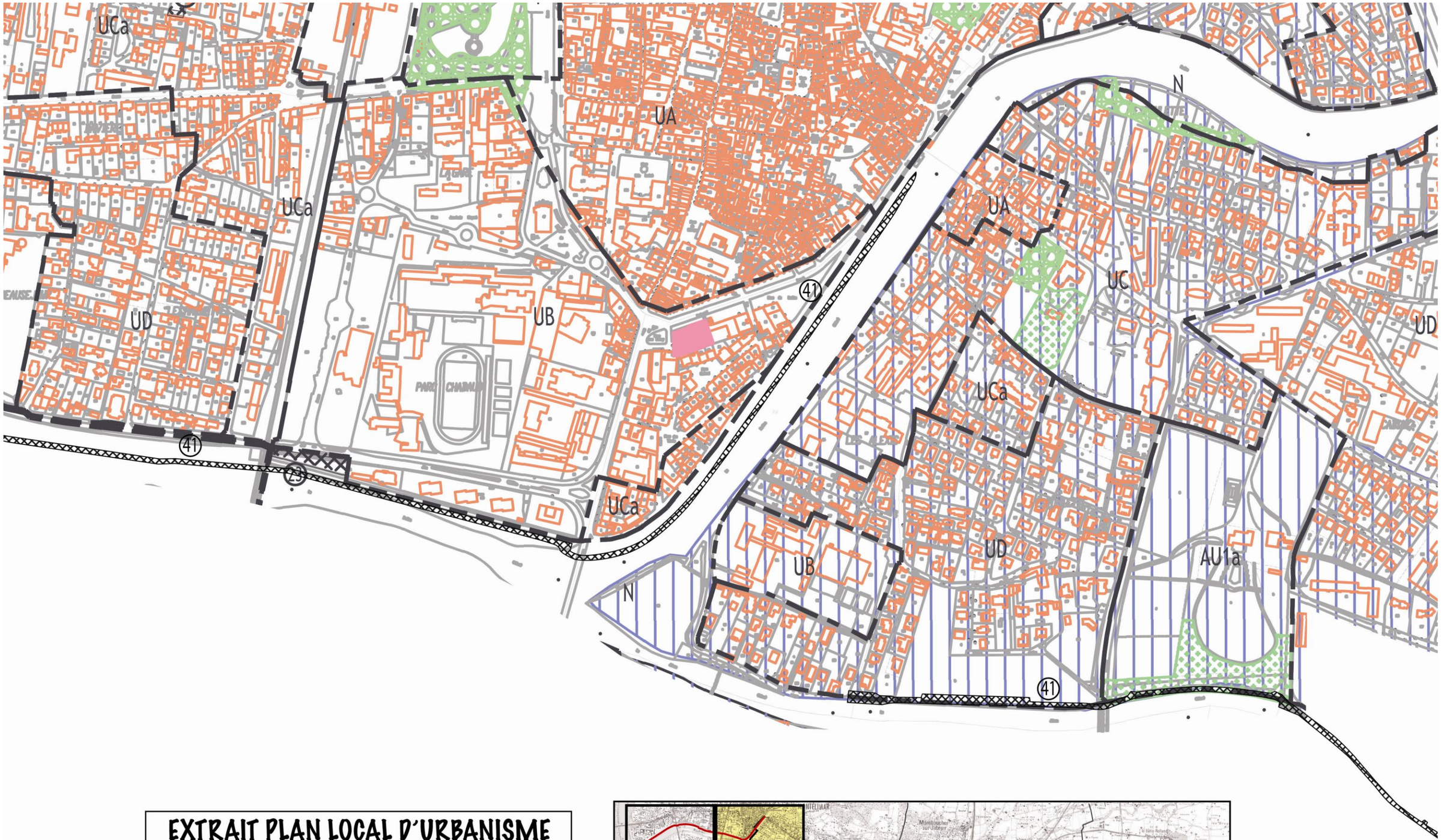


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTELIMAR
Zonage Nord 1 / 5 000ème
Dernière modification approuvée le 15-09-2014
ETAT MODIFIE Planche 1

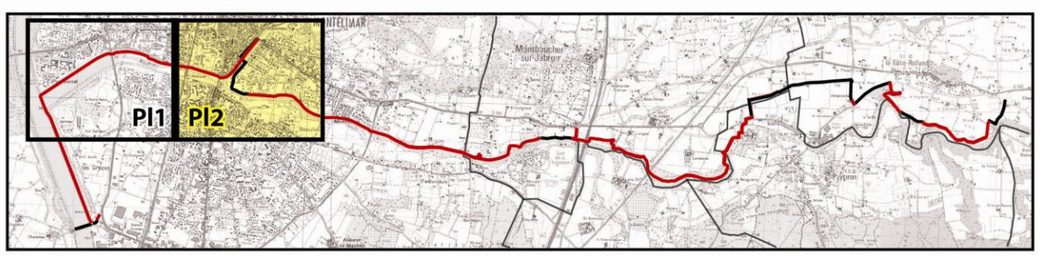


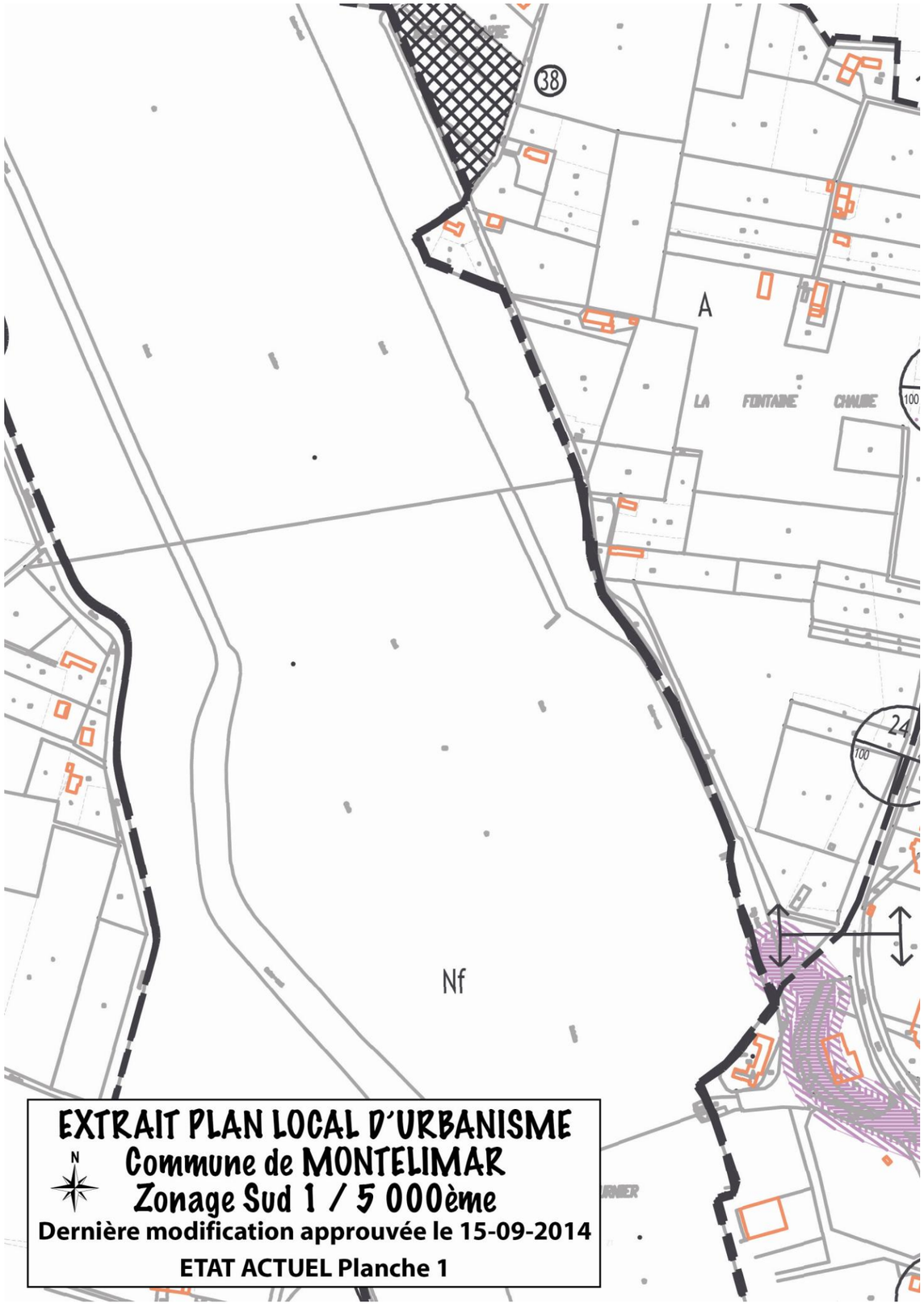
EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTELIMAR
Zonage Nord 1 / 5 000ème
Dernière modification approuvée le 15-09-2014
ETAT ACTUEL Planche 2

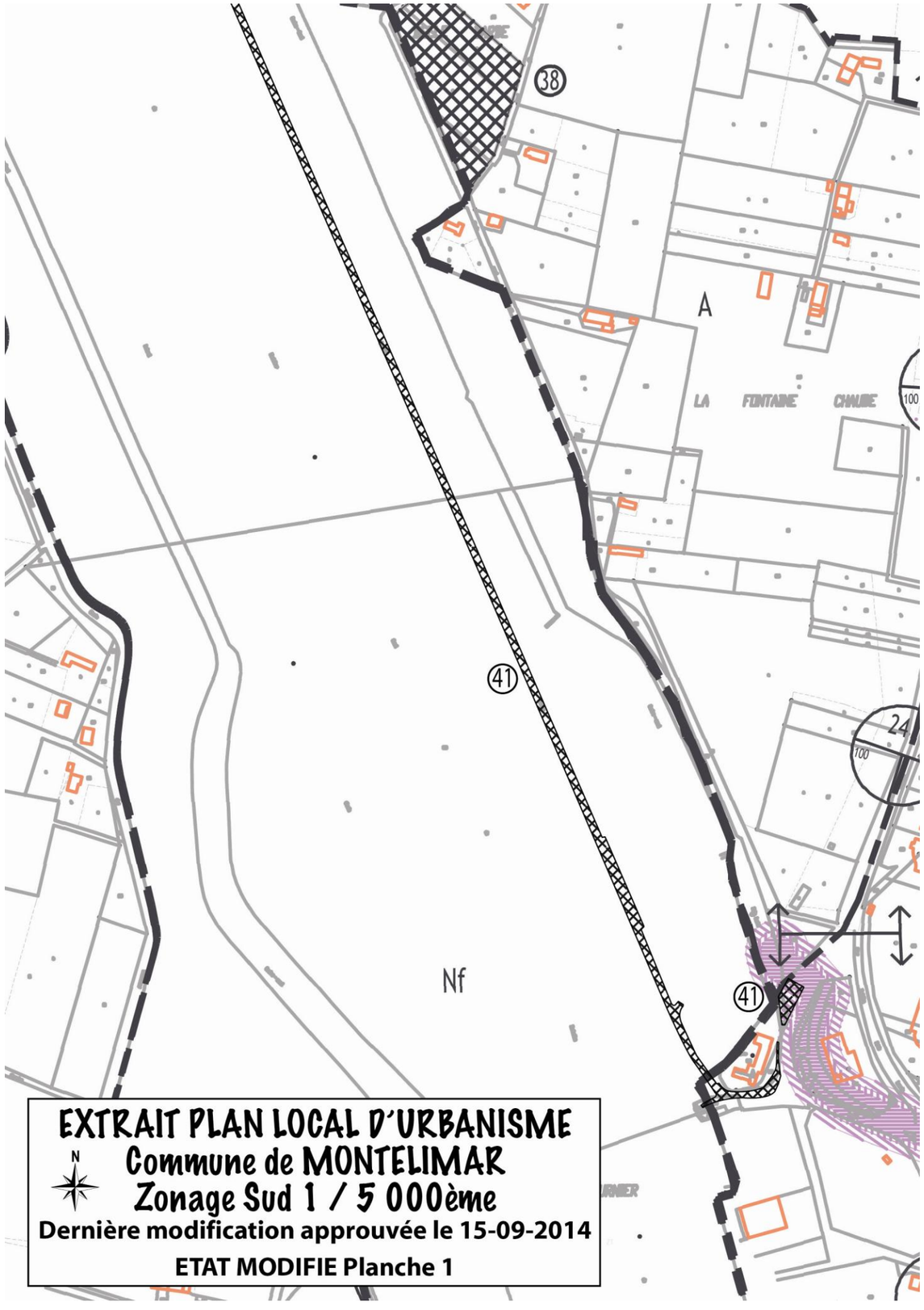


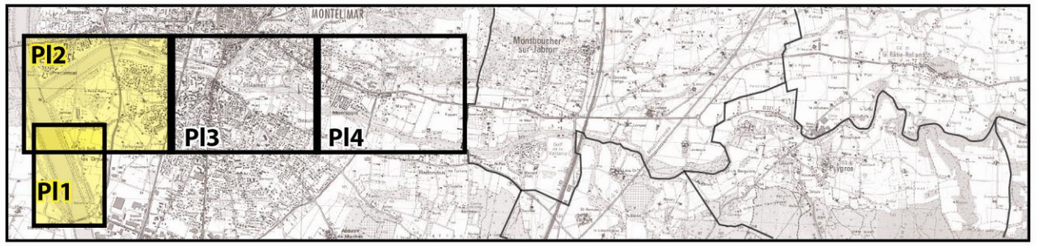


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTELIMAR
Zonage Nord 1 / 5 000ème
Dernière modification approuvée le 15-09-2014
ETAT MODIFIE Planche 2




38
A
LA FONTAINE CHAUDE
100
24
100
Nf
EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
N
Commune de MONTELIMAR
Zonage Sud 1 / 5 000ème
Dernière modification approuvée le 15-09-2014
ETAT ACTUEL Planche 1


38
41
A
LA FONTAINE CHAUDE
100
24
100
Nf
41
EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
N
Commune de MONTELIMAR
Zonage Sud 1 / 5 000ème
Dernière modification approuvée le 15-09-2014
ETAT MODIFIE Planche 1



EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME

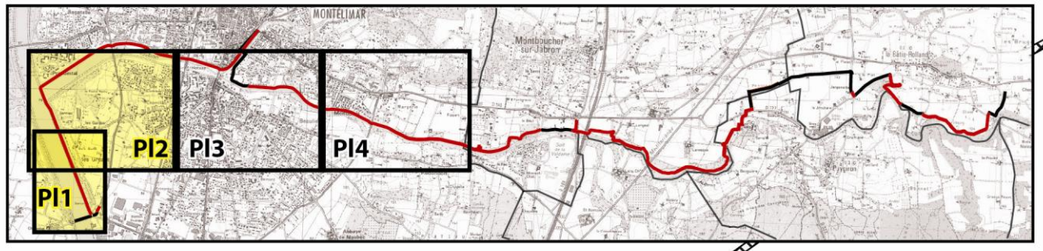
N

Commune de MONTELIMAR

Zonage Sud 1 / 5 000ème

Dernière modification approuvée le 15-09-2014

ETAT ACTUEL Planche 2



EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTELIMAR
Zonage Sud 1 / 5 000ème

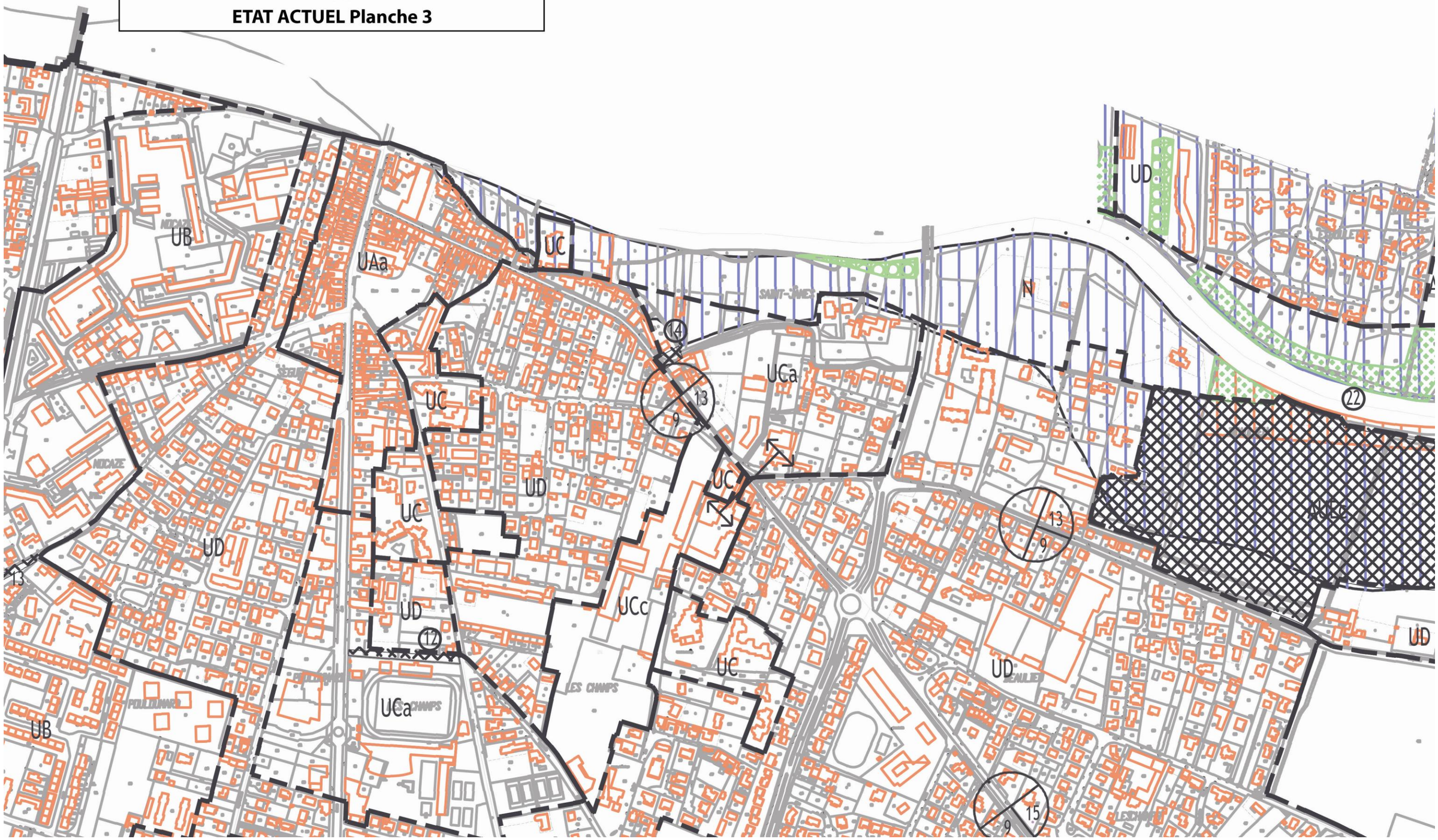
Dernière modification approuvée le 15-09-2014

ETAT MODIFIE Planche 2

EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTELIMAR
Zonage Sud 1 / 5 000ème

Dernière modification approuvée le 15-09-2014

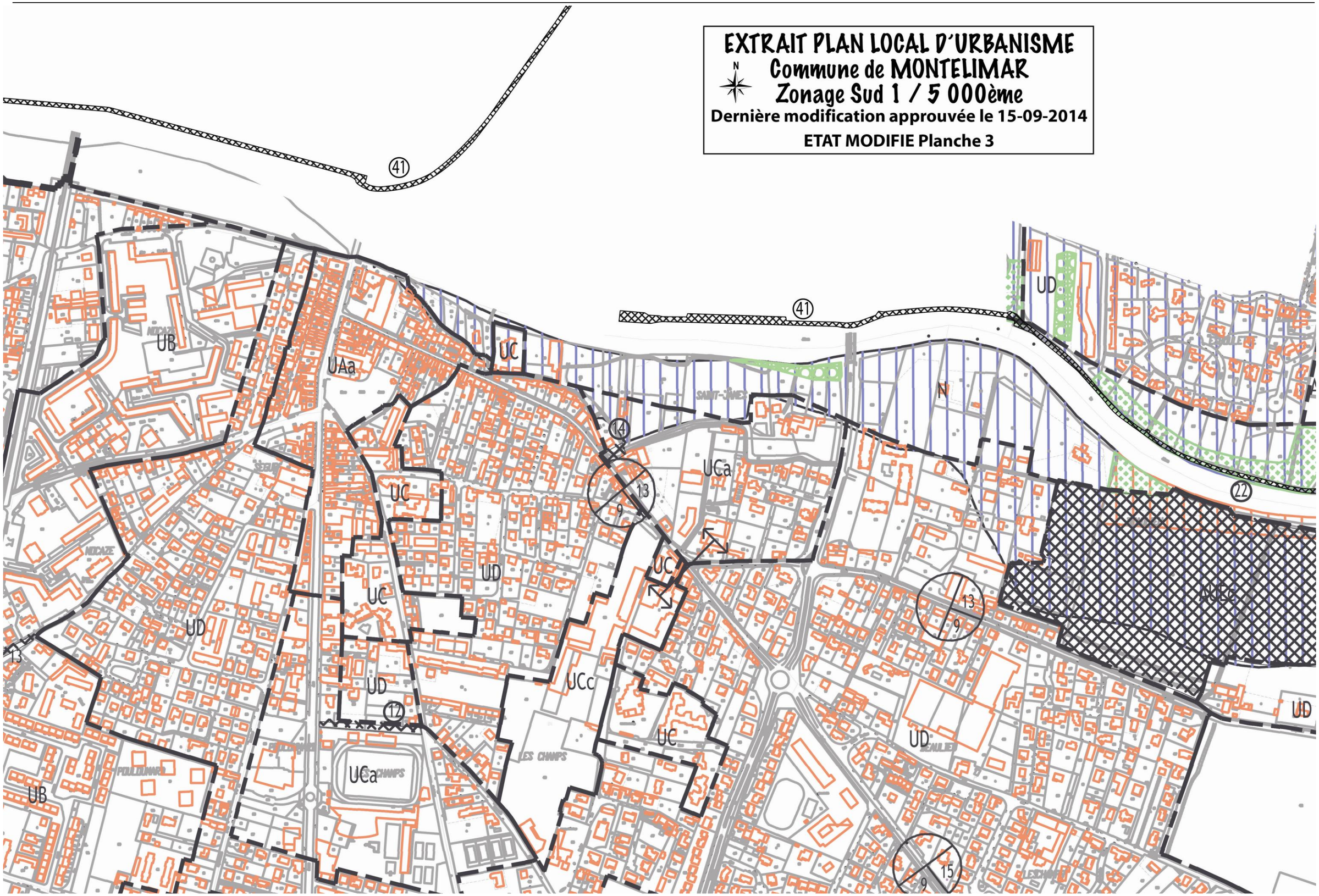
ETAT ACTUEL Planche 3



EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTELIMAR
Zonage Sud 1 / 5 000ème

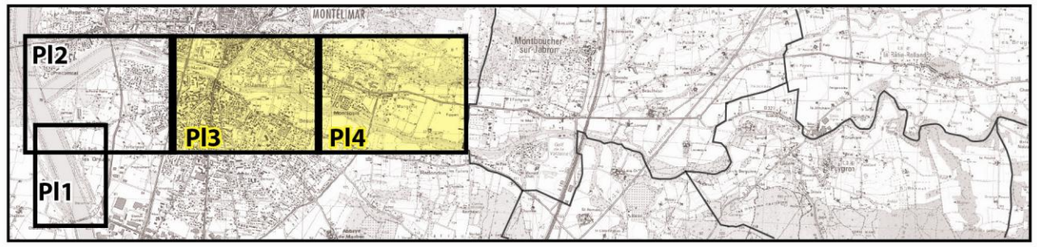
Dernière modification approuvée le 15-09-2014

ETAT MODIFIE Planche 3



EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTELIMAR
Zonage Sud 1 / 5 000ème
Dernière modification approuvée le 15-09-2014

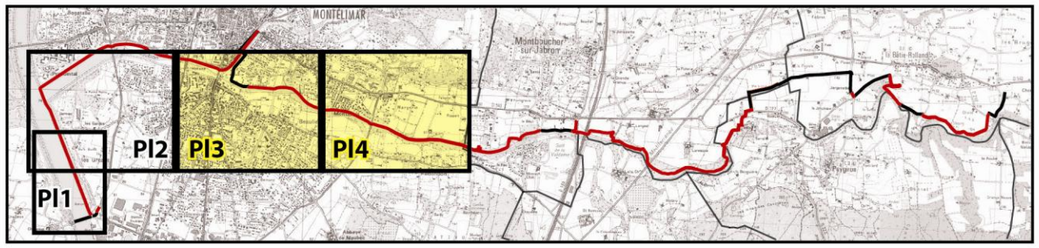
ETAT ACTUEL Planche 4





EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de MONTELIMAR
Zonage Sud 1 / 5 000ème
Dernière modification approuvée le 15-09-2014

ETAT MODIFIE Planche 4



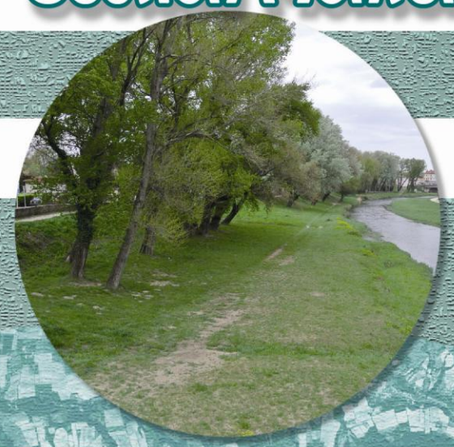
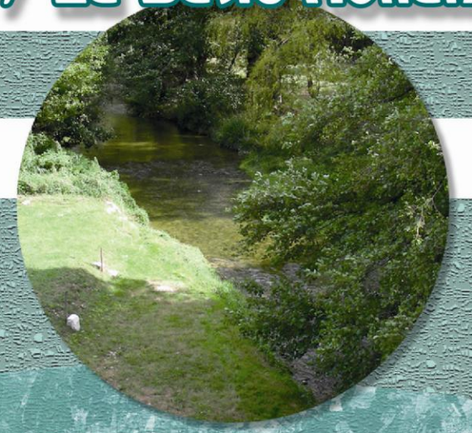


Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron

PROJET VELOROUTE-VOIE VERTE DE LA VALLEE DU JABRON

Section Montélimar / La Bâtie-Rolland






Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Puygiron

Février 2015

SOMMAIRE

1 - INFORMATION page 3

2 - NOTICE EXPLICATIVE page 3

3 – DOCUMENTS MONTRANTS LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU page 5

Le présent projet a fait l'objet d'une délibération du Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron, maître d'ouvrage de l'opération, pour valider la transmission des éléments permettant la mise à l'enquête publique du projet de Véloroute voie-verte de la vallée du Jabron.

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN DU ROUBION ET DU JABRON

Chemin de Bec de Jus – 26450 Cléon d'Andran

COMITE SYNDICAL

Séance du 17 décembre 2013
Convoquée le 9 décembre 2013

L'an deux mille treize, le dix sept du mois de décembre, le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron s'est réuni à la maison de la Communauté et des Syndicats intercommunaux, à Cléon d'Andran, sous la présidence de Monsieur Robert PALLUEL, Président.

Membres en exercice : 28 Présents ou représentés : 16 Votants : 18 Excusés : 7 Absents : 5

ETAIENT PRESENTS :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Robert PALLUEL, Eric LOISEAU, Gérard SYLVESTRE, Michel GLEIZE.
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Bernard KESSLER, Hervé ICARD, André ANGELLOZ-NICOUD.
C.A. MONTELIMAR - SESAME : Robert LEOPOLD, Jean-Jacques GARDE, Yves COURBIS, René VECCHIATTO, Catherine AUTAJON.
C.C. DU VAL DE DROME : Jean -Michel GAUDET, Gérard CROZIER, Daniel GILLES, Pierre BELLE.

ETAIENT EXCUSES :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Maïa CAVET (Pouvoir à Robert PALLUEL).
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Marc PROVOST, Jean PEILLARD (présence de sa suppléante Pierrette GARY), Christian RICHARD.
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Louis MERLE, Jean-Bernard CHARPENEL (Pouvoir à Jean-Jacques GARDE) Joël LOCHE,

ETAIENT ABSENTS :
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Bernard MOUTON, Raymond D'AILLECOURT, Michel SAUVINET.
COMMUNE DE MALATAVERNE : Jean-Louis EYRAUD.
C.C. DU VAL DE DROME : Didier VERNET

OBJET : Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron / Mise à l'enquête publique

Dans le cadre d'un marché en date du 19 avril 2013, le groupement de bureaux d'études constitué de B.E.A.C (mandataire), SOBERCO Environnement et ACOGEC s'est vu confier la mise à jour des études préalables à la réalisation de la VVV de la Vallée du Jabron et la constitution des différents dossiers réglementaires.

Aujourd'hui, et compte tenu du délai de validité des subventions régionales inscrites au CDRA et des délais d'instruction du dossier par les services de l'Etat, il est demandé au Comité Syndical de valider l'avant – projet et d'autoriser le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme les pièces suivantes en vue de leur mise à l'enquête :

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
Dossier d'enquête parcellaire
Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Dossier loi sur l'eau
Demande d'autorisation de défrichement
Demande dérogation au titre des espèces protégées

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical à la majorité de ses membres présents (4 abstentions / 2 votes contre) autorise le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme l'ensemble des pièces susvisées pour mise à l'enquête publique du projet de la Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Ont signé les membres présents
Suivent les signatures

POUR EXPEDITION CONFORME
Délibération affichée le 18 décembre 2013
Fait à Cléon d'Andran le 18 décembre 2013

LE PRESIDENT

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN
du Roubion et du Jabron
CHEMIN DE BEC DE JUS
26450 CLEON D'ANDRAN
Tél. : 04 75 90 13 96

1. INFORMATION

Le projet d'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – La Bâtie-Rolland nécessite une adaptation locale et une évolution des dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Puygiron.

Une procédure de mise en compatibilité du PLU est donc nécessaire pour la réalisation des travaux d'aménagement.

Cette procédure de mise en compatibilité fait l'objet d'une enquête publique effectuée conjointement, à l'enquête publique préalable à la déclaration d'Utilité Publique (DUP), relative à l'ensemble des travaux d'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron / section Montélimar – La Bâtie-Rolland.

Déclaration d'Utilité Publique (DUP) emportant mise en compatibilité (MEC) du PLU

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet la prise en compte du projet dans le Plan Local d'Urbanisme.

En effet, une opération pour laquelle une Déclaration d'utilité Publique (DUP) est sollicitée et qui n'apparaît pas compatible avec les dispositions du PLU opposable nécessite que l'enquête préalable à la DUP concernant cette opération porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

L'arrêté de DUP emporte alors approbation des nouvelles dispositions du PLU.

2. NOTICE EXPLICATIVE

Contexte de réalisation

Le présent projet concerne l'aménagement de la vélo route voie-verte de la vallée du Jabron sur la section Montélimar--La Bâtie-Rolland. Le présent projet représente un linéaire d'environ 20 500 m. Il présente les caractéristiques suivantes :

- des sections partagées (véloroute). Le projet consiste à affirmer l'itinéraire par des bandes au sol (bandes cyclables) ou à élargir les voiries existantes. Les véloroutes représentent 4,2 km au total sur l'itinéraire.

- des sections en site propre (voie verte). Il est prévu la réalisation d'une chaussée de trois mètres de large, compromis entre la fonctionnalité, la fréquentation et le coût. Au total le projet propose de développer 16,3 km de voie verte.

Les principaux enjeux du projet concernent :

- la préservation des milieux écologiques sensibles de certaines sections,
- la prise en compte des conflits d'usages, des accès et nuisances diverses aux abords des secteurs habités et des zones agricoles,
- la prise en compte des contraintes hydrauliques (préservation du champ d'expansion des crues et préservation de la qualité de la ressource),
- l'adaptation de la voie verte aux contraintes topographiques,
- l'intégration paysagère de la véloroute - voie verte et des aménagements connexes.

Objet

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Puygiron est nécessaire à la réalisation des travaux d'aménagement de la véloroute voie verte du Jabron, située sur les communes de Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron et La Bâtie-Rolland, opération dont la déclaration d'utilité publique est sollicitée.

La mise en compatibilité du PLU de Puygiron se traduit par une adaptation de tous les éléments du PLU non compatibles avec le projet. Ce document d'urbanisme a été approuvé le 10 mai 2012.

Modalités de mise en compatibilité

La mise en compatibilité des documents de planification urbaine est régie par le Code de l'urbanisme en vigueur et en particulier dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique par les articles L.123-14 et L.123-14-2 et R.123-23-1.

L'article L. 123-14 prévoit que : « *Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique.* »
« *Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible ave les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2.* »
A l'issue de l'enquête « *Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à la commune concernée. Si celle-ci ne s'est pas prononcé dans un délai de deux mois, elle est réputée avoir donné un avis favorable.* » (Article R. 123-23-1, 4ème paragraphe)
Conformément à l'Article L. 123-14-2 du Code de l'urbanisme, « *la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvé par la déclaration d'utilité publique.* »

Mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité du PLU consiste à prendre en compte les caractéristiques de l'opération dans les diverses pièces composant le dossier du PLU opposable de la commune de Puygiron.

Ce dossier comprend le règlement du PLU de la commune de Puygiron.

Ce règlement est composé d'un document écrit et des documents graphiques qui définissent le zonage et les règles d'occupation et d'utilisation des sols applicables à chaque terrain. Ces documents assurent un cadre juridique réglementaire pour tout projet d'ensemble qui souhaite être développé sur un site.

Parmi les documents graphiques, le présent projet de mise en compatibilité du PLU intéresse le plan de zonage de la commune au 1 / 4 000.

1. Ce plan représente notamment le zonage et diverses servitudes d'urbanisme applicables à chaque terrain (emplacements réservés de voirie, emplacements réservés pour équipements publics, etc…).

➢ **Le projet d'aménagement de la véloroute voie-verte n'intercepte pas d'emplacement réservé. La procédure de mise en compatibilité sera l'occasion d'inscrire l'aménagement dans un nouvel emplacement réservé (n° 5).**

2. Le projet d'aménagement de la véloroute voie-verte du Jabron s'inscrit en zones A et Ah.

Les zones agricoles dites "zones A", ainsi que les zones Ah :

Elles correspondent aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres.

On distingue :

- les secteurs Aa, particulièrement protégés en raison de la valeur agronomique des terres et de leur rôle prépondérant dans la lecture du paysage,

- les secteurs Ah, où en application de l'article L123-1-5 du code de l'urbanisme, l'aménagement et l'extension limitée des constructions existantes et les annexes aux constructions existantes peuvent être autorisés, sous réserve de ne pas porter atteinte à la préservation des sols agricoles ni aux sites et paysages.

➢ **Les zonages existants ne nécessitent pas de mise en compatibilité.**

3. Les travaux d'aménagement de véloroute voie-verte du Jabron ne comprend pas la suppression d' « espaces boisés classés ».

Il est nécessaire de retranscrire ces différentes évolutions dans le plan de zonage au 1 / 4 000 : création d'un emplacement réservé (n° 5), en lien avec l'aménagement projeté.

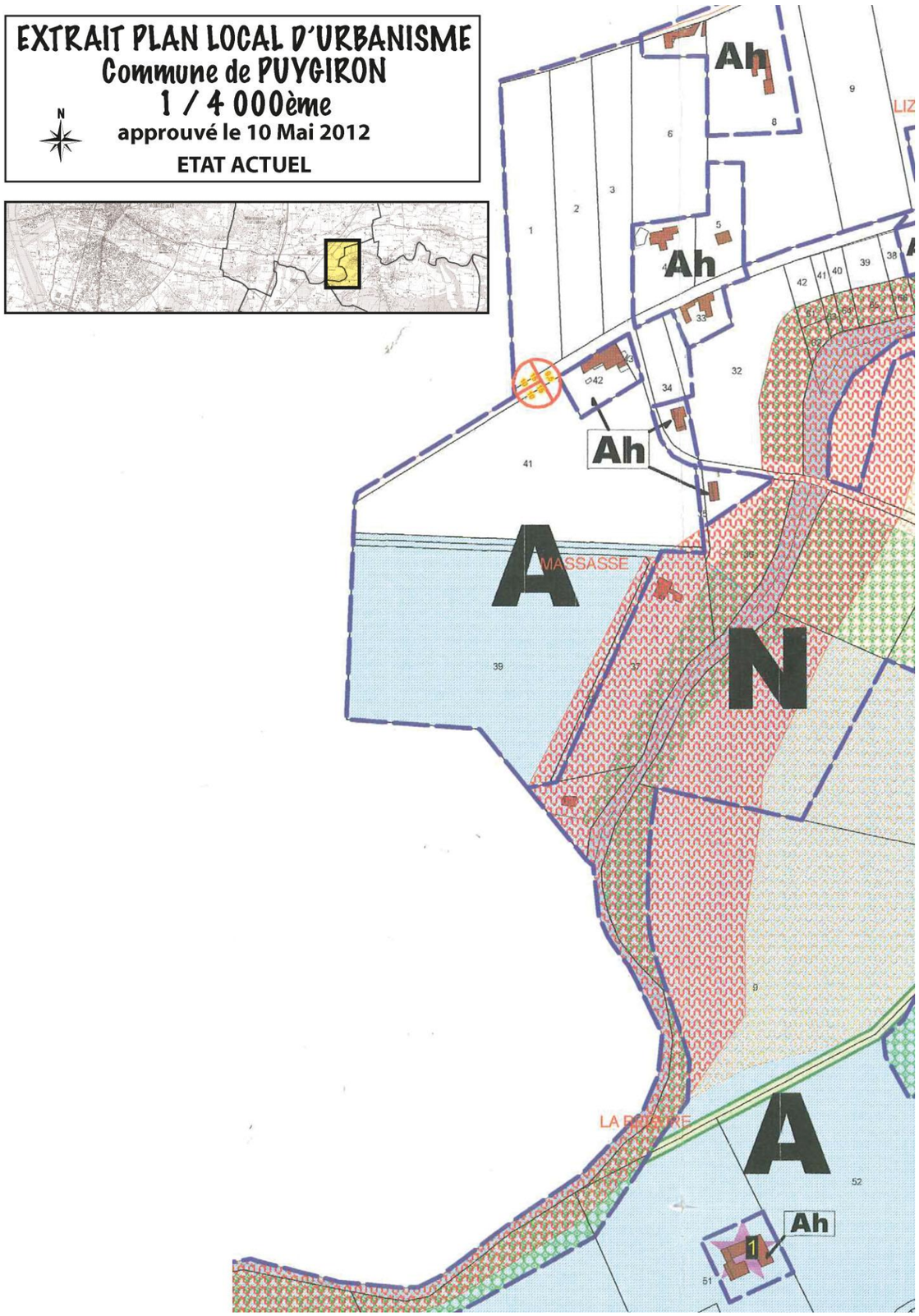
3. DOCUMENTS MONTRANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

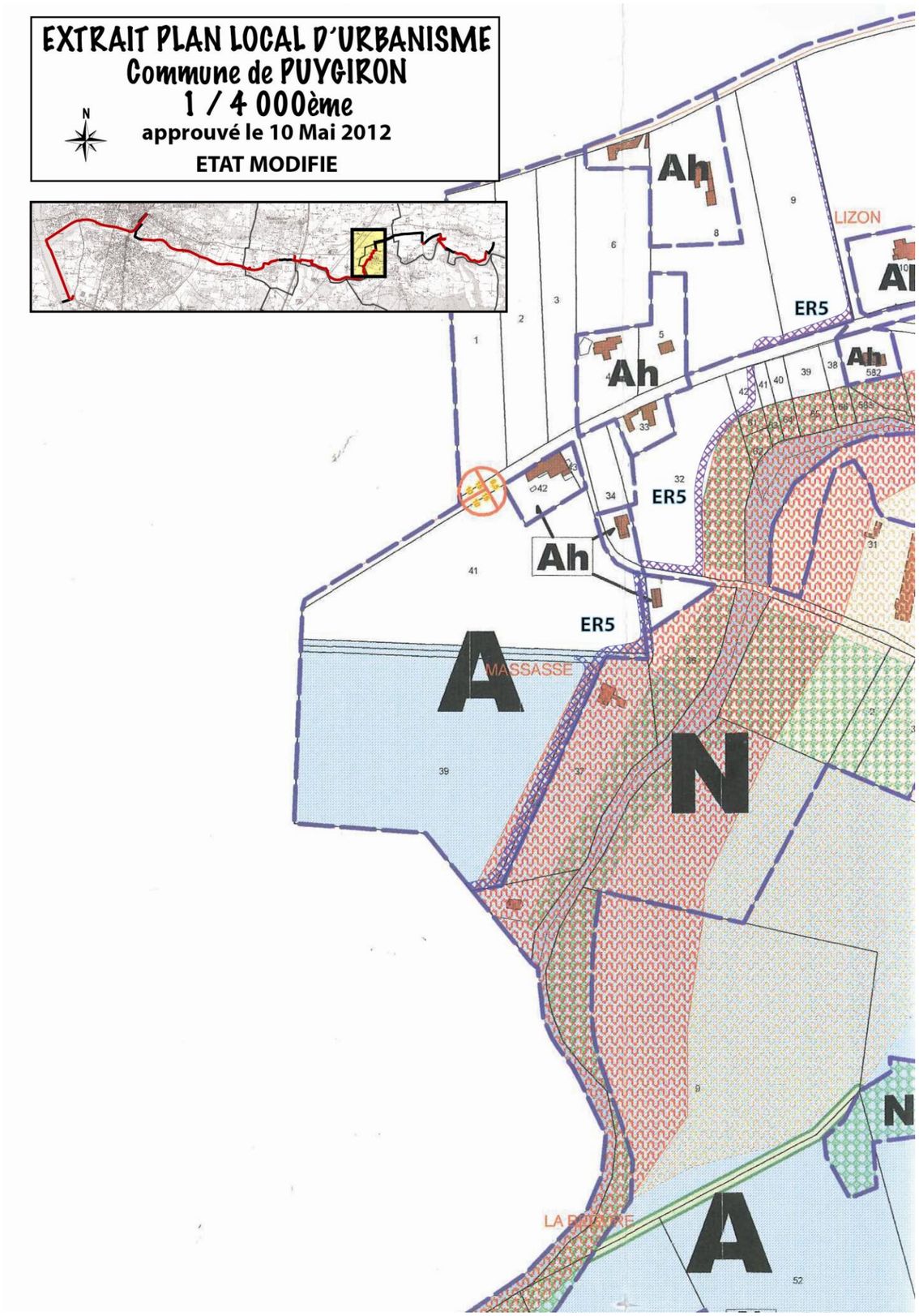
Tableau des emplacements réservés – État actuel

N°	Destination	Bénéficiaire	Surface (m²)
ER1	Voie publique	Commune	3400
ER2	Aire publique de stationnement	Commune	437
ER3	Voie publique (piétons / cycles)	Commune	215
ER4	Aire publique de stationnement	Commune	9613

Tableau des emplacements réservés – État modifié

N°	Destination	Bénéficiaire	Surface (m²)
ER1	Voie publique	Commune	3400
ER2	Aire publique de stationnement	Commune	437
ER3	Voie publique (piétons / cycles)	Commune	215
ER4	Aire publique de stationnement	Commune	9613
ER5	Véloroute voie-verte du Jabron	SMBRJ	5150


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de PUYGIRON
1 / 4 000ème
approuvé le 10 Mai 2012
ETAT ACTUEL
N
Ah
A
N
MASSASSE
LA RIVIERE
LIZ
ER5


EXTRAIT PLAN LOCAL D'URBANISME
Commune de PUYGIRON
1 / 4 000ème
approuvé le 10 Mai 2012
ETAT MODIFIE
N
Ah
A
N
ER5
MASSASSE
LA RIVIERE
LIZON

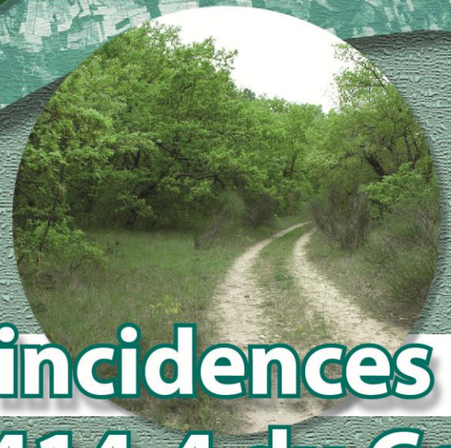
Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron

PROJET VELOROUTE-VOIE VERTE DE LA VALLEE DU JABRON

Section Montélimar / La Bâtie-Rolland






Dossier d'incidences Natura 2000 au titre de l'article L.414-4 du Code de l'Environnement

Communes de Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron et La Bâtie-Rolland

Février 2015

Le présent projet a fait l'objet d'une délibération du Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron, maître d'ouvrage de l'opérati ɔie-verte de la vallée du Jabron.

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN DU ROUBION ET DU JABRON

Chemin de Bec de Jus – 26450 Cléon d'Andran

COMITE SYNDICAL

Séance du 17 décembre 2013
Convoquée le 9 décembre 2013

L'an deux mille treize, le dix sept du mois de décembre, le Comité Syndical du Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron s'est réuni à la maison de la Communauté et des Syndicats intercommunaux, à Cléon d'Andran, sous la présidence de Monsieur Robert PALLUEL, Président.

Membres en exercice : 28 Présents ou représentés : 16 Votants : 18 Excusés : 7 Absents : 5

ETAIENT PRESENTS :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Robert PALLUEL, Eric LOISEAU, Gérard SYLVESTRE, Michel GLEIZE.
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Bernard KESSLER, Hervé ICARD, André ANGELLOZ-NICOUD.
C.A. MONTELIMAR - SESAME : Robert LEOPOLD, Jean-Jacques GARDE, Yves COURBIS, René VECCHIATTO, Catherine AUTAJON.
C.C. DU VAL DE DROME : Jean -Michel GAUDET, Gérard CROZIER, Daniel GILLES, Pierre BELLE.

ETAIENT EXCUSES :
C.C. DU PAYS DE DIEULEFIT : Maïa CAVET (Pouvoir à Robert PALLUEL).
C.C. DU PAYS DE MARSANNE : Marc PROVOST, Jean PEILLARD (présence de sa suppléante Pierrette GARY), Christian RICHARD.
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Louis MERLE, Jean-Bernard CHARPENEL (Pouvoir à Jean-Jacques GARDE) Joël LOCHE,

ETAIENT ABSENTS :
C.A. MONTELIMAR – SESAME : Bernard MOUTON, Raymond D'AILLECOURT, Michel SAUVINET.
COMMUNE DE MALATAVERNE : Jean-Louis EYRAUD.
C.C. DU VAL DE DROME : Didier VERNET

OBJET : Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron / Mise à l'enquête publique

Dans le cadre d'un marché en date du 19 avril 2013, le groupement de bureaux d'études constitué de B.E.A.C (mandataire), SOBERCO Environnement et ACOGEC s'est vu confier la mise à jour des études préalables à la réalisation de la VVV de la Vallée du Jabron et la constitution des différents dossiers réglementaires.

Aujourd'hui, et compte tenu du délai de validité des subventions régionales inscrites au CDRA et des délais d'instruction du dossier par les services de l'Etat, il est demandé au Comité Syndical de valider l'avant – projet et d'autoriser le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme les pièces suivantes en vue de leur mise à l'enquête :

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
Dossier d'enquête parcellaire
Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
Dossier loi sur l'eau
Demande d'autorisation de défrichement
Demande dérogation au titre des espèces protégées

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical à la majorité de ses membres présents (4 abstentions / 2 votes contre) autorise le Président à transmettre à Monsieur le Préfet de la Drôme l'ensemble des pièces susvisées pour mise à l'enquête publique du projet de la Véloroute Voie Verte de la Vallée du Jabron.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus
Ont signé les membres présents
Suivent les signatures

POUR EXPEDITION CONFORME
Délibération affichée le 18 décembre 2013
Fait à Cléon d'Andran le 18 décembre 2013

LE PRESIDENT

SYNDICAT MIXTE DU BASSIN du Roubion et du Jabron CHEMIN DE BEC DE JUS 26450 CLEON D'ANDRAN Tél. : 04 75 90 13 96

Le projet, le diagnostic du territoire ainsi que les impacts de l'aménagement sont détaillés dans l'étude d'impact conduite dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la DUP.

1 – Description du projet et réseau Natura 2000

- **Nature du projet :**

Le projet consiste en la réalisation de la véloroute voie-verte du Jabron sur la section Montélimar-La Bâtie-Rolland.

Il a été imaginé dans une poursuite vers Dieulefit mais la suite des phases d'aménagement n'est pas programmée : l'opération présentée est équivalente au programme fonctionnel.

- **Localisation du projet :**

Le projet est situé dans le département de la Drôme sur les communes de Montélimar, Montboucher-sur-Jabron, Puygiron et La Bâtie-Rolland.

Il n'est pas situé dans un site Natura 2000 mais se trouve à proximité du réseau Natura 2000. (Cf. contexte général Natura 2000 ci-contre). Le site le plus proche se trouve à 1,3 km (« Rivière le Roubion »). 7 sites Natura 2000 se trouvent à moins de 20 km du projet.

- **Étendue du projet :**

Le projet présente une longueur de 20 500 m environ. Il exerce une emprise de 1,7 ha sur les milieux naturels. Le reste concerne des secteurs urbains (Montélimar notamment) ou des chemins existants (comme la digue CNR en bordure de Rhône).

- **Durée des travaux et périodes envisagées :**

La réalisation du projet sera phasée. L'organisation et la période des travaux ne sont pas encore définies. Les travaux pourraient démarrer dès 2015. Ils dureront entre 1 et 2 ans.

- **Entretien, fonctionnement et rejet en phase d'exploitation :**

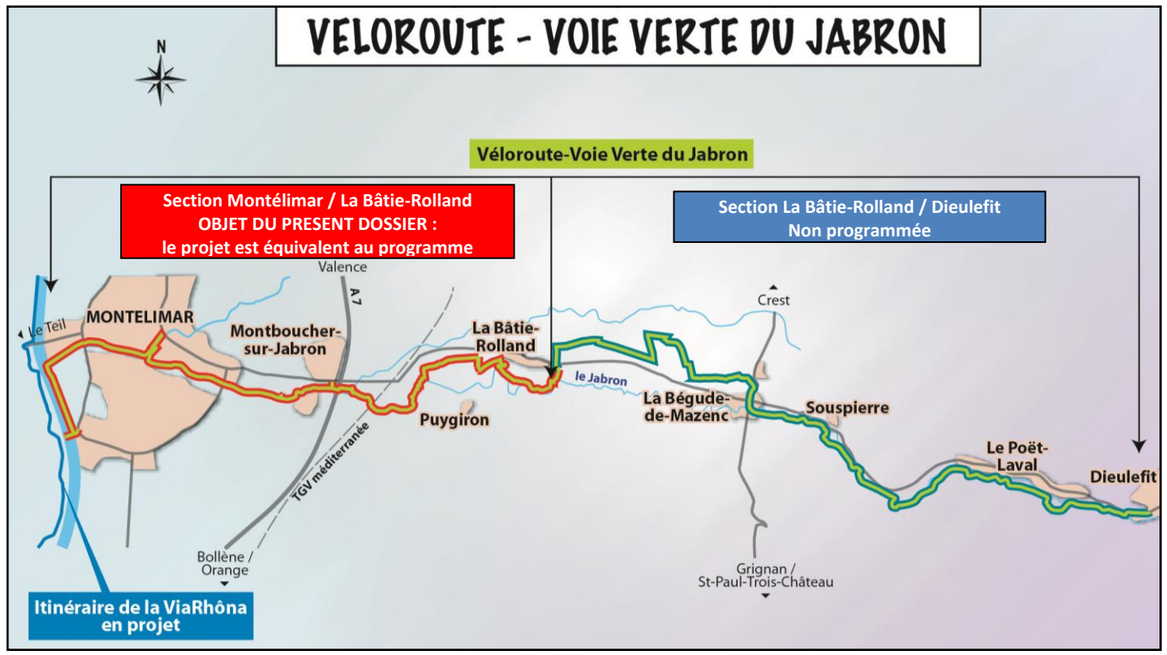
Le projet n'a pas vocation a accueillir des véhicules motorisés, en dehors des véhicules d'entretien et d'engins agricoles (sur quelques sections limitées seulement).

La majorité du linéaire du projet ne modifie pas les conditions d'imperméabilisation du terrain. Sur les sections nouvellement imperméabilisées, l'infrastructure sera accompagnée d'un système de collecte des eaux pluviales sous forme de noues enherbées.

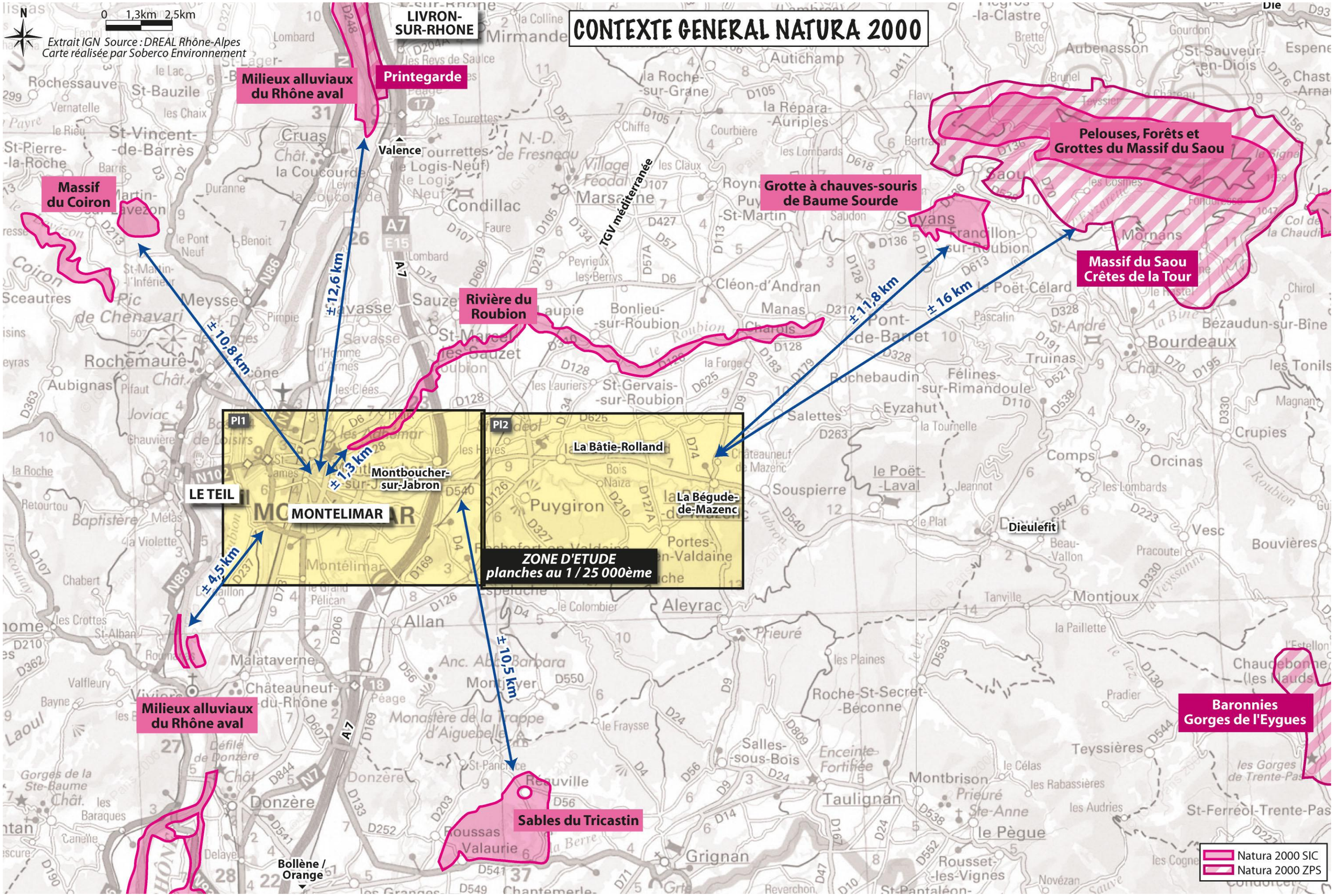
Le projet comprendra des plantations, sous forme de bandes enherbées sur l'ensemble du linéaire, et sous forme de haies basses sur certaines sections. Un entretien régulier est prévu, sans utilisation de produits phytosanitaires.

- **Budget :**

Le coût du projet, avec les acquisitions foncières, est estimé à 3,3 millions d'euros environ (HT), dont 223 000 euros pour les mesures en faveur de l'environnement.



CONTEXTE GENERAL NATURA 2000



2 – L'aire d'influence du projet

Le projet de véloroute voie verte du Jabron reste modéré dans ses impacts. L'aire d'influence du projet a été estimée à un rayon de 20 km autour de l'aménagement. Situé en bordure d'un cours d'eau, il est notamment susceptible de présenter une incidence sur les secteurs situés en aval hydraulique de l'aire d'étude.

Les usages relevés sur la zone d'influence sont multiples : chasse, pêche, autres sports et loisirs, agriculture, urbanisation…

Un inventaire naturaliste a été réalisé en 2013 dans la zone d'étude du projet (vallée du Jabron). Une diversité intéressante d'habitats naturels et d'espèces (dont certaines protégées) est en place. Ces éléments sont détaillés dans l'étude d'impact.

Sur la zone d'étude (Cf. cartes pages suivantes), on recense deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type II, trois ZNIEFF de type I, une Zone Natura 2000 et un Espace Naturel Sensible (ENS).

ZNIEFF DE TYPE II *:

Le zonage de type II traduit les fortes interactions (notamment d'ordre hydraulique) liant les divers éléments de cet ensemble, au sein duquel les secteurs biologiquement les plus riches sont retranscrits par plusieurs zones de type I (îles, lônes, secteurs de brotteaux, confluences…).

Il souligne également particulièrement les fonctionnalités naturelles :

- celles de nature hydraulique (champ d'expansion naturelle des crues, protection de la ressource en eau) ; les aquifères souterrains sont sensibles aux pollutions accidentelles ou découlant de l'industrialisation, de l'urbanisation et de l'agriculture intensive,
- celles liées à la préservation des populations animales ou végétales, en tant que zone de passages et d'échanges entre le fleuve et les réseaux affluents pour ce qui concerne la faune piscicole, zone d'alimentation ou de reproduction pour de nombreuses espèces.

- Ensemble fonctionnel du Roubion, 4 920 hectares :

Cette zone intègre l'ensemble fonctionnel formé par le Roubion, ses annexes fluviales et quelques-uns de ses affluents.son intérêt est conforté par la présence du Castor, de la Bouvière et de nombreuses chauves-souris (colonie de Minioptères de Schreibers). La flore présente des cortèges intéressants des zones humides et des zones méditerranéennes.

Un des enjeux forts consiste à maintenir le lien fonctionnel entre le Roubion et le Rhône.

- Ensemble fonctionnel formé par le Moyen-Rhône et ses annexes fluviales, 23 838 hectares :

Ce très vaste ensemble linéaire délimite l'espace fonctionnel formé par le cours moyen du Rhône (depuis Lyon jusqu'à Pierrelatte), ses annexes fluviales : « lônes » (milieux humides annexes alimentés par le cours d'eau ou la nappe phréatique, correspondant souvent à d'anciens bras du fleuve) et « brotteaux » installés sur les basses terrasses alluviales», son champ naturel d'inondation. Outre la faune piscicole, le Rhône et ses annexes conservent un cortège d'espèces remarquables tant en ce qui concerne les insectes que les mammifères ou l'avifaune.

ZNIEFF DE TYPE I :

- Le Jabron, 370 hectares :

Cette ZNIEFF se situe le long du Jabron entre Montélimar et Souspierre. Le Jabron prend sa source dans les montagnes en amont de Dieulefit, et rejoint le Roubion, juste à l'entrée de Montélimar, avant de se jeter dans le Rhône. A la latitude de Montélimar, la végétation est très nettement influencée par le climat méditerranéen. Les milieux qui bordent la rivière, en portent la marque. Mentionnons la richesse en orchidées et la présence d'espèces animales remarquables typiques des milieux alluviaux (Petit Gravelot, Martin-pêcheur, Bouscarle de Cetti, Castor d'Europe…).

- Delta du Roubion et ancien Rhône à Rochemaure, 440 hectares :

Cette ZNIEFF concerne le Roubion dans la traversée de Montélimar et à sa confluence. Elle présente un intérêt au vu des habitats rivulaires (galerie forestière bordant les cours d'eau, roselières). Ces milieux sont favorables à tout un ensemble d'oiseaux (oiseaux d'eau, rapaces…), au Castor et au brochet (frayère).

- Ripisylve du lit du Roubion, 783 hectares :

Le zonage enveloppe la rivière de Soyans à Montélimar. La qualité de l'eau et des milieux naturels périphériques (ripisylves, pelouses calcaires, boisements) permettent la présence de la Bouvière et de plusieurs oiseaux d'eau (Aigrette garzette et Bihoreau gris). Le Castor est également très présent sur le secteur.

Natura 2000 :

Au niveau de la zone d'étude, le périmètre du site Natura 2000 FR 8201679 « Rivière du Roubion » s'inscrit dans celui de la ZNIEFF de type 2 « Ensemble fonctionnel du Roubion « et se superpose partiellement à celui de la ZNIEFF de type 1 « Ripisylve lit du Roubion ».

D'une superficie de 621 ha, il concerne la rivière Roubion, qui située à la limite de deux aires climatiques, accueille de nombreuses espèces animales et végétales des milieux alluviaux. Deux habitats d'intérêt communautaire prioritaire y sont représentés et cinq espèces animales d'intérêt communautaire ont été recensées.

Le DOCOB de ce site est rédigé. Les structures porteuses sont l'Association des amis de la réserve nationale de l'ile de la Platière (structure opératrice) et le Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron (structure animatrice).

NATURA 2000 :

Les caractéristiques des sites Natura 2000 situés à moins de 20 km sont présentées dans le tableau suivant :

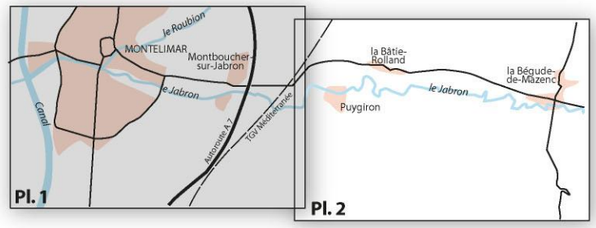
Site Natura 2000	Type / Gestionnaire	Habitats d'intérêt communautaire	Espèces d'intérêt communautaire	Menaces principales
FR8201679 **Rivière le Roubion**	SIC Association des amis de la réserve nationale de l'ile de la Platière (structure opératrice) Syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron (structure animatrice)	Rivières Pelouses sèches Forêts alluviales, forêts galeries	Poissons : Toxostome, Blageon, Barbeau méridional, Chabot Mammifères : Castor d'Europe	Mise en culture Pollution des eaux de surface / Endigages, remblais, plages artificielles Espèces introduites
FR8201677 **Milieux alluviaux du Rhône aval**	SIC AARNIP Association des amis de la réserve nationale de l'ile de la Platière (structure animatrice et opératrice) DOCOB sur 4 sites (1998)	Lacs, rivières Pelouses calcaires, pelouses sèches Forêts alluviales, forêts galeries	Insectes : Cordulie à corps fin, Agrion de Mercure, Gomphe de Graslin, Lucane cerf-volant, Grand capricorne Poissons : Lamproie de planaire, Alose feinte, Toxostome, Blageon, Bouvière, Barbeau méridional, Apron, Chabot Mammifères : Castor d'Europe, Loutre	Modification hydrographique Mise en culture/ Utilisation de biocides, d'hormones et de produits chimiques Plantations forestière en terrain ouvert Lignes électriques et téléphoniques Extraction de sables et graviers / Pollution des eaux de surface Endigages, remblais, plages artificielles
FR8212010 **Printegarde**	ZPS Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage Ardêche (Structure opératrice) Commune du Pouzin (Structure animatrice)	/	Oiseaux : Grèbe castagneux, Grèbe huppé, Blongios nain, Héron cendré, Canard siffleur, Canard chipeau, Sarcelle	Autres activités d'urbanisation, industrielles ou similaires
FR8201697 **Grotte à chauves-souris de Baume Sourde**	SIC LPO Rhône-Alpes DOCOB en cours d'élaboration	Rivières Pelouses sèches Grotte Forêts galeries	Chauves-souris : Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Petit murin, Minioptère de Schreibers, Murin à oreilles échancrées	Randonnées, équitation et véhicules non motorisés Véhicules motorisés Alpinisme, escalade, spéléologie Canalisation et dérivation des eaux
FR8201676 **Sables du Tricastin**	SIC Pas de porteur DOCOB non entamé	Dunes intérieures Pelouses calcaires Prairies humides, marais calcaires Chênaie	Insectes : Grand capricorne Chauves-souris : Petit rhinolophe, Petit murin, Minioptère de Schreibers, Murin à oreilles échancrées, Vespertilion de Bechstein, Grand murin	Mise en cultures Carrières de sables et graviers Véhicules motorisés / Piétinement, surfréquentation Captage des eaux de surface Dépôt de déchets ménagers liés aux installations récréatives
FR8212018 **Massif de Saou et crêtes de La Tour**	ZPS Pas de porteur DOCOB non entamé	/	Oiseaux : Bondrée apivore, Milan noir, Circaète Jean-le-blanc, Aigle royal, Faucon pèlerin, Hibou grand-duc, Engoulevent d'Europe, Pic noir, Alouette lulu, Pie-grièche écorcheur, Crave à bec rouge, Bruant ortolan	Utilisation de biocides, d'hormones et de produits chimiques Alpinisme, escalade, spéléologie / Chasse Élimination des arbres morts ou dépérissants Randonnées, équitation et véhicules non motorisés Vol-à-voile, delta-plane, parapente, ballon / Autres perturbations humaines
FR8201686 **Pelouses, forêts et grottes du massif de Saou**	SIC Conseil régional de la Propriété Forestière Rhône-Alpes (structure opératrice) Conseil Général de la Drôme (structure animatrice)	Landes Pelouses sèches, prairies calcaires, prairies maigres Éboulis, pentes rocheuses Forêts alluviales, forêt de pente	Flore : Rosalie des Alpes Crustacés : Écrevisses à pieds blancs Chauves-souris : Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Minioptère de Schreibers, Grand murin	Autres intrusions et perturbations humaines Mise en cultures / Plantation forestière en milieu ouvert Véhicules motorisés Captage des eaux de surface / Pollution des eaux de surface Comblement des fossés, digues, mares, étangs, marais ou trous Piétinement, surfréquentation

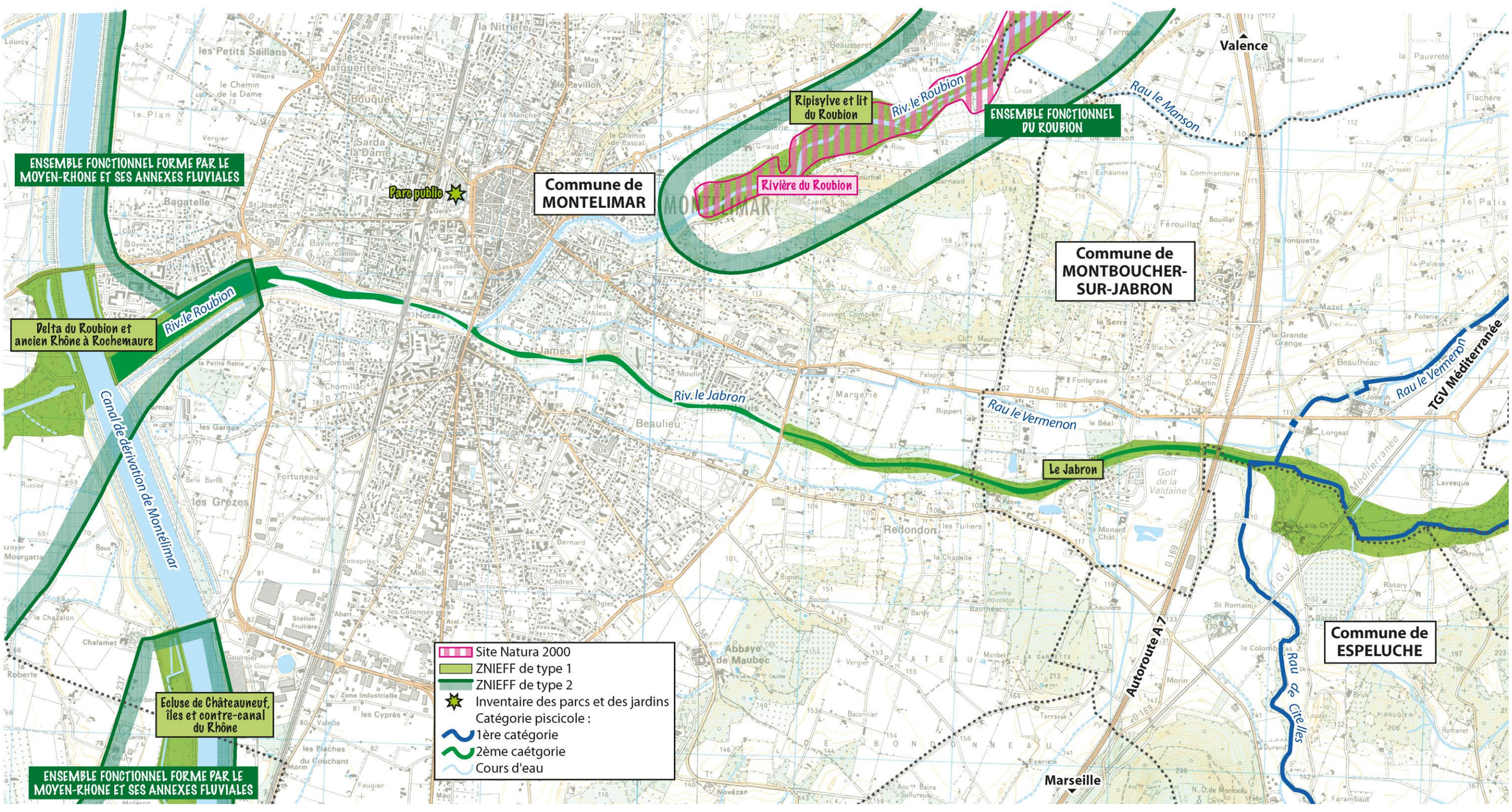
MILIEU NATUREL

N

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : DREAL Rhône-Alpes / Comité Bassin RMC 1995
Carte réalisée par Soberco Environnement

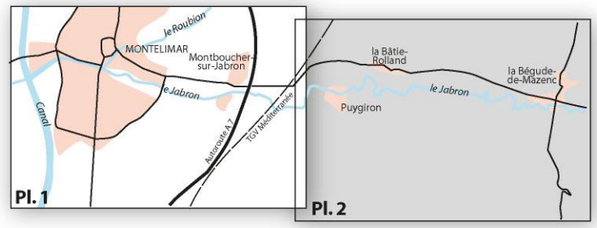


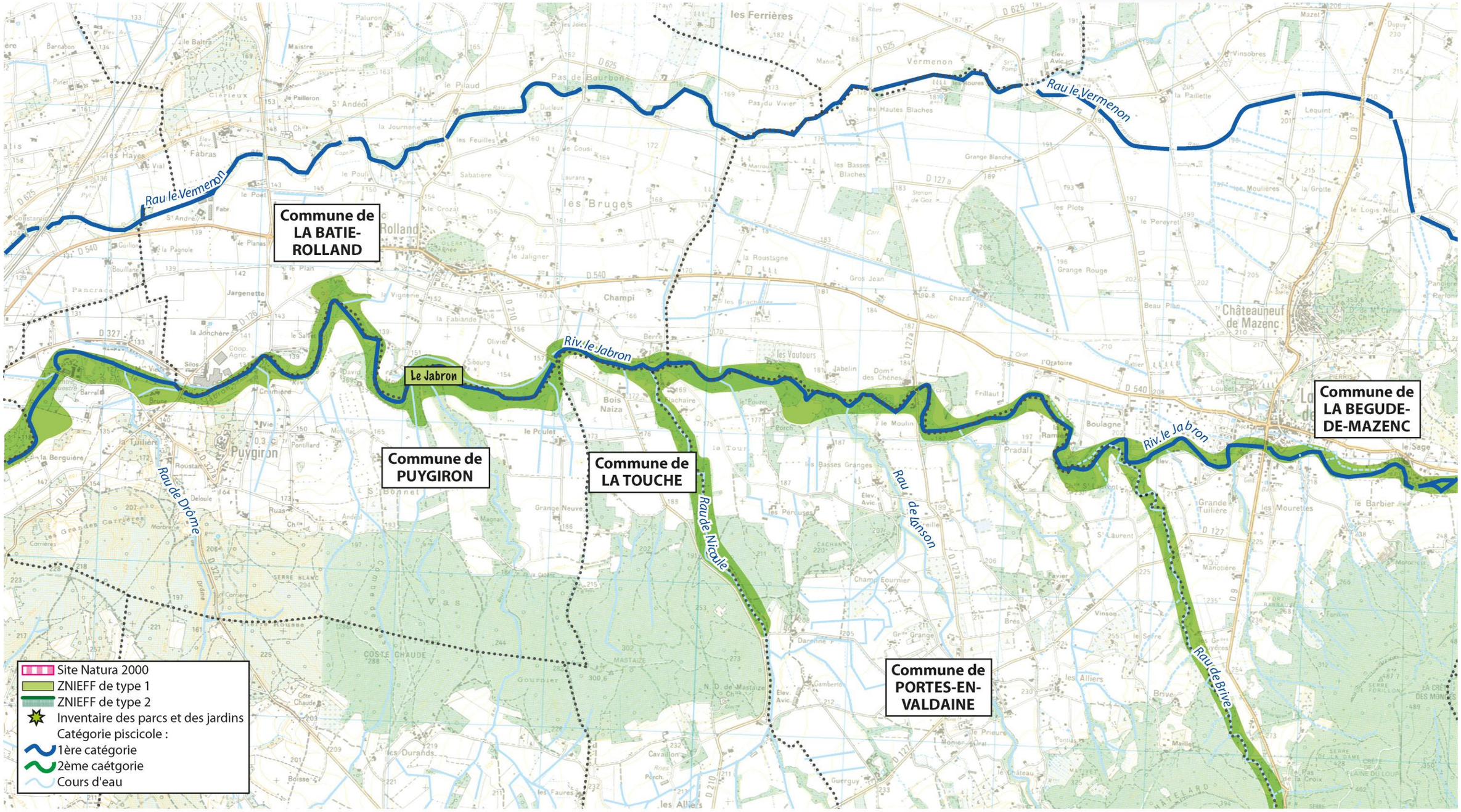


MILIEU NATUREL

0 250m 500m

Extraits IGN 3038O - 3038E Source : DREAL Rhône-Alpes / Comité Bassin RMC 1995
Carte réalisée par Soberco Environnement





3 – Analyse des incidences du projet sur l'état de conservation du site Natura 2000

Incidence directe sur le réseau Natura 2000

Le projet ne s'inscrit pas dans le périmètre d'un site Natura 2000.

- **L'aménagement n'engendre pas d'incidence directe sur le réseau Natura 2000 (emprise).**

Incidence potentielle du projet sur les habitats d'intérêt communautaires

Les inventaires naturalistes réalisés dans le cadre des études préalables ont permis de caractériser les habitats naturels.

L'analyse des habitats naturels montre qu'un habitat d'intérêt communautaire est présent le long du Jabron, la forêt alluviale de type aulnaie frênaie (Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior code 91E0). Cet habitat est présent dans 3 sites Natura 2000 à proximité (Rivière du Roubion, Milieux alluviaux du Rhône aval et Pelouses, grottes et forêt du massif du Saou).

Bien présent en bordure du Jabron, cet habitat est plutôt constitué d'une peupleraie-frênaie. Il est dans un bon état de conservation et présente une fonctionnalité intéressante au regard des espèces animales en place (zone de nourrissage pour le castor notamment).

Dans le cadre des aménagements, il est prévu une emprise de 0,2 hectare sur cet habitat. Aucun effet de coupure ou de fragmentation n'est généré par le projet. Au regard de la très faible surface impactée et des nombreux boisements équivalents dans la vallée du Jabron, l'incidence du projet ne sera pas significative sur la fonctionnalité et la représentativité de ce type d'habitat.

- **L'aménagement n'engendre pas d'incidence significative sur les habitats d'intérêt communautaire**

Incidence potentielle du projet sur les espèces animales et végétales ayant motivées la désignation des sites Natura 2000

Le peuplement de la vallée du Jabron est riche en espèces sauvages. Une analyse est portée par groupes pour les espèces ayant motivées la désignation des sites Natura 2000 du secteur.

Flore

Aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été recensée dans la zone d'étude du projet.

Crustacés

L'écrevisse à pieds blancs n'a été recensée dans la zone d'étude du projet.

Poissons

Les espèces visées sont le Toxostome, le Blageon, le Barbeau méridional, le Chabot, la Lamproie de planaire, l'Alose feinte, la Bouvière et l'Apron. Certaines de ces espèces sont susceptibles d'être présente dans le Jabron au niveau de la zone de projet (la présence du Blageon, du Barbeau et du Chabot est avérée).

Mais le projet, faisant l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau, n'entraine pas d'incidence sur les cours d'eau (dégradation de la qualité de l'eau, matières en suspension, régime…).

En conséquence aucune incidence significative n'est attendue pour les poissons.

Insectes

Les espèces visées sont les suivantes : Cordulie à corps fin, Agrion de Mercure, Gomphe de Graslin, Lucane cerf-volant, Grand capricorne.

Dans le cas des insectes, les distances à franchir sont importantes (plus de 10 km). Du coup les populations des sites Natura 200 concernées n'entretiennent pas de lien fonctionnel avec les populations du Jabron. De plus le projet de véloroute voie-verte n'entraine pas d'impact sur ces insectes.

En conséquence aucune incidence significative n'est attendue pour les insectes.

Oiseaux

Les cortèges concernées correspondent aux oiseaux d'eau, aux rapaces (diurnes et nocturnes), au cortège forestier et au cortège des milieux prairiaux et bocagers.

Une partie des ces oiseaux a été retrouvée sur le Jabron. Le secteur constitue une zone d'alimentation et de nidification complémentaire aux vastes espaces naturels à proximité. Il n'a pas été identifié de secteur stratégique, type zone d'hivernage pour les oiseaux d'eau.

Dans cette configuration, les distances ne sont plus une barrière pour les échanges d'individus entre populations. Mais les impacts du projet sur les habitats d'espèces restent très limités (1,7 hectare au total). Il n'est pas attendu ailleurs de perturbation ou de destruction d'individus (des modalités spécifiques sont prévues pour la phase de chantier).

En conséquence aucune incidence significative n'est attendue pour les oiseaux.

Chauves-souris

Les sites Natura 2000 comme la vallée du Jabron présentent une diversité en chauves-souris intéressante.

Dans le cadre du projet, les impacts sur les habitats d'espèces restent très limités (1,7 hectares au total). Aucun secteur de gîte potentiel n'est impacté et le projet n'intercepte pas les routes de vol des individus. De plus des dispositions spécifiques au chantier sont prévues pour éviter les dérangements et destructions d'individus.

En conséquence aucune incidence significative n'est attendue pour les chauves-souris.

Loutre et castor

La Loutre n'est pas connue sur le Jabron mais reste potentielle. Le castor est implanté sur certaines sections.

Le projet a été adapté pour éviter tout impact sur ces espèces et limiter fortement les emprises sur les boisements alluviaux, secteurs de nourrissage du castor. Au final les emprises se portent à 0,2 ha, dans des sites peu propices à l'espèce (zones de berges rehaussées où l'espèce n'a pas été contactée).

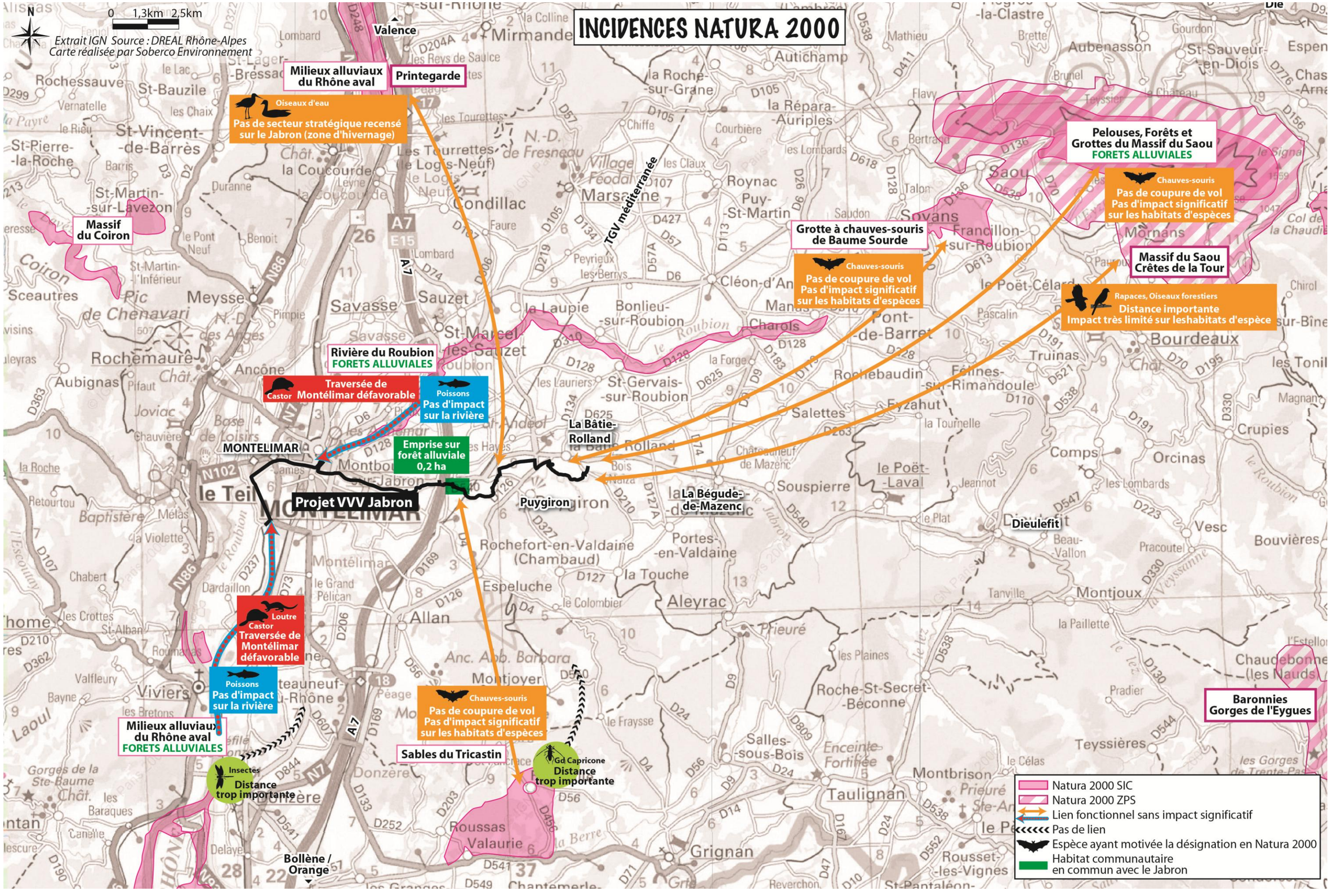
En conséquence aucune incidence significative n'est attendue pour la Loutre et le Castor.

4 – Conclusion sur l'incidence Natura 2000

Le projet n'impacte pas directement le réseau Natura 2000, mais des liens fonctionnels existent pour certaines groupes d'animaux (poissons, oiseaux, mammifères).

Les emprises limitées du projet sur les habitats naturels et la relative distance entre les sites et la zone de projet n'entrainent pas d'incidence significative sur l'état de conservation des populations d'espèces ayant motivées la désignation en site Natura 2000.

En conclusion le projet n'aura pas d'incidence significative sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire du site Natura 2000. Il ne nécessite pas de mesure compensatoire à ce titre là et de démarche spécifique.


INCIDENCES NATURA 2000
N
0 1,3km 2,5km
Extrait IGN Source : DREAL Rhône-Alpes
Carte réalisée par Soberco Environnement
Valence
Milieux alluviaux du Rhône aval
Printegarde
Oiseaux d'eau
Pas de secteur stratégique recensé sur le Jabron (zone d'hivernage)
Massif du Coiron
Pelouses, Forêts et Grottes du Massif du Saou
FORETS ALLUVIALES
Chauves-souris
Pas de coupure de vol
Pas d'impact significatif sur les habitats d'espèces
Grotte à chauves-souris de Baume Sourde
Massif du Saou
Crêtes de la Tour
Rapaces, Oiseaux forestiers
Distance importante
Impact très limité sur leshabitats d'espèce
Rivière du Roubion
FORETS ALLUVIALES
Traversée de Montélimar défavorable
Castor
Poissons
Pas d'impact sur la rivière
Emprise sur forêt alluviale 0,2 ha
La Bâtie-Rolland
MONTELIMAR
Projet VVV Jabron
Puygiron
La Bégude-de-Mazenc
Dieulefit
Loutre
Castor
Traversée de Montélimar défavorable
Poissons
Pas d'impact sur la rivière
Milieux alluviaux du Rhône aval
FORETS ALLUVIALES
Chauves-souris
Pas de coupure de vol
Pas d'impact significatif sur les habitats d'espèces
Sables du Tricastin
Insectes
Distance trop importante
Gd Capricone
Distance trop importante
Bollène / Orange
Baronnies Gorges de l'Eygues
TGV méditerranée
Natura 2000 SIC
Natura 2000 ZPS
Lien fonctionnel sans impact significatif
Pas de lien
Espèce ayant motivée la désignation en Natura 2000
Habitat communautaire en commun avec le Jabron

H

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET ELEMENTS DE PRECISION SUITE A l'AVIS

Sommaire

1. Rappels règlementaires 3

2. Avis de l'autorité environnementale 3

3. Éléments de précision formulés par le maître d'ouvrage suite à l'avis de l'autorité environnementale 7

1. Rampe d'accès le long du Roubion à Montélimar 8

2. Modification tracé sur le secteur de Puygiron/La Bâtie Rolland 9

3. Station du Micrope Dressé 10

Conclusion 11

1. Rappels règlementaires

En application des articles R122-6 et R122-7 du Code de l'environnement, le présent dossier d'étude d'impact a été soumis pour avis à l'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement.

Cet avis de l'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement, établi conformément à l'article R122-13 du code de l'environnement, figure ci-après.

Afin de tenir compte des remarques formulées au travers de cet avis, le maître d'ouvrage a souhaité apporter dès à présent quelques éléments de précision en ce qui concerne le Projet.

2. Avis de l'autorité environnementale

L'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement dans le cadre du présent projet est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Rhône-Alpes, 5 Place Jules Ferry, 69 453 LYON

L'avis a été rendu le 23 juin 2014, sur la base du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique réalisé en Avril 2014.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

Projet intitulé : « Véloroute Voie verte de la vallée du Jabron – section Montélimar / la Batie Rolland – dossier d'enquête préalable à la DUP »
(Maître d'ouvrage : M. le président du syndicat Mixte du Roubion et du Jabron)

Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

Avis n° 2014-000P1135 **émis le 23 juin 2014**

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

Affaire suivie par : Yves MEINIER
DREAL Rhône-Alpes/Service CAEDD/AE
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-durable.gouv.fr
Ref : S:\CAEDD\04_AE\02_avisAe_projets\infrastructures\AE infra drôme\VVV Jabron\2014\avis\VVV Jabron avis AE 20 06 2014.odt

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale et Développement Durable / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

On notera aussi que le projet objet du présent avis, avait fait, sur la base d'une précédente version du projet, l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 16 décembre 2009.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Avis

1) Contexte du projet

Le secteur de la Drôme situé à l'Est de Montélimar est marqué par la présence de deux rivières emblématiques que sont le Roubion et le Jabron autour desquelles se concentrent l'essentiel des enjeux environnementaux.

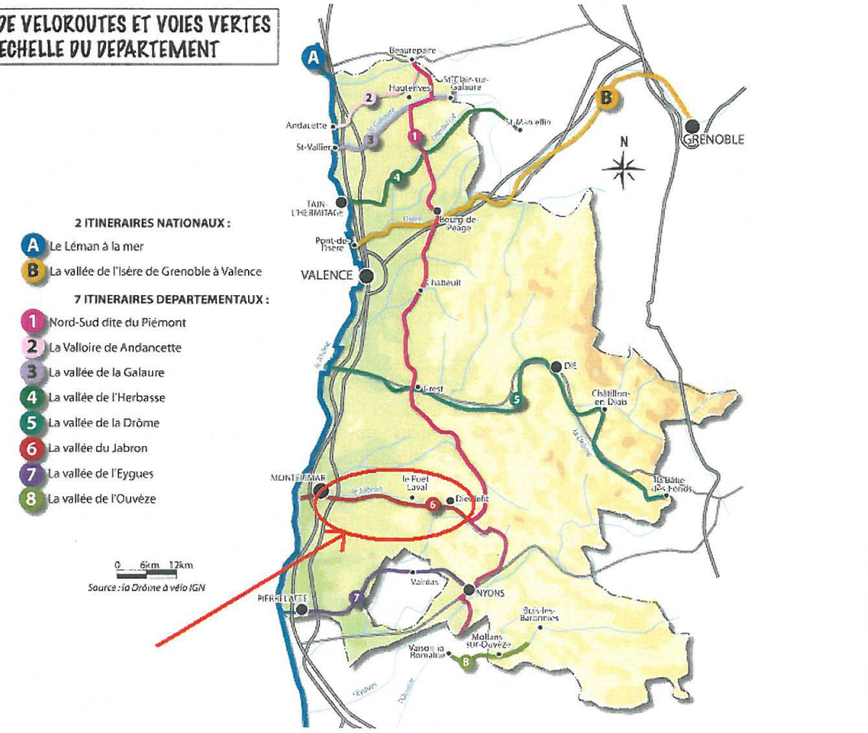
Contrairement au Roubion, rivière fortement patrimoniale, identifiée au sein du réseau Natura 2000, le Jabron bénéficie d'un état de conservation moindre, du fait notamment du plus fort encaissement de son lit sur sa partie amont et de la relative faiblesse de sa dynamique fluviale.

Pour autant, ses abords sont identifiés au titre de l'inventaire ZNIEFF et une très grande partie de son cours a été identifiée par le SDAGE Rhône méditerranée en tant que réservoir biologique. On notera aussi la présence du Castor ainsi que de nombreuses espèces d'oiseaux protégés.

S'agissant des aménagements cyclables, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT), en visant, le 15/12/1998, le schéma des itinéraires cyclables d'intérêt national, a impulsé une dynamique en faveur du développement des véloroutes et voies vertes (VVV).

Dans le département de la Drôme, le conseil général a pris la maîtrise d'ouvrage des itinéraires d'intérêt national concernés (VVV de l'Isère et VVV du Léman à la mer). Le projet présenté, porté par le syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron, est raccordé à ce réseau dont il constitue un important maillon transverse présentant un intérêt touristique marqué.

PROJETS DE VELOROUTES ET VOIES VERTES A L'ECHELLE DU DEPARTEMENT



2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

L'étude d'impact présentée satisfait aux prescriptions de contenu figurant à l'article R122-5 du code de l'environnement. Plus dans le détail, il convient de faire les observations suivantes :

Point positif et qui constitue un signe de qualité du projet, les contours techniques de celui-ci intègrent bien l'ensemble des annexes habituelles de ce type d'infrastructures (*parkings, points d'information, aires d'arrêt et de pique nique*). Le projet est présenté comme entrant dans le cadre d'un dispositif qui contient aussi des itinéraires pour les piétons et les cavaliers. Pour parfaire cette description du projet, on pourrait toutefois préconiser de fournir davantage de détails sur certains points particuliers :
- meilleure description des passages modifiés sous certains ponts franchissant le Jabron ;
- contenu de l'aire d'accueil de la Batie Rolland (des aménagements complémentaires sont-il prévus en sus de ceux existants ?).

Le **résumé non technique** prévu par l'alinéa IV de l'article R122-5 du code de l'environnement s'avère de bonne qualité. On notera que la forme tabulaire que revêtent plusieurs de ses chapitres, peu souhaitable en théorie au sein d'un tel résumé, comporte cependant l'avantage d'être claire. On regrettera cependant que la partie relative aux méthodes utilisées n'y soit pas véritablement résumée (*observation déjà formulée dans le précédent avis, mais il est vrai qu'il s'agit de la partie du dossier qui suit immédiatement le résumé non technique*). Par ailleurs, la partie relative à l'appréciation des impacts du programme aurait vocation à être clarifiée. En effet, à sa lecture, le lecteur retient que le projet constitue « *un projet propre dont la fonctionnalité et la réalisation ne sont pas dépendants d'un autre projet* », ce qui ne correspond pas au contenu du chapitre « *appréciation des impacts du programme* » du dossier qui présente bien le projet comme s'intégrant dans un programme comprenant deux sections successives de VVV. Plus dans le détail, les données relatives au défrichement ne sont pas en adéquation avec le reste du dossier (*5850 m2 annoncés pour 8625 m2 résultant du tableau de la page EVI-38*). Il en est de même pour l'usage des produits phytosanitaires, dont on retient à la lecture du dossier et contrairement à ce que laisse supposer le résumé, qu'ils seront proscrits dans le cadre de l'exploitation de la voie verte.

L'**état initial,** dont on notera au passage qu'il couvre l'ensemble du programme, traite de l'ensemble des thèmes requis (*l'air et les nuisances sonores faisant toutefois l'objet d'une présentation plutôt minimaliste*). Point positif, bon nombre de données naturalistes ont été remises à jour depuis le précédent dossier. Parmi les pistes d'amélioration on citera toutefois le fait que l'état initial aurait gagné à repérer les stations d'espèces invasives dont on notera qu'elles constituent une contrainte forte pour la bonne gestion des terrassements.

S'agissant de la **justification des choix** effectués entre les variantes de tracé, l'analyse multicritères présentée reste perfectible concernant les points suivants :
- section dite « variante 1 » : chacune des deux variantes présentées est vraisemblablement assortie d'impacts sur l'écoulement des crues du Roubion et/ou du Jabron. Il aurait été souhaitable que l'analyse évoque cette question importante. Il en est de même des éventuels effets du projet vis à vis des abords de monuments historiques ;
- section dite « variante 2 » : la comparaison aurait gagné à prendre aussi en compte la question des abords du monument historique « château Lalo » ainsi que celle du franchissement du ruisseau « le Vermenon » (crues violentes) ;
- les caractéristiques des variantes analysées dans le secteur de Puygiron en font des variantes « larges » qu'il aurait été logique de traiter au même niveau que les trois secteurs comparés en page EV-7 (en effet, *il faut se reporter en page EVI-40 pour prendre connaissance de cette analyse*) ;

L'**analyse des impacts** couvre l'ensemble des sujets mais son niveau d'approfondissement mériterait d'être accru sur les points suivants :
- mention du volume des excédents de matériaux évoqués en page EVI-7 et localisation des dépôts envisagés ;
- le dossier laisse supposer que les effets du projet sur le niveau des plus hautes eaux seraient totalement compensés, il ne fournit cependant pas les éléments qui permettraient de l'attester. La question se pose principalement pour la rampe prévue à Montélimar le long du Roubion et dans une moindre mesure pour les plus grandes crues du Vermenon (*le profil présenté en page EVI-14 fait apparaître une réduction du débouché linéaire pour les crues centennales et ne semble pas prendre en compte les éventuels effets du débit solide sur la morphologie du lit) ;*
- le prélèvement du projet sur les zones humides est probablement modéré. On notera toutefois que l'estimation qui en est donnée en page EVI-15 est vraisemblablement inférieure à la réalité puisque l'emprise réellement prélevée excède 3 mètres. Par ailleurs, les limites des zones humides concernées ont normalement vocation à reposer sur des expertises pédologiques et pas seulement sur une classification Corine Biotope. De plus, il est vraisemblable que les abords du projet de passerelle sur le Vermenon soient aussi en zone humide. L'ensemble de ces facteurs pourrait amener à considérer que l'absence de compensation du prélèvement sur les zones humides devient nettement moins défendable ;
- l'analyse des impacts du projet sur la fonctionnalité des corridors biologiques aurait eut vocation à insister davantage sur le corridor lié au Jabron lui-même, probablement peu impacté mais concerné sur un linéaire important ;
- le recoupement entre les superficies soumises à autorisation de défrichement (un peu moins de 0,9ha) et les analyses relatives aux espèces des milieux boisés pourraient laisser augurer d'une sous évaluation des surfaces d'habitats concernées. On notera au passage que le dossier ne semble pas prévoir de compensation pour ces défrichements.

S'agissant des **mesures d'intégration** proposées :
- celles relatives à la maîtrise des espèces invasives, qui peuvent s'avérer très contraignantes, auraient vocation à être décrites ;
- les prescriptions de chantier vis à vis du risque inondation auraient vocation à être vérifiées eu égard à la dynamique des crues des cours d'eau concernés (*quel est le délai réellement disponible entre l'annonce de crue et l'évacuation des matériels tel qu'annoncée en page EVI-10?*) ;
- le projet intègre des mesures de compensation des volumes prélevés sur la zone inondable dans des secteurs dont il n'est pas certain qu'ils soient exempts d'enjeux naturalistes (*zones humides, éventuellement espèces protégées*). Les impacts de ces mesures doivent aussi être évalués et, si besoin, réduits voire compensés ;
- les mesures en faveur de la Micrope dressée (*plante protégée*) apparaissent de bon aloi, elles ne pourront cependant être validées qu'à l'issue des procédures menées au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement ;
- les mesures de préservation des chiroptères (*abords du Vermenon notamment*), mériteraient d'être précisées (« *des mesures de sauvegarde seront mises en place pour éviter la destruction d'individus* ») ;
- l'absence de compensation des zones humides prélevées mériterait plus ample réflexion au regard des objectifs du SDAGE Rhône méditerranée et de la vraisemblable sous-estimation des surfaces concernées ;
- la question d'une compensation des boisements prélevés méritera d'être évoquée dans le cadre des procédures menées au titre du code forestier ;
- enfin, s'agissant de la lutte contre l'ambroisie, il y aura lieu de viser les prescriptions de l'arrêté préfectoral n°2011 201-0033 du 20 juillet 2011 qui y est relatif.

D'un point de vue général, l'autorité environnementale constate avec satisfaction que l'option privilégiée par le projet a été l'évitement des secteurs à enjeu. Elle recommande toutefois, à l'occasion du dossier de demande de dérogation espèces protégées, de lister la totalité des espèces susceptibles d'être concernées et de conclure explicitement pour chacune d'entre elles, sur la nécessité ou non de recourir à des dérogations.

L'estimation des **dépenses en faveur de l'environnement** est fortement influencée par le coût de l'assainissement et des aménagements paysagers, ce qui est naturel compte tenu de l'importance du linéaire et du faible potentiel d'effets négatifs. Il n'omet pas de prendre en compte le suivi environnemental du chantier. Il aurait toutefois pu être abondé par le coût des mesures de réduction et de compensation des effets du projet sur l'écoulement des crues et sur les zones humides, ainsi que par les coût environnementaux de suivi en exploitation (*suivi sanitaire des dépendances vertes - maîtrise des espèces indésirables notamment – suivi du fonctionnement des dispositifs d'assainissement, suivi des mesures compensatoires*).

Enfin, le dossier contient une **évaluation d'incidence Natura 2000** dont la conclusion d'absence d'effet dommageable notable sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 les plus proches est validable compte tenu de la localisation du projet par rapport à celles-ci et de son faible potentiel d'impacts résiduels sur les espèces et habitats visés par la directive européenne « Habitats ».

3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

Le projet correspond au développement de l'offre à destination des mobilités douces dont on sait qu'il va dans le sens d'une inflexion des comportements en termes d'usage de la voiture individuelle et d'émission de pollutions, nuisances et gaz à effet de serre qui y sont liées. Il est aussi accompagné d'effets positifs en termes de santé publique du fait de l'incitation à la pratique régulière d'activités physiques.

Sur le plan de la **méthode**, le dossier rend bien compte de l'abondant processus de concertation (*pas moins de 16 réunions sur la période la plus récente, entre 2013 et 2014*) et des évolutions du projet qui en ont résulté. Ces modifications vont clairement dans le sens d'une recherche d'évitement et de réduction des effets négatifs potentiels du projet.

Partant du principe du respect du cahier des charges du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national (*version de janvier 2001*), le dossier ne met pas en compétition de parti général d'aménagement (*portant par exemple sur le profil en travers ou la nature du revêtement..*). S'agissant en revanche du tracé, il présente, pour trois des secteurs à enjeux, des **variantes de tracé** qu'il évalue au terme d'une analyse multicritères qui fait intervenir des paramètres environnementaux de façon proportionnée (*voir toutefois les quelques observations figurant à ce sujet au chapitre 2 ci-avant*).

L'évolution du projet entre 2009 et 2013 apparaît favorable pour plusieurs des aspects concernés (*prise en compte des riverains, réduction des effets globaux sur les milieux naturels*). Il est en revanche plus difficile, au regard des seuls éléments transmis, d'analyser la question de l'effet du projet sur l'écoulement des crues (*plan incliné en zone urbaine dans le lit du Roubion, franchissement du ruisseau le Vermenon, passage sous la RD169 à Montboucher sur Jabron*), point pour lequel, le dossier mériterait d'être abondé.

Le potentiels d'effets négatifs du projet est globalement limité dans la mesure où il privilégie l'usage de voies existantes. On notera cependant que celui-ci peut être localement consommateur d'emprises significatives (*sans être toutefois disproportionnées*), par exemple dans le cas où se côtoieront à terme une voie verte, une allée cavalière et un chemin de desserte agricole (*cas de la coupe n°7 : emprise totale =10 mètres*).

S'agissant des **impacts paysagers**, de l'analyse effectuée par la DREAL Rhône Alpes, ressort que le principal impact résidera dans l'adoption d'une couche de roulement bitumineuse classique, de nature à introduire dans le paysage une note urbaine et routière. Cet impact sera d'autant plus significatif que les abords du Jabron présentent, sur la section concernée, un caractère généralement naturel. Il pourrait être augmenté localement par des annexes du projet (*ex: aires de stationnement)*. De plus, l'adjonction de bandes enherbées latérales, dès lors qu'elle est présentée comme systématique, risque de renforcer l'artificialité. Pour ce type de projet, l'autorité environnementale recommande un traitement différencié des abords de la piste, en fonction du caractère des espaces riverains. La question du marquage au sol de la voie verte n'est pas évoquée. On retiendra au passage que la connotation routière qui y est liée ne milite pas nécessairement pour la réalisation de tels marquages sur les secteurs les plus sauvages.

En conclusion, sur la forme, l'étude d'impact transmise respecte les exigences générales de contenu figurant au R122-5 du code de l'environnement. Elle reste toutefois perfectible au regard des observations figurant ci-avant.

Sur le fond, la méthode de conception du projet correspond à une application satisfaisante de la séquence « éviter > réduire > compenser » ce qui conduit à un potentiel d'effets négatifs vraisemblablement modéré. Restent toutefois en suspens la question relative à l'effet du projet sur

l'écoulement des crues, particulièrement importante compte tenu de l'hydrologie des cours d'eau concernés. L'autorité environnementale recommande de joindre au dossier les éléments permettant de justifier de la compensation totale de ces effets. Par ailleurs, les observations qui précèdent font apparaître plusieurs sujets pour lesquels les mesures d'intégration pourraient évoluer (*dans le cadre de la procédure espèces protégées pour les mesures milieu naturel et dans celui de la procédure loi sur l'eau en ce qui concerne les milieux humides*).

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux *(notamment procédures loi sur l'eau, procédures espèces protégées et procédures relevant du code du patrimoine).*

Pour le préfet de région et par délégation
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL
et par délégation
Le chef du service CAEDD

Gilles PIROUX

3. Éléments de précision formulés par le maître d'ouvrage suite à l'avis de l'autorité environnementale

Suite à l'avis de l'autorité environnementale le Syndicat Mixte du bassin du Roubion et du Jabron a décidé d'apporter quelques modifications au dossier initial afin de proposer un projet technique moins impactant et partagé par les acteurs locaux.

Ainsi, quelques adaptations ont été entreprises sur le tracé retenu à savoir :

- ➔ Suppression de la rampe d'accès à Montélimar, le tracé longe désormais le Roubion jusqu'au pont de la Libération et monte par la rampe existante puis revient par la promenade en haut de digue en direction de la passerelle piétonne sur le Roubion.
- ➔ Modification du tracé à Puygiron au niveau de la RD 327, des aménagements ont été réalisés pour que les usagers, les habitants et les agriculteurs circulent en toute sécurité.
- ➔ Au niveau du secteur agricole (*ZAP*) à la Bâtie-Rolland, le tracé évite les principales routes départementales RD 540, et RD 327 pour des raisons de sécurité, mais s'inscrit le long de la RD126. La circulation des usagers est assurée par des bandes multifonctionnelles et un principe de bandes cyclables. Le carrefour de la Jargenette sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des usagers et d'offrir une meilleure visibilité suite à la destruction d'un bâti vétuste (ruine).
- ➔ Une des stations de la plante protégée, le Microp Dressé, a été repérée au niveau de la zone du captage de la Vesque, à Puygiron. Le tracé a du être adapté en conséquence pour éviter la destruction des plants.

Ces modifications vont dans le sens d'une réduction d'impact et restent non substantielles par rapport à l'ensemble du projet. Elles ne remettent pas en cause l'Avis de l'autorité environnementale délivré, mais nécessitent néanmoins des éléments de précisons.

Les adaptations vont être présentées ci-dessous, en expliquant la modification réalisée, les effets attendus ainsi que les pages concernées dans le dossier.

1. Rampe d'accès le long du Roubion à Montélimar

Modifications	Effets attendus	Modifications apportées au dossier d'enquête
Le tracé est modifié et le maitre d'ouvrage décide de supprimer la rampe d'accès. Le tracé monte désormais jusqu'au pont de la Libération par la rampe existante puis revient par la promenade en haut de digue jusqu'à la passerelle piétonne sur le Roubion.	La suppression de la rampe d'accès permet de réduire le volume de remblais dans le lit majeur de 400 m3. Les impacts concernant le Roubion sont désormais inexistants. L'autorité environnementale précisait à ce sujet que "*le dossier laisse supposer que les effets du projet sur le niveau des plus hautes eaux seraient totalement compensés, il ne fournit cependant pas les éléments qui permettraient de l'attester. La question se pose principalement pour la rampe prévue à Montélimar le long du Roubion*". Ainsi, la question de l'autorité environnementale n'est plus d'actualité.	*Présentation et comparaison des variantes :* • Parties C (page 13), EI (page 9) et EV (page 11), *Modifications sur le plan graphique des cartes de présentation détaillée du projet* *Réduction des impacts et mesures d'évitement associées :* • Partie EVI (pages 7, 13, 50, 51) *Mise en cohérence de l'ensemble du dossier (résumé non technique notamment)*





Planche 1

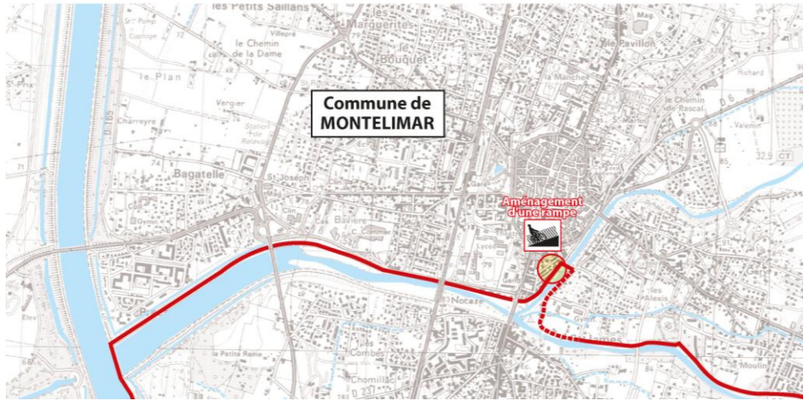
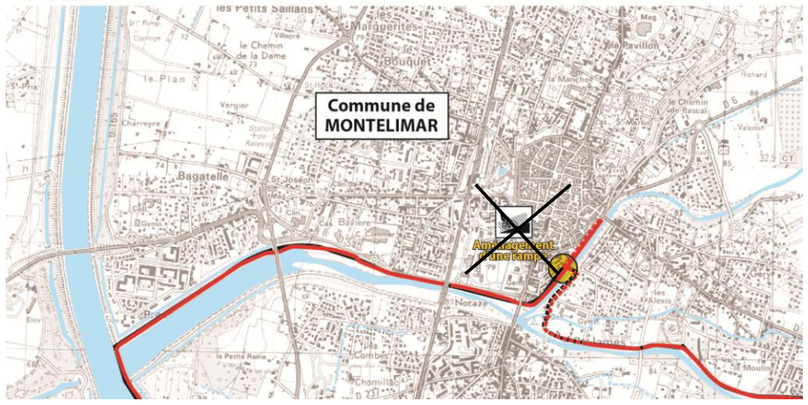
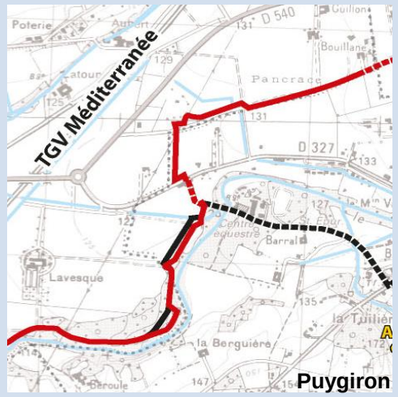
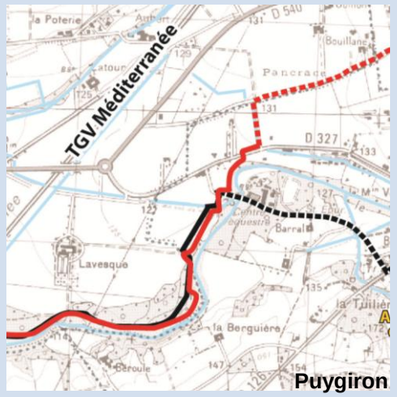


Planche 1



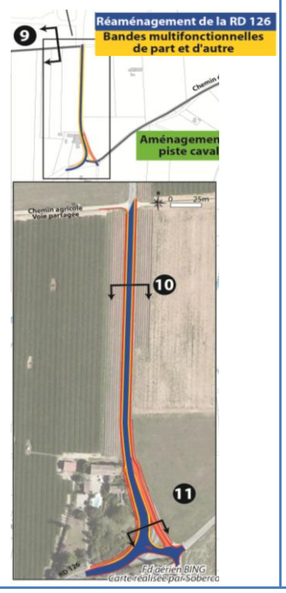
2. Modification tracé sur le secteur de Puygiron/La Bâtie Rolland

<table>
<tr><th>Modifications</th><th>Effets attendus</th><th>Modifications apportées au dossier d'enquête</th></tr>
<tr>
<td>Modification du tracé à Puygiron au niveau de la RD 327, la véloroute traverse cette voie sur un secteur plus sécurisé et continue sur des chemins existants (chemin de la chaine).</td>
<td>L'usage désormais partagé permet de limiter la consommation de foncier agricole dans cette zone. Cette modification évite ainsi une rupture de l'espace agricole. Enfin, le tracé n’offre plus de piste pour les cavaliers qui trouvent un itinéraire existant en rive gauche du Jabron par le passage à gué.
 

Variante initiale
 

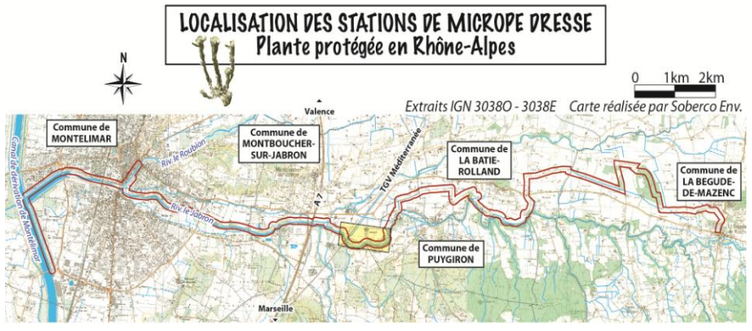
Variante retenue
Cette modification a permis de réduire 0,1 ha d'emprise sur les espaces agricoles. Ces aménagements ont été réalisés pour que les usagers, les habitants et les agriculteurs circulent en toute sécurité.</td>
<td>Description de l'itinéraire en secteur agricole :
• Parties C (page 21), EI (page 14) et EV (page 19)
Modifications sur le plan graphique des cartes de présentation détaillée du projet
Impacts agriculture, modification des emprises agricoles:
• Partie EVI (page 44)
Mise en cohérence de l'ensemble du dossier (résumé non technique notamment)</td>
</tr>
<tr>
<td>Dans le secteur agricole (ZAP) à la Bâtie-Rolland, le tracé a été modifié niveau de la RD 126 et entraine la destruction d'un bâti vétuste, afin de concevoir un aménagement plus sécurisé pour les usagers de la véloroute voie verte.</td>
<td>Le tracé évite les principales routes départementales RD 540, RD 327 pour des raisons de sécurité, mais s’inscrit le long de la RD126 sur 300 m. La sécurité des usagers est assurée par des bandes multifonctionnelles et un principe de bandes cyclables. Le carrefour de la Jargenette sera réaménagé afin d'assurer la sécurité des usagers et d'offrir une meilleure visibilité suite à la destruction d’un bâti vétuste (ruine). L'aménagement prévu est inclus dans l'emprise de la route départementale, et ne présentera aucune emprise au niveau de la ZAP. Cette solution amènera une meilleure fonctionnalité et sécurisera les usagers sur cette portion relativement circulée.

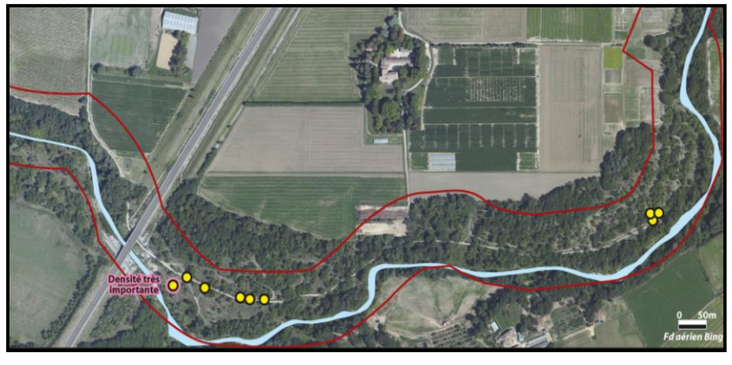
Le tracé a été modifié au niveau de la Zone Agricole Protégée (ZAP) à la Bâtie-Rolland, suite aux réunions avec la chambre d'agriculture et avec le Conseil Général de la Drôme Direction des Déplacements.

Sur le secteur concerné par la Zone Agricole Protégée (ZAP) à La bâtie-Rolland, aucune emprise sur les terres agricoles ne sera proposée.
 
</td>
<td>Présentation du projet :
• Parties C (page 30) et EV (page 28)
Variantes sur le secteur de la ZAP :
• Partie EVI (pages 40 et 41)
Destruction d’un bâti vétuste (ruine) :
• Parties EI (page 18) et EVI (page 43)
Mise en cohérence de l'ensemble du dossier (résumé non technique notamment)</td>
</tr>
</table>

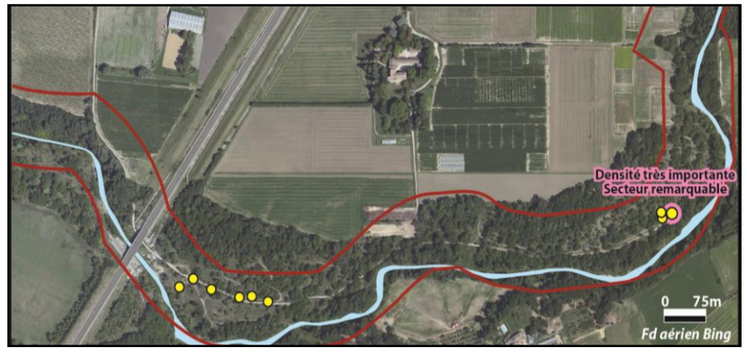
3. Station du Micrope Dressé

Modifications	Effets attendus	Modifications apportées au dossier d'enquête
Une des stations de la plante protégée, le Micrope Dressé, a été repérée au niveau de la zone du captage de la Vesque, à Puygiron. **Afin d'éviter la destruction de cette station, le tracé a été modifié pour la contourner.**	Après reprise des données et un repérage sur le terrain, cette station remarquable (850 pieds sur 8 mètres de long) se situe au niveau du captage de la Vesque, à Puygiron. Les nombreux pieds de cette plante sont présents sur le chemin que la véloroute devait emprunter. Le tracé, désormais, s'éloigne de la zone du captage, et nécessite le défrichement d'une partie d'environ 240 m² du sous-bois. Au moment des travaux, les individus seront repérés afin d'être évités par les engins de chantier et le personnel. La zone sera protégée et aménagée en conséquence.	*Localisation des stations du Micope Dressé :* • Partie EIV (page 27) *Modification des mesures de protection:* • Partie EVI (pages 24 et 28) *Secteur soumis au défrichement :* • Partie EVI (pages 38 et 39)

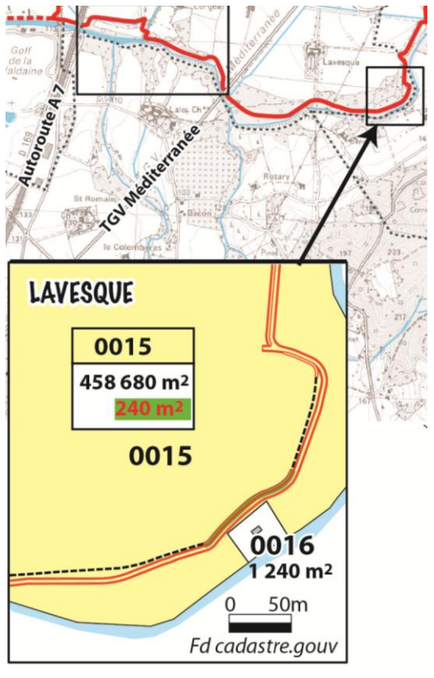




Localisation 2013



Localisation 2015



Secteur défriché

Conclusion

Ces éléments de précision font suite à l'avis de l'autorité environnementale délivré en Juin 2014. Ces adaptations apportées récemment ont un effet positif sur l'insertion du projet. Elles permettent de faciliter sa mise en œuvre et établissent des aménagements plus sécurisés pour les usagers de la véloroute voie verte du Jabron.