Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

cerfa
N° 14734*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
20/07/2017	20/07/2017	F-084-17-C-0062

1. Intitulé du projet

RN7- Aménagement du giratoire des Couleures à Valence

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom | Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale	Mme Noars Françoise, Directrice Régionale
RCS / SIRET	1 3 0 0 0 6 7 2 9 0 0 0 2 9 — Forme juridique : Établissement public

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie *(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)*
6. a)	Solution technique en cours d'études - route inférieure à 10km

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Aménagement d'un giratoire d'entrée de ville utilisée dans la redistribution du trafic autoroutier (A7-A49), du trafic de transit (RN7-RN532) et du trafic local (Avenue de Romans-RD432). On notera la présence à proximité du projet de deux zones commerciales importantes, qui génèrent une part de trafic supplémentaire.

Deux solutions préférentielles sont en cours d'approfondissement.
La variante n°2, dite "aérienne" prévoit la création de deux ponts permettant la liaison directe des flux RN7 sans passer par le rond-point actuel, qui est donc conservé (cf. schéma p14 du dossier de concertation, Annexe 8).
La variante n°4bis dite "semi-enterrée" prévoit la création d'un nouveau système d'échanges (Annexes n°7 & 9). Cette solution fait l'objet d'une réflexion avec les collectivités locales, notamment pour permettre une meilleure prise en compte de l'entrée de ville avec un aménagement qualitatif, cyclable et compatible avec une ligne de bus à haut niveau de service.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

4.2 Objectifs du projet

Le giratoire des Couleures se situe au nord-est de l'agglomération valentinoise, à l'intersection des routes nationales 7 et 532, de la route départementale 432 et de l'avenue de Romans. Il permet d'articuler les grands axes de circulation autoroutière (A49-A7) desservant le sillon alpin et la vallée du Rhône par le réseau routier national (RN7 et RN532). Il se situe sur l'itinéraire de délestage de la traversée de Valence par l'A7.

L'aménagement du giratoire fait suite à une étude d'opportunité réalisée de 2009 à 2011 qui avait les objectifs suivants :
- améliorer le fonctionnement du giratoire en séparant les trafics selon leur nature, en particulier le trafic de transit supporté par les voiries nationales.
- optimiser l'intégration, architecturale, environnementale et paysagère du nouvel aménagement ;
- respecter le coût à terminaison 2020 de 28 M€ TTC.

Le choix de la variante préférentielle de la maîtrise d'ouvrage (2 ou 4bis) sera arrêté lors du prochain comité de pilotage en septembre 2017.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux ont été prévus pour une durée de 2 ans dont les phases ne sont pas encore définies et dépendront de la solution finale choisie.

Le maintien des principaux flux de circulation est envisagée durant le chantier. Il y aura des fermetures partielles de bretelles.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet permettra, une fois concrétisé, un meilleur fonctionnement du secteur d'échange en séparant le trafic de transit du trafic local. Il améliorera la sécurité et réduira les problèmes liés aux embouteillages.
Le projet permet de faire levier pour requalifier l'entrée de ville et proposer des parcours sécurisé piétons et cycles.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?
La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).
Déclaration d'utilité publique, potentielle autorisation/déclaration au titre de la loi sur l'eau et dérogation espèces protégées.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Variante 2 : deux ouvrages d'art deux bretelles nouvelles sur giratoire existant (rayon 40m, circulable 11m) Variante 4bis : deux giratoires un ouvrage	 pont de 240m et 135m pont d'une longueur de 30m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Jonction Avenue de Romans / RD 432
Communes de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence

Coordonnées géographiques[1] Long. 04°55'58"_ Lat. 44°57'16"_

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a, 9°a), 10°, 11°a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ : Long. 04°55'55"36 Lat. 44°57'14"22

Point d'arrivée : Long. 04°56'26"30 Lat. 44°57'40"87

Communes traversées :
Valence et Saint-Marcel-lès-Valence

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui ☒ Non ☐

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui ☐ Non ☒

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Mise en service giratoire des Couleures : 1990
Mise en service diffuseur des RN7/Couleures (sortie 35) : 1997

1 Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.
Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html.
Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.
Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	PPBE 2016 de l'agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes (cf. Annexe 10)
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Zone humide à proximité : vallon de la Barberolle. Le projet n'est pas encore définitivement arrêté mais devrait éviter le secteur.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☐	☒	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	☒	☐	Captage prioritaire des Couleures
Dans un site inscrit ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	**Oui**	**Non**	**Lequel et à quelle distance ?**
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	
D'un site classé ?	☐	☒	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?
Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? *Appréciez sommairement l'impact potentiel*
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	L'analyse des solutions est en cours
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	Matériaux extérieurs, difficile à chiffrer à ce stade.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	48 espèces protégées identifiées aux cours des études, dont 1 seule présente un enjeu assez fort (cf. Annexe 11)
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☒	☐	Consommation estimée à 9200 m².
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☒	☐	Canalisations de gaz
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☐	☐ ☒	Bruits liés à la circulation

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☒ ☐	☐ ☒	Odeurs liées à la circulation
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☐	☐ ☒	Vibrations liées à la circulation + vibrations liées aux engins de chantier.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐ ☐	☒ ☒	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☒	☐	Gaz d'échappement
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Assainissement de la plateforme routière prévu dans le projet.
	Engendre-t-il des effluents ?	☒	☐	Uniquement pollution accidentelle.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	Chantier + Phase d'exploitation (comme c'est déjà le cas pour le carrefour dans sa configuration actuelle).

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	☒	☐	Consommation de foncier agricole. Conformément au SCOT du Rovaltain, les zones à proximité de l'échangeur restent inconstructibles.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☐ **Non** ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ **Non** ☒ Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Prévus au projet : collecte et traitement des eaux de chaussée (assainissement).
Une étude acoustique est en cours.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Dans le cas ou il n'y aurait pas d'étude d'impact, la DREAL réalisera un dossier loi sur l'eau (proximité zone de captage). Par ailleurs une étude faune flore a été réalisée (cf. pièce jointe). Le site ne présente pas de problématiques majeures en termes d'espèces protégées. Pour les quelques enjeux forts localisés repérés dans l'étude milieu, des analyses sont en cours pour définir si un dossier CNPN sera nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publié** ;	☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☒
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories *5° a), 6° b) et c), 7°, 9°,10°,11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement* un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux *5° a), 6° b) et c), 7°, 9°,10°,11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement* : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☒
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 - Note de synthèse du dossier d'opportunités (mars 2015)
Annexe 8 - Dossier de concertation (mai 2015) et bilan de la concertation (octobre 2015)
Annexe 9 - Powerpoint du COPIL du 11 mars 2016
Annexe 10 - PPBE de Valence (version 2016)
Annexe 11 - Diagnostic faune-flore dans le cadre de l'aménagement du giratoire des Couleures à Valence (Janvier-Février 2017)

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus ☒

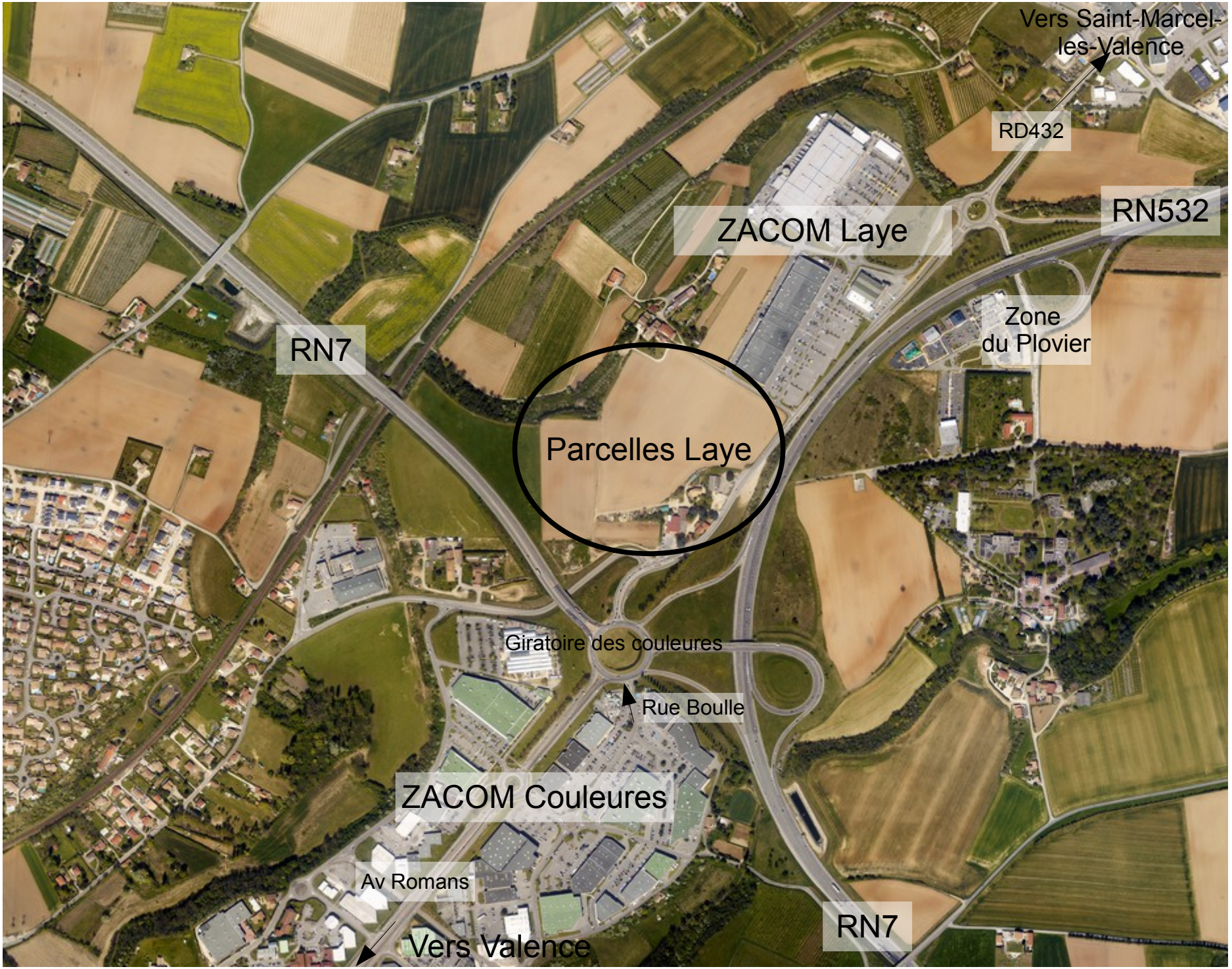
Fait à Lyon le, 6 juillet 2017

Signature

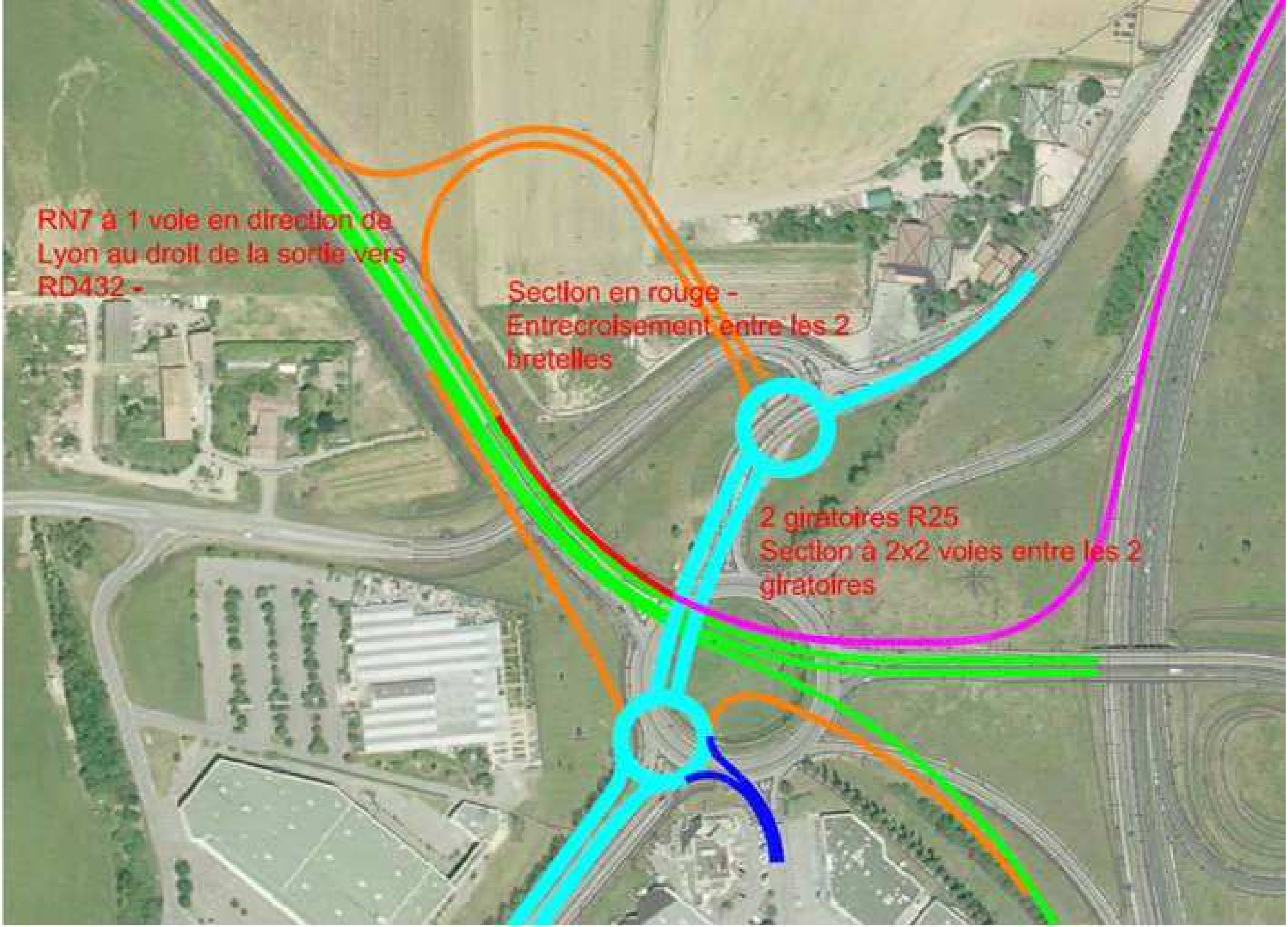
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Le directeur régional délégué

Jean-Philippe DENEUVY

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus


Vers Saint-Marcel-les-Valence
RD432
RN532
ZACOM Laye
Zone du Plovier
RN7
Parcelles Laye
Giratoire des couleures
Rue Boulle
ZACOM Couleures
Av Romans
RN7
Vers Valence




RN7 à 1 voie en direction de Lyon au droit de la sortie vers RD432 -
Section en rouge - Entrecroisement entre les 2 bretelles
2 giratoires R25
Section à 2x2 voies entre les 2 giratoires

Indice	Dates	Modifications	Etabli	Vérifié	Validé
A	12/05/2017	Première édition	AF	NF	NF

Ech : 1/1500




Marquet
Conflan
les Champs
Bornel
le Peuplier
l'Etrau
Laye
Plovier
Château de Plovier
Centre médico-social
Poste gaz
Pyl.
Cit.
St. épur.
Déchett.
Michaud de Laure
Maison Robichon
Ferme Agiron
Geysson
Muzet
Ferme Duc
Ferme Vergnon
St. pomp.
Tf.
Barberolle
Fontaine du Treuil
la Belle Meunière
le Pan
Bergeron
le Colombier
Bougnols
les Couleures
l'Econdu
Gondanger
le Chantre
les Blaches
Ferme Revol
rme Félix
N 532
D 432
D 632
N 7
N°2
Secondaire
la Bourne

PLAN LOCAL D'URBANISME

VALENCE - DROME

5.1 - ZONAGE

Planche Globale :
- Zonage
- Alignements
- Emplacements Réservés (ER)
- Espaces Boisés Classés (EBC)
- Espaces Verts Protégés (EVP)
- Hauteur maximale des constructions

Valence


DIRECTION URBANISME et GRANDS TRAVAUX

Tampon	Tampon

ECHELLE: 1/7300

DATE: Novembre 2013

APPROBATION 16 Décembre 2013



Liste des Emplacements Réservés (ER)

NUMERO	DESTINATION
	TERRASSE 1
1	Aménagement avenue du Tricastin élargissement du trottoir pour les piétons et création d'un espace public
2	Elargissement de l'avenue de la Comète
3	Elargissement de l'impasse de la Comète
4	Création liaison entre le parc Itchevan et le parc des Trinitaires
5	Création d'une liaison modes doux entre l'avenue M. Faure et l'avenue de Provence
6	Extension espace vert entre le parc Itchevan et l'avenue de Provence
7	Elargissement de voirie et aménagement du terrain en espace public structuré entre l'avenue de Provence et l'autoroute
8	Liaisons piétonnes entre le parc des Trinitaires et le parc de Valensolles
9	Doublement de la capacité de la station de relevage de l'Epervière (parcelle DK 93 pour partie)
	TERRASSE 2
10	Alignement de la voirie : Baro/Farnerie et 14 Cantons/Chantelouve
11	Recomposition de l'ilot Baro
12	Recomposition de l'ilot Chauffour
13	Recomposition de l'ilot Chauffour
14	Recomposition de l'ilot Chauffour
15	Liaison piétonne entre école Pergaud-et école Chauffour
16	Agrandissement de la surface du domaine public sur la place de l'Université.
17	Création d'une liaison piétonne entre l'avenue de Verdun et la rue Barnave
18	Elargissement des avenues Sadi Carnot et Marne pour la création d'un espace unique aménagé en entrée de ville (du 7 au 31 avenue Sadi Carnot)
19	Création équipement public
20	Création équipement public
21	Aménagement des boulevards
22	Création espace vert Barrière et accès piéton
23	Prolongement du Chemin de Ronde sur le giratoire avenue de Romans/avenue de l'Yser
24	Elargissement rue Servan
25	Création équipement public
26	Liaison routière entre l'avenue de Chabeuil et le Chemin de Ronde afin de faciliter les accès à la future opération Latour Maubourg
27	Liaison piétonne entre la rue Camille de Montalivet et le chemin des Contrebandiers (parcelle AS 294)
28	Elargissement voirie rue Chorier (tronçon Lamartine/Amblard)
29	Elargissement rue Jean Jaurès
30	Passage piétonnier et cycles de la rue Max Dormoy et l'impasse du Grand Charran jusqu'à l'avenue du Grand Charran
31	Aménagement cheminement piéton canal de la Rabine
32	Liaison modes doux Parc Chamfort/rue Pont du Gat Passage d'une conduite nécessaire au réseau d'eau pluviale
33	Liaison routière entre la rue des Moulins et la rue Pont du Gât (amélioration liaison Coulmiers/Moulins)
34	Liaison modes doux entre la rue des Moulins et la rue Chateauvert (parcelles BK 350 - BK 299 et pour partie parcelles BK 634 et 632)
35	Voirie routière : Elargissement de la rue Chateauvert (pour partie parcelle BK 557) afin de terminer l'alignement
36	Recomposition de l'ilot Chevandier
37	Elargissement de voirie routière et du stationnement (partie de la parcelle CH 284 pour achever l'alignement de la rue Alfred de Musset)
38	Création plateforme logistique et multimodale
39	Aménagement cheminement piéton canal des Malcontents
40	Création espace vert Petites Sœurs des Pauvres
41	Création espace vert Petites Sœurs des Pauvres
42	Elargissement rue Chateauvert
43	Aménagement cheminement piéton canal des Moulins
44	Création bassin d'orage
45	Liaison routière entre la rue Chateaubriand et la rue Edouard Branly
46	Création espace public
47	Liaison routière entre la rue Chateaubriand et la rue Edouard Branly
48	Recomposition de l'ilot, création espace public et voirie
49	Elargissement rue Branly
50	Aménagement cheminement piéton canal de la Grande Marquise
51	Elargissement rue Thibert
52	Liaison routière entre la rue Thibert et le stade des Baumes
53	Aménagement cheminement piéton canal de la Grande Marquise
54	Liaison routière impasse du stade
55	Liaison routière entre le stade des Baumes et le stade Bonardel
56	Liaison routière entre le stade des Baumes et la rue Pierre de Coubertin
57	Aménagement cheminement piéton canal de la petite Marquise
58	Aménagement cheminement piéton canal de la petite Marquise
59	Liaison routière entre le chemin de Laprat et le boulevard du Maréchal Juin
60	Elargissement Allée de l'Epervière (pour partie parcelle CL 16)
61	Voirie routière : Réalisation d'un pan coupé au carrefour de l'avenue Victor Hugo et de la rue Franklin (partie de la parcelle CM 228)
62	Création d'une voirie en prolongement de la rue Albert Varnet
63	Liaison routière entre avenue Maréchal Juin et avenue Victor Hugo
64	Elargissement avenue de la Libération (parcelle CO 48)
65	Création d'un parc-relais sur le secteur Casino Valence Sud
66	Création bassin pluvial entre la rue Maréchal Ney et l'avenue de la Libération
67	Création d'un bassin de stockage parcelle CT 106
	TERRASSE 3
68	Elargissement de la rue de la Belle Meunière sur une saillie de la parcelle AI 9
69	Aménagement du ruisseau de Sainte Brigitte
70	Voirie : chemin de la Belle Meunière (voie communale n°24 -derrière stade Pompidou)
71	Aménagement zone humide Fontaine du Treuil
72	Création d'une voie verte « Via Campo »
73	Création d'une voirie « Axe Nord-Sud »
75	Prolongement routier de la Rue Henri Becquerel
76	Aménagement de l'impasse Claude Kogan
77	Prolongement routier de l'avenue Roland Garros afin de lier le quartier Thabor à la route d'Alixan (CD171)
78	Aménagement voie bus en site propre
79	Elargissement rue Georges Bonnet
81	Echangeur sortie déviation rte de Montélier (parties des parcelles ZN 3, 12, 14, 18 & 19)
83	Elargissement chemin de Benistain
84	Elargissement du chemin de la Bayot
85	Continuité de l'élargissement du chemin de Bénistain
86	Elargissement du chemin de Peyrus
87	Elargissement route de Chabeuil
88	Création d'un parc-relais avenue de Chabeuil
89	Elargissement de la route de Malissard
90	Elargissement de la Route Départementale n°176
91	Création d'une liaison piétonne entre la rue du Docteur Santy et le Chemin de Robinson
92	Création d'une liaison piétonne d'accès au plateau de Lautagne
93	Création de bassin pluvial entre le Village de Laprat et la route de Montéléger
94	Création d'un parc-relais sur le secteur Maninet
	TERRASSE 4
95	Création d'un bassin pluvial boulevard Maréchal Juin
96	Voirie routière : voie d'accès au plateau de Lautagne (chemin des Baumes)
97	Création d'une liaison piétonne d'accès au plateau de Lautagne
98	Création d'une liaison cycles sur le plateau de Lautagne
99	Création d'un bassin pluvial « Mossan »
100	Réalisation de voies sur le plateau de Lautagne
101	Réalisation de chenaux permettant de mener les eaux pluviales vers les bassins et liaison piétonne
102	Création d'une liaison piétonne d'accès au plateau de Lautagne
103	Création d'un bassin pluvial « Courbis »
104	Création d'une liaison piétonne d'accès au plateau de Lautagne
105	Création d'une liaison piétonne d'accès au plateau de Lautagne
106	Création d'une liaison piétonne d'accès au plateau de Lautagne

Hauteur maximale des constructions :

- H = 15 mètres
- H = 18 mètres
- H = 21 mètres
- H = 23 mètres
- H = 26 mètres
- H = 30 mètres
- H = 34 mètres

Alignements

Emplacements réservés (ER)

Espaces boisés classés (EBC)

Espaces verts protégés (EVP)

Limite de zone

UA Nom de zone

Zones urbaines :

Zone UA	Centre historique
Zone UA1	Centre historique secteur Bel-Image
Zone UB	Faubourg aux abords des grands boulevards
Zone UB1	Faubourg
Zone UC	Extension contemporaine
Zone UC1	Extension contemporaine des faubourgs
Zone UD	Quartier résidentiel
Zone UD1	Quartier résidentiel secteur du Petit Charran
Zone UE	Activités économiques
Zone UE1	Zone d'activités économiques de Mauboule
Zone UE2	Zone d'activités économiques de la Motte
Zone UE3	Zone d'activités économiques de Briffaut Est
Zone UE4	Zone d'activités économiques des Couleures
Zone UM	Caserne militaire
Zone UR	Port de plaisance de l'Epervière, et hôtel des Iles
Zone UR1	Zone de loisirs de l'Epervière
Zone US	Equipement médico-social
Zone UT	Camping de l'Epervière
Zone UV	Aire d'accueil de grand passage

Zones de projets :

Zones UP1, UP2, UP3, UP4, UP5, UP6, UP7, UP8	Secteurs de projet Chauffour, Basse ville, Valence Sud, Hugo Provence, Valence 2, Les Baumes-La Palla, Gare, SCAPA
Zone 1AUb1	Secteur de projet La Bayot
Zone 1AUb2	Secteur de projet La Bayot
Zone 1AUi	Secteur de projet des Iles
Zone 1AUℓ	Zone d'activités économiques de Lautagne
Zone 1AUℓ1	Equipement médico-social de Lautagne
Zone 1AUm	Secteur de projet Rousset-Maninet
Zone 1AUm1	Secteur de projet Rousset-Maninet
Zone 2AUa	Réserves foncières activités de Charmagnol et de La Bayot
Zone 2AUm	Réserves foncières habitat et activités de Charmagnol

Zones agricoles :

Zone A	Zone Agricole
Zone Ah	Zone Agricole à vocation d'habitation

Zones naturelles :

Zones N	Zone Naturelle
Zones Nh	Zone Naturelle à vocation d'habitation

Département de La Drôme

Saint Marcel Les Valence

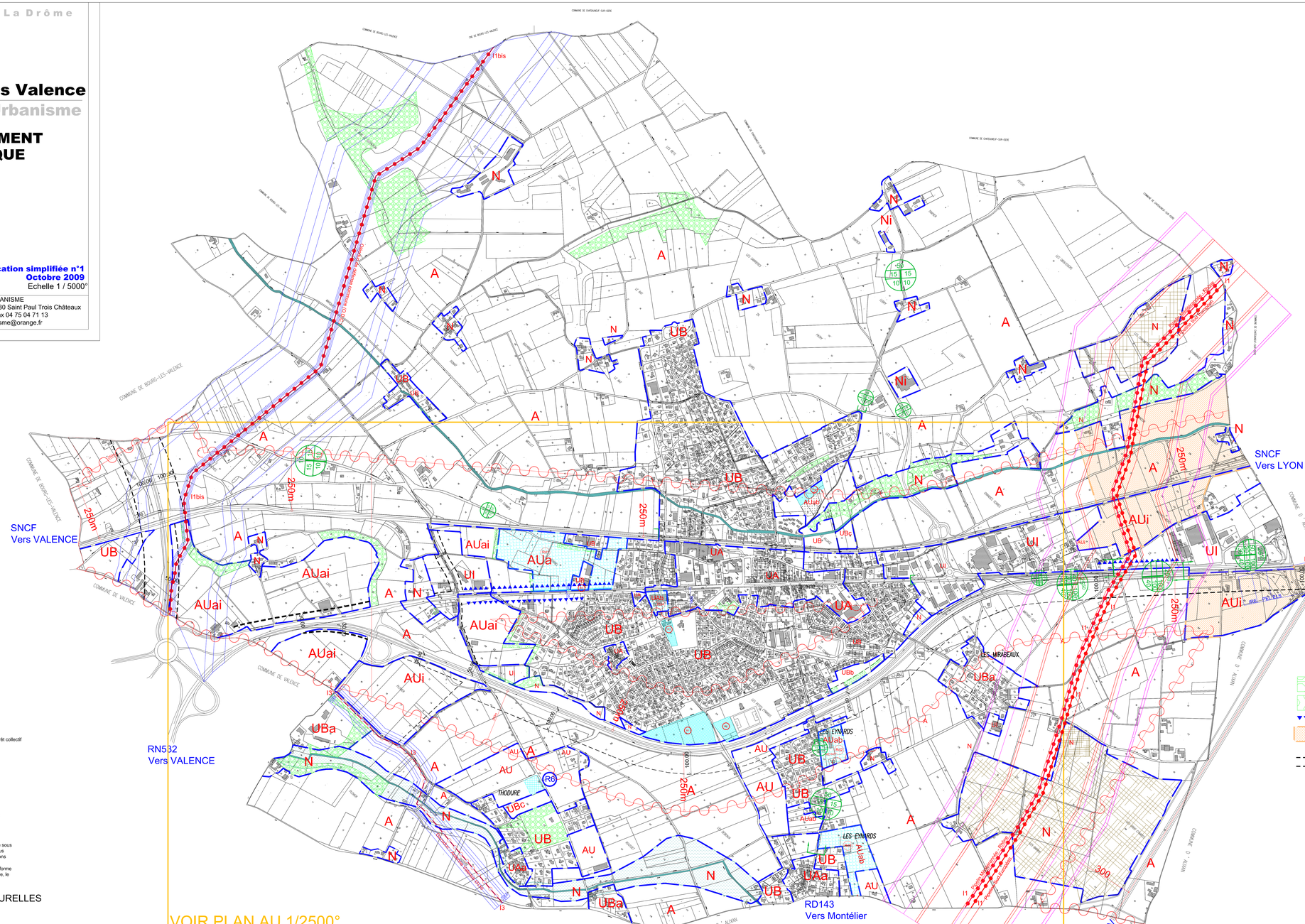
Plan Local d'Urbanisme

IVc_REGLEMENT GRAPHIQUE

Approbation

Modification simplifiée n°1
Octobre 2009
Echelle 1 / 5000°

CROUZET URBANISME
4 Lotissement Les Lavandins - 26 130 Saint Paul Trois Châteaux
Tél. : 04 75 96 69 03 / Fax 04 75 04 71 13
e-mail : crouzet-urbanisme@orange.fr



ZONES URBAINES

- UA — Centre
- UB — Quartiers équipés à vocation résidentielle
- UBc — Quartiers équipés à vocation d'équipements d'intérêt collectif
- Ui — Zone d'activités

ZONES A URBANISER

- AU — Zone d'urbanisation future Vocation résidentielle
- AUi — Zone d'urbanisation future Vocation activités
- AUa/b — Zone à vocation principale d'habitat, urbanisable sous la forme d'une seule d'opération d'ensemble, sous réserve, le cas échéant du respect des orientations d'aménagement.
- AUai — Zone à vocation d'activités, urbanisable sous la forme d'une seule d'opération d'ensemble, sous réserve, le cas échéant du respect des orientations d'aménagement.

ZONES AGRICOLES ET NATURELLES

- A — Zone agricole
- N — Zone naturelle
- Zone inondable
- Secteurs où les carrières et dépots peuvent être autorisés

ZONES DE DANGERS RELATIVES AUX CANALISATION DE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Zones de dangers relatives aux gazoducs

DN (mm)	IRE	PEL	ELS
DN 150	45	30	20
DN 600	305	245	180

IRE PEL ELS ELS PEL IRE

IRE : distance, en mètres, correspondant aux effets irréversibles, de part et d'autre de l'axe de la canalisation.
PEL : distance, en mètres, correspondant aux premiers effets létaux, de part et d'autre de ,l'axe de la canalisation.
ELS : distance, en mètres, correspondant aux effets létaux significatifs, de part et d'autre de l'axe de la canalisation.

Zones de dangers relatives à l'oléoduc

Zones de danger	Distances préconisées	
	Petite brèche	*Grande brèche*
Zone des effets irréversibles	20 m	250 m
Zone des premiers effets létaux	15 m	200 m
Zone des effets létaux significatifs	10 m	165 m

Petite brèche : Grande brèche :

Zones de dangers relatives aux Pipelines

Exploitation par la société du pipeline Sud Européen

Zone / Type d'environnement		Ø de la canalisation DN .. en mm	ES	EL	EL PC
RG : Implantation en zone rurale Cas général		PL_H DN 600 (24 ")	170	160	30
RP : Implantation en zone rurale Cas particulier (forêt, vallée encaissée)		PL_H DN 600 (24 ")	240	160	30
U : Implantation en zone urbaine		PL_H DN 600 (24 ")	170	140	30
RG : Implantation en zone rurale Cas général		PL_H DN 1000 (40 ")	160	140	30
RP : Implantation en zone rurale Cas particulier (forêt, vallée encaissée)		PL_H DN 1000 (40 ")	190	140	30
U : Implantation en zone urbaine		PL_H DN 1000 (40 ")	170	140	30

ES : distance des effets significatifs (limite des effets irréversibles), de part et d'autre de l'axe de la canalisation
EL : distance des effets létaux (probabilité de décès do 1 % de la population concernée), de part et d'autre de l'axe de la canalisation
EL PC : distance des effets létaux avec protection complémentaire de la canalisation, de part et d'autre de l'axe de la canalisation

Exploitation par la société du pipeline Méditerranée-Rhône – Branche B1

Type d'environnement	IRE	PEL	ELS	IRE PC	PEL PC	ELS PC
				Après mise en place d'une protection complémentaire		
Implantation en zone rurale Cas général	320	310	210	60	50	45
Implantation en zone rurale Cas particulier (forêt, vallée encaissée)	390	310	210	85	50	45
Implantation en zone urbaine	300	240	210	75	50	45

IRE : distance correspondant aux effets irréversibles, de part et d'autre de l'axe de la canalisation
PEL : distance correspondant aux premiers effets létaux, de part et d'autre de l'axe de la canalisation
ELS : distance correspondant aux effets létaux significatifs, de part et d'autre de l'axe de la canalisation
PC : avec protection complémentaire de la canalisation, de part et d'autre de l'axe de la canalisation

Pipeline Sud Européen

EL PC EL ES EL EL PC

Pipeline Méditéranée-Rhône

IRE PEL ELS ELS PEL IRE

Les périmètres représentés graphiquement correspondent aux zones de danger pour l'implantation en zone rurale (cas général). Dans les autres situations, on prendra en compte les zones de danger définies dans les tableaux ci-dessus.

- Emplacement réservé pour équipement
- Emplacement réservé pour voirie (élargissement)
- Largeur de plate forme
- Espace boisé classé ou espace à boiser
- Plantations à réaliser
- Règle architecturale particulière
- ZAD Arrêté du 1.12.94
- Marge de reculement des constructions

N°	Destination	Bénéficiaire	Surface
R1	Aménagement de terrains de sport	Commune	22.500 m²
R2	Aménagement de terrains de sport	Commune	7.000 m²
R3	Aménagement d'un parc public et d'un équipement socio-culturel	Commune	4.450 m²
R4	Extension du cimetière	Commune	4.950 m²
R5	Aménagement d'une voie piétonne/cyclable le long de l'avenue de provence. Largeur : 5 m	Commune	3.800 m²
R6	Extention d'un parc à Thodure. Terrain de jeux et de sports	Commune	5.000 m²

Rd1 — **Servitude instituée en application de l'article L.123.1-16° du Code de l'Urbanisme qui impose un minimum de 25% de logements locatifs aidés par l'Etat dans les opérations d'aménagement d'ensemble.**

N°	Localisation
Rd1	BORNEL
Rd2	EYNARDS NORD
Rd3	EYNARDS SUD
Rd4	CESSIEUX

Par ailleurs, dans l'ensemble des zones UA et UB, dans les opérations d'aménagement d'ensemble conduisant à la réalisation de 5 logements ou plus, 25 % au moins des logements créés devront être de type locatif aidé par l'Etat (art. L 123-1-16° du code de l'urbanisme).

Routes départementales

- 12.5 — Largeur de plate forme
- 35 — Habitations
- 15 — Autres
- Marge de recul par rapport à l'axe

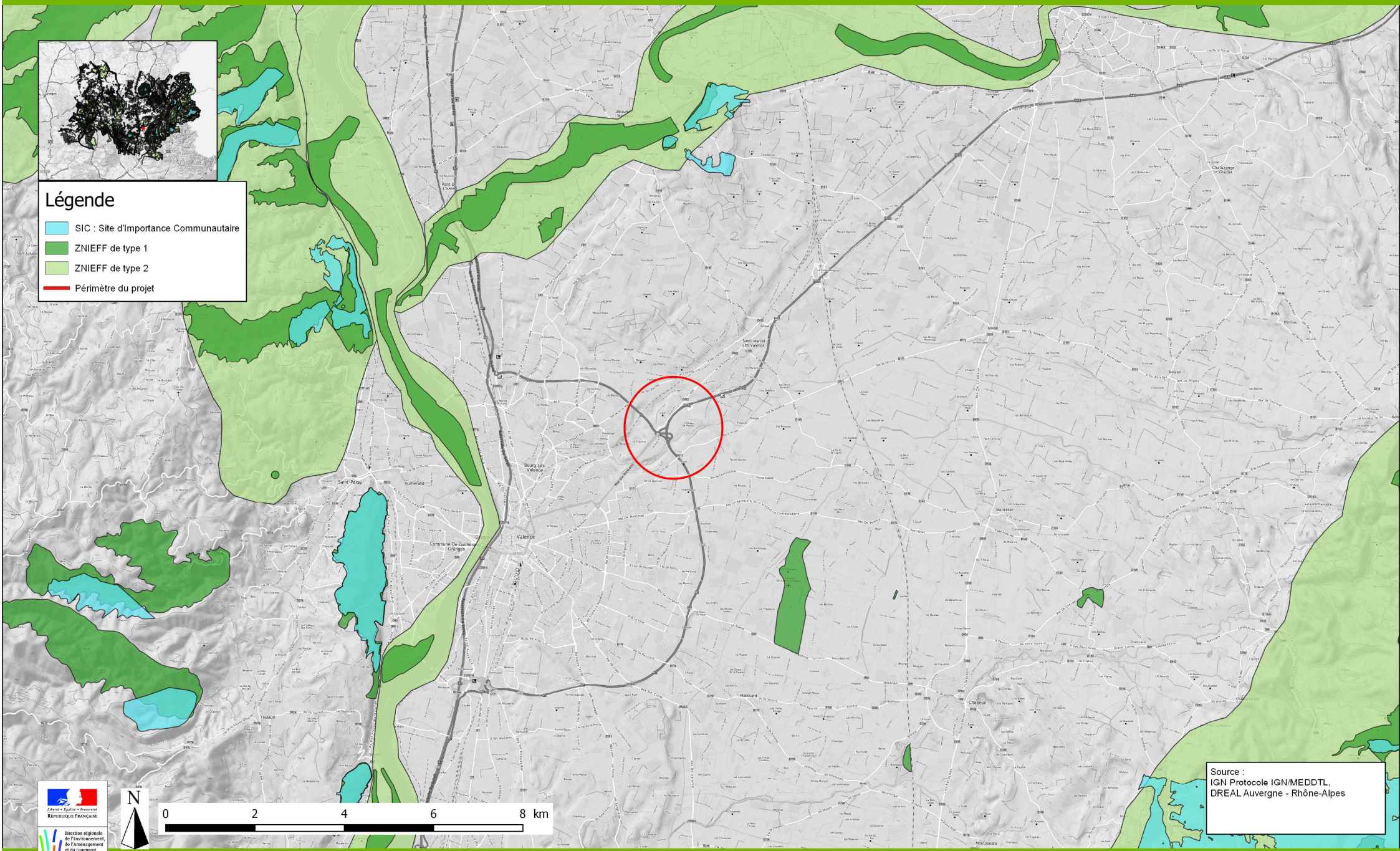
Routes nationales

- 12.5 — Largeur de plate forme
- 35 — Habitations
- 35 — Autres constructions sauf exceptions ci-dessous
- 15 — Exceptions figurant à l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme
- Marge de recul par rapport à l'axe

Zones de bruit

- Zone bruyante (Route Départementale)
- Axe Terrassé
- Zone soumise au bruit
- Limite de la zone de bruit

Cartographie du réseau Natura 2000 aux alentours de Valence



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
AUVERGNE - RHÔNE-ALPES

www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

RN 7 – CARREFOUR DES COULEURES A VALENCE

REPRISE DE L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET ASSISTANCE POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION AU TITRE DU L300-2 DU CODE DE L'URBANISME

NOTE DE SYNTHESE

DREAL RHONE ALPES

SERVICE AMÉNAGEMENT PAYSAGES INFRASTRUCTURES

5, PLACE JULES FERRY

69453 LYON CEDEX 06

MANDATAIRE

INTERVIA Etudes
Groupe MERLIN

145 Rue de la Marbrerie - Bâtiment 9

34740 VENDARGUES

Tél : 04 67 91 29 90 - Fax : 04 67 91 29 98

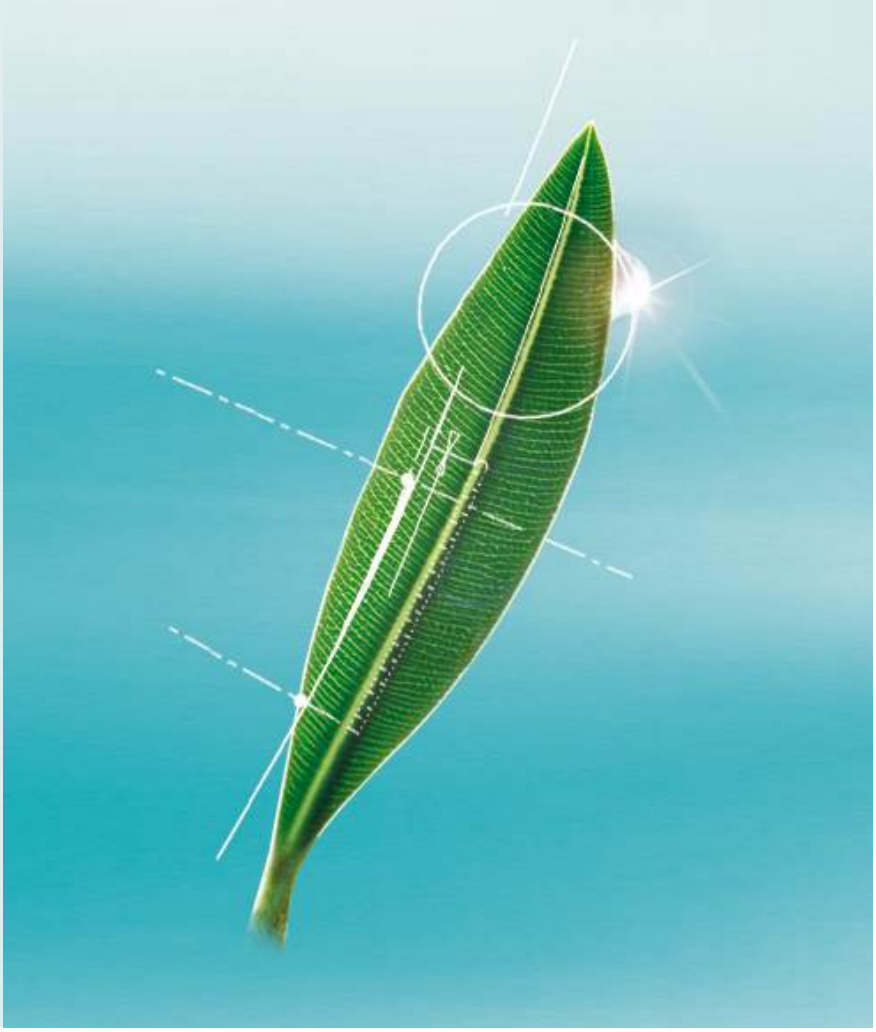
e-mail : intervia@intervia-etudes.fr

CO-TRAITANTS

Trafalgare

l'agence MARS Conseil en Communication

AGENCE IKI ARCHITECTES



GROUPE MERLIN/Réf. doc. : 20150302-NOT-SYNTHESE-V5.ODT

Ind	Etabli par	Approuvé par	Date	Objet de la révision
A	Y. DELALANDE N. DERMESROPIAN	Y. DELALANDE	03/03/2015	Établissement du document

SOMMAIRE

1. Contexte et historique....4
2. Approfondissement du diagnostic....5
1.1 Diagnostic de trafic....5
1.2 Diagnostic paysage....6
1.3 Diagnostic environnemental....6
3. Projet 8
1.4 Géométrie....8
1.5 Adaptations liées au paysage....8
1.6 Adaptations liées à l'environnement....9
4. Simulations de trafic....10
5. Estimation....16

1. CONTEXTE ET HISTORIQUE

Le giratoire des Couleures est un giratoire singulier à 7 branches auquel se raccordent les deux branches de la RN7 (vers Lyon et vers Marseille), la branche de et vers Romans par la RN532 et les deux branches de la RD432 (route de Saint-Marcel et avenue de Romans) ainsi qu'un accès secondaire à la zone commerciale des Couleures : la Rue André Boulle.

On observe une superposition de trafics de différentes natures : trafic de transit autoroutier et interurbain, trafic pendulaire avec une forte pénétrante de et vers Valence Centre et trafic lié à la desserte des zones commerciales des Couleures et de Laye.

Ce giratoire est très souvent saturé en particulier le vendredi soir et le samedi après-midi. Il constitue le point noir routier principal de l'agglomération valentinoise.

Entre 2009 et 2011, de premières études d'opportunité ont permis d'étudier un aménagement du carrefour giratoire qui permette d'améliorer le fonctionnement de ce dernier en séparant les trafics selon leur nature, en particulier le trafic de transit supporté par les voiries nationales.

Ainsi, différents scénarios de « dénivellation » ont été identifiés et comparés. Ils ont alors été estimés entre 15 et 25 M€ HT en valeur octobre 2009. L'étude a par ailleurs montré qu'avec des hypothèses hautes de développement urbain du secteur (et notamment l'implantation d'un centre commercial à proximité immédiate du carrefour), aucun des scénarios de dénivellation n'apportait une solution durable en matière d'écoulement des trafics.

Afin de s'engager sur un choix partagé, le comité de pilotage partenarial s'est réuni à deux reprises : le 25 septembre 2013, puis le 16 septembre 2014 (avec les nouveaux élus suite aux élections municipales de 2014). Il a retenu une solution, un calendrier, un coût d'objectif, les conditions de financement et des conditions de développement urbain.

La reprise des études d'opportunité vise à compléter et actualiser le diagnostic lié au trafic routier, puis à optimiser les études techniques de la solution 2bis et fiabiliser le coût d'opération. A l'issue de ces études, une concertation publique sera engagée.

2. APPROFONDISSEMENT DU DIAGNOSTIC

2.1 DIAGNOSTIC DE TRAFIC

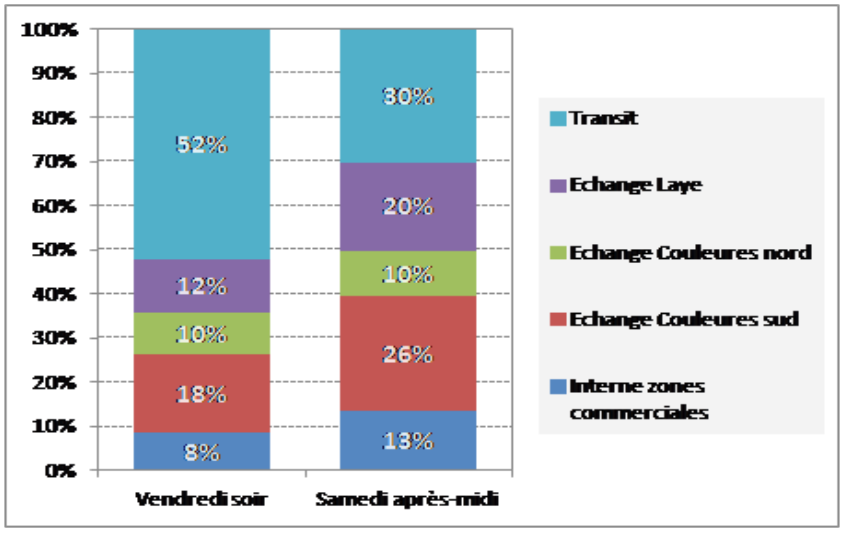
L'étude de trafic a permis de mettre à jour les relevés réalisés en 2011. Elle a consisté :

- en un recueil de données exhaustif (enquêtes Origine-Destination, comptages automatiques, relevés de files d'attente, comptages deux routes, comptages piétons),
- en une modélisation de trafic sur un périmètre élargi (8 communes) autour du secteur des Couleures,
- en une modélisation dynamique de trafic permettant d'évaluer l'impact des aménagements proposés sur l'écoulement des trafics entre le giratoire de Plovier et le giratoire de Romans (périmètre resserré)

Le recueil de données a permis de confirmer que les deux périodes les plus congestionnées de la semaine étaient le vendredi soir de 16h30 à 18h30 (10% de trafic en plus qu'un autre soir de semaine) et le samedi après-midi, de 14h30 à 16h30.

Le vendredi soir, les flux de transit représentent plus de la moitié des déplacements sur le périmètre resserré. Parmi ces derniers, les flux principaux sont les flux RN7 ☐ RN7 (1 050 véh/h deux sens confondus), qui représentent environ 22% du trafic s'écoulant sur le périmètre resserré qui en sera délesté après la mise en service du projet.

Le samedi après-midi, la structure de trafic est très différente, le trafic d'échange avec les zones commerciales devenant prépondérant (56% du trafic total). Les flux RN7 ☐RN7 ne représentent plus que 380 véh/h deux sens confondus), soit à peine 8% du trafic circulant sur le giratoire des Couleures.



Le diagnostic a mis en évidence une saturation sur l'ensemble des branches du giratoire des Couleures, à l'exception notable de la bretelle RN7 Marseille qui supporte néanmoins un trafic important (de l'ordre de 900 véh/h à la fois le vendredi soir et le samedi après-midi). Malgré de fortes variabilités constatées entre les différents recueils de données réalisés sur le périmètre d'étude depuis 2009, des phénomènes récurrents ont pu être mis en évidence :

- des files d'attente permanentes sur l'avenue de Romans le vendredi soir et le samedi après-midi,

- des files d'attente importantes sur la RD432, notamment le samedi après-midi,
- des files d'attente importantes sur la RN532, notamment le vendredi soir, qui débordent ponctuellement sur la section courante et peuvent ralentir les flux de transit RN532 → RN7,
- des files d'attente relativement faibles sur la RN7 Lyon le vendredi soir, mais très élevées le samedi après-midi,
- la difficulté d'insertion des véhicules sur les entrées à une voie (RD432 et rue André Boulle) qui génèrent des remontées de file importantes mais également des augmentations de temps de parcours ; ainsi, les temps perdus dans le sens RD432 → avenue de Romans (une dizaine de minutes environ) apparaissent nettement supérieurs aux temps perdus dans le sens inverse (4 à 5 minutes environ).

Ainsi, parmi les deux périodes d'hyperpointe hebdomadaire étudiées, c'est le samedi après-midi que semblent se concentrer les principales difficultés, notamment sur les branches RN7 Lyon, RD432, avenue de Romans et RN532.

2.2 DIAGNOSTIC PAYSAGE

Le paysage du site est marqué par la présence de la zone commerciale des Couleures et plus au nord, celle de Laye. Y sont érigés des bâtiments imposants et la qualité paysagère des espaces commerciaux peut être qualifiée de médiocre. Et pourtant, le site présente d'autres spécificités qu'il convient de mettre en avant. Tout d'abord, les massifs du Vercors et des Monts de l'Ardèche qui dessinent un arrière-plan très présent. Plus localement, la persistance de l'agriculture donne à voir un espace ouvert. Dans cet espace se dessinent des corridors verts et des vallons : autant de milieux naturels et arborés qui sont une respiration. Enfin, le plateau des Couleures est tramé : des alignements d'arbres le long des axes et un réseau viaire dense. Autant d'éléments sur lesquels il est judicieux de s'appuyer pour reconstruire le paysage.

Les principaux enjeux paysagers du projet seront donc :

- Prendre la mesure de l'impact visuel de l'infrastructure qui sera visible depuis tout point dégagé du plateau, car la création du moindre relief impactera les vues lointaines sur l'ensemble du plateau ;
- Maintenir les perceptions lointaines ;
- Préserver et remettre en valeur les reliquats des milieux naturels, comme le vallon de la Barberolle et sa végétation d'accompagnement ;
- Saisir l'opportunité du réaménagement pour renforcer l'identité paysagère du plateau des Couleures en travaillant sur les éléments structurants (alignements d'arbres) ;
- Profiter de la réalisation des nouvelles infrastructures pour rendre plus lisible l'entrée de ville.

2.3 DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

Dès 2011, le diagnostic environnemental avait fait apparaître deux contraintes majeures. D'une part, il était indiqué la présence d'une conduite de transport d'hydrocarbure à proximité immédiate du carrefour. D'autre part, un captage d'eau potable est exploité à l'aval et les infrastructures routières existantes et projetées se situent dans ses périmètres rapprochés et éloignés (toutefois, l'arrêté préfectoral du 18 février 2008 autorise la mise à niveau du point d'échange RN7/RD432 dans ces périmètres).

3. PROJET

3.1 GÉOMÉTRIE

La proposition d'aménagement consiste à déniveler les mouvements de transit de la RN7 (c'est-à-dire qu'ils n'emprunteront plus l'anneau du giratoire) et à créer une voie d'entrecroisement le long de la RN532. L'anneau du giratoire et les conditions de raccordement des voies existantes ne sont pas modifiés de façon substantielle.

Dans le sens Lyon – Marseille par la RN7, les véhicules seront donc séparés en amont du giratoire des Couleures : ceux en transit franchiront le giratoire sur un long ouvrage d'art pour rejoindre la RN7 en direction du sud. La sortie actuelle du giratoire des Couleures sera maintenue et se raccordera à cette nouvelle branche.

Les limitations de vitesse des voies existantes seront maintenues.

Dans le sens Marseille – Lyon par la RN7, les véhicules emprunteront la même sortie en boucle qu'aujourd'hui : puis une fois passée la RN532 (par un nouvel ouvrage à créer), ils franchiront la RD432 par-dessus pour venir se raccorder grâce à une voie d'insertion sur la RN7 en direction de Lyon.

Enfin, une voie d'entrecroisement de 416 m de long sera créée le long de la RN532 entre le giratoire de Plovier et le giratoire des Couleures. Grâce à cette voie d'entrecroisement, les véhicules venant de la Route de Romans et souhaitant emprunter la RN7 vers le sud n'auront plus à passer par le giratoire des Couleures et soulageront aussi la RD432 à ce niveau.

Après réalisation des simulations de trafic (voir plus bas), il s'avère que la fermeture de la Rue André Boulle n'apporte aucun gain majeur sur le carrefour giratoire des Couleures, mais pénalise fortement l'écoulement des circulations sur l'avenue de Romans : cette proposition de fermeture de l'accès de la Rue André Boulle sur le giratoire, même partielle, est donc abandonnée.

Aucune des voies croisées par les deux mouvements dénivelés (RD432, Chemin du Chantre, anneau du giratoire) n'est coupée : des ouvrages d'art permettent leur franchissement selon le gabarit routier normal (4,70 m).

La reprise des études d'opportunité a permis d'améliorer la proposition d'aménagement initiale. Ainsi, les emprises nécessaires au projet ont été sensiblement réduites, tout particulièrement dans la partie nord, sur le secteur de Laye. Aucun bâtiment n'est impacté par le projet.

La géométrie retenue permet globalement d'avoir sur les branches de transit de la RN7 une vitesse de référence de 70 km/h, compatible avec la fonction de transit à assurer.

Enfin, les longueurs des ouvrages d'art ont été optimisées pour limiter l'impact paysager. De plus, en créant ainsi de longs ouvrages avec de grandes brèches, le projet permet d'anticiper les possibles évolutions urbaines futures qui pourraient nécessiter des espaces au-delà des voiries routières actuelles (voies de bus en site propre, pistes cyclables et cheminements piétons).

3.2 ADAPTATIONS LIÉES AU PAYSAGE

L'enjeu paysager a été intégré dans la conception du projet. La réduction des emprises permet de limiter la pression de l'aménagement routier sur son environnement proche et de libérer un maximum d'espace par rapport à la précédente étude. Les vues lointaines (et notamment, depuis l'avenue de Romans) sont dégagées au maximum : le franchissement du giratoire se fait au moyen d'ouvrages d'art de grande longueur, donc en limitant le recours aux remblais qui occultent le paysage. Enfin, il est proposé d'accompagner l'aménagement par une reconstitution des alignements d'arbres interrompus et la création de nouveaux alignements structurants. Enfin, le point d'échange pouvant

préfigurer une future « entrée de ville », une intervention paysagère et architecturale va accompagner les ouvrages les plus techniques : remblais adoucis, traitement des délaissés routiers…

3.3 ADAPTATIONS LIÉES À L'ENVIRONNEMENT

Les périmètres de protection rapproché et éloigné du captage des Couleures autorisent les travaux liés à l'amélioration du nœud routier des Couleures. Des mesures particulières ont cependant été considérées dans le projet : limitation maximale de l'emprise routière nouvelle dans le périmètre rapproché (réduite à la seule voie d'insertion sur la RN7 vers Marseille), dispositifs de retenue le long des voies et création d'un assainissement étanche équipé de dispositifs de rétention des pollutions accidentelles et chroniques sur les voiries nouvelles.

4. SIMULATIONS DE TRAFIC

Les simulations de trafic ont été réalisés aux horizons 2020 (mise en service théorique du projet) et 2030. Pour chaque horizon ont été comparées un scénario de référence (sans réalisation de l'aménagement des Couleures) et un scénario de projet, tel que présenté précédemment.

Les hypothèses de prospective territoriale retenues à ces horizons ont été choisies en concertation avec la DREAL Rhône-Alpes et les différentes collectivités locales associées à l'étude. Elles sont la combinaison :

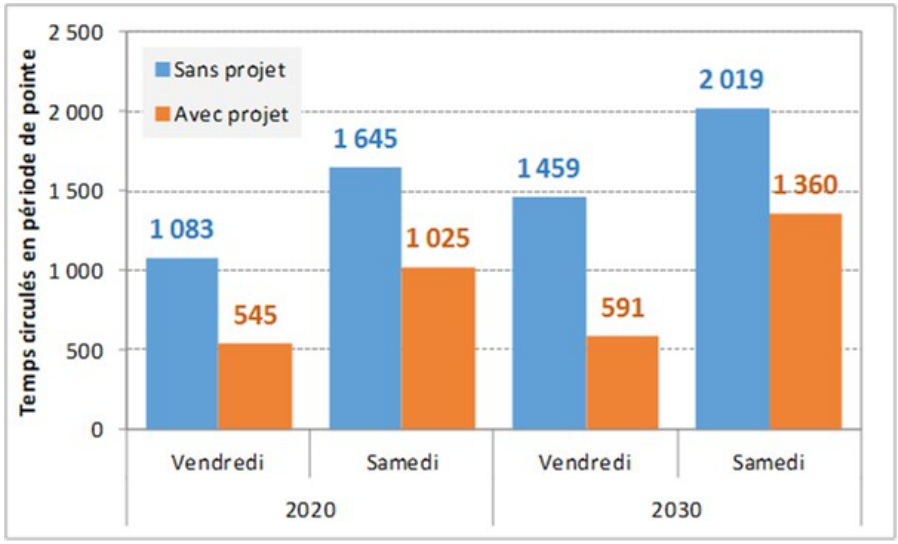
- d'hypothèses d'évolution de la population communale conforme aux PLU des 8 communes ; au global, l'évolution de la population retenue est de 1,05%/an sur la période 2014-2020 et de 0,95%/an sur la période 2020-2030, soit une augmentation nettement plus soutenue que celle constatée sur la période 1999-2011 (+0,29%/an) ; ces hypothèses de population ont ensuite été répartis sur un zonage fin en prenant en compte certains projets spécifiques proches du périmètre d'étude, comme le réaménagement de la friche Bricker sur le secteur de Valence 2 (d'ici 2020), et l'aménagement du secteur de la Bayot (entre 2020 et 2030),
- d'hypothèses de développement des zones d'activité, correspondant à l'ensemble des projets portés par l'agglomération et compatibles avec le projet de ScoT en l'état (dont notamment, à proximité du projet, la ZAC de Rovaltain et la ZAC de Chabeuil),
- d'hypothèses de développement des zones commerciales (Hugo de Provence, Montée du Long…) ; sur la zone de Laye en particulier, seule l'extension du Castorama a été retenue dans la modélisation de trafic,

Compte tenu de ces hypothèses, la croissance tendancielle des trafics routiers sur le périmètre resserré serait de l'ordre de 6% entre 2014 et 2020, le vendredi soir comme le samedi après-midi, soit environ +1%/an. A noter que, d'après les données de comptages disponibles, le trafic sur le secteur des Couleures semble avoir stagné sur la période 2009-2014 le vendredi soir, et légèrement augmenté le samedi après-midi (+1%/an).

En plus de cette croissance tendancielle du trafic, le projet va permettre des gains de temps et donc une meilleure accessibilité du secteur des Couleures. Le trafic supplémentaire (reports d'itinéraires) généré par le projet est estimé à environ 3% le vendredi soir et 1,5% le samedi après-midi.

Compte tenu du degré d'avancement des projets, l'impact de l'aménagement du giratoire des Couleures a été testé sans prise en compte de la mise en service de l'échangeur de Montélier. Un test de sensibilité a toutefois été réalisé, montrant que cette mise en service générerait au global une diminution de trafic de l'ordre de 2% sur le giratoire des Couleures.

Le graphique ci-dessous présente une estimation de l'évolution des temps passés par les automobilistes sur le réseau de voirie du périmètre resserré pendant les périodes de pointe du vendredi soir et du samedi après-midi, en 2020 et en 2030, sans et avec réalisation du projet d'aménagement des Couleures.



Le vendredi soir, on constate une diminution de 50% en 2020 et de 60% en 2030 des temps circulés grâce au projet.

Le samedi après-midi, la diminution des temps de parcours est également sensible, bien que plus faible que le vendredi soir (respectivement -38% et -33%).

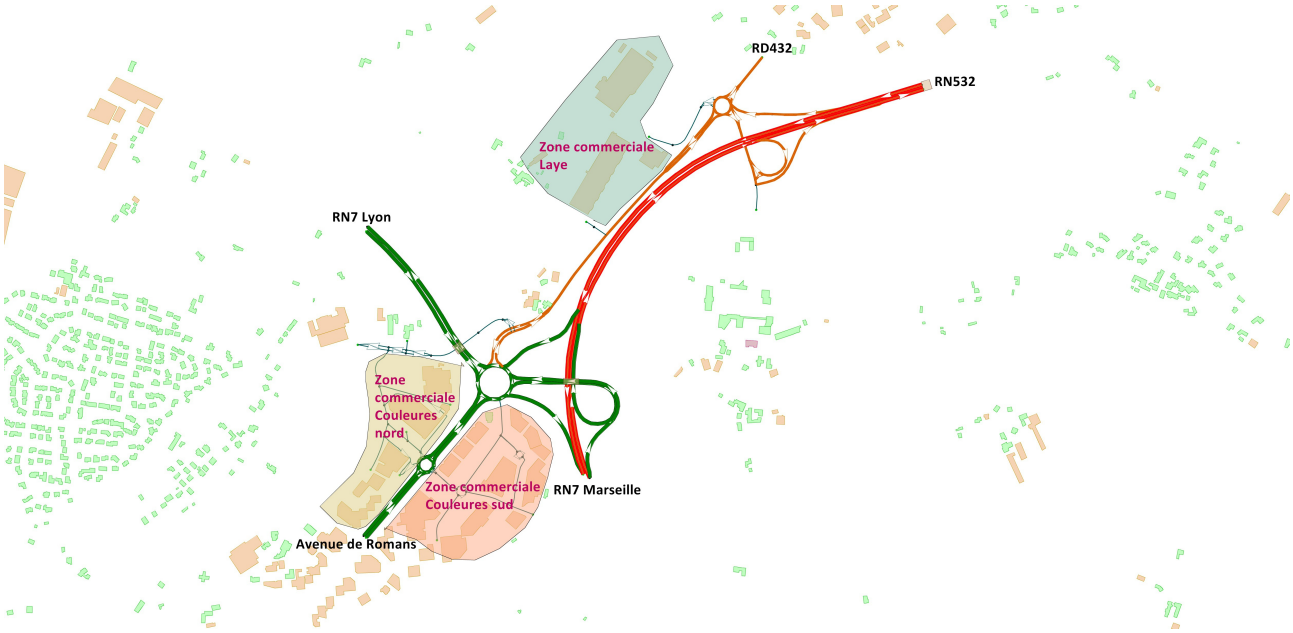
Le projet améliore donc de manière très significative les conditions de circulation, en particulier sur le giratoire des Couleures. La comparaison des taux d'écoulement des trafics par branche montre également un gain significatif, notamment le vendredi soir. Ainsi, toutes les branches arrivent à écouler la totalité du trafic potentiel le vendredi soir avec le projet en 2020 comme en 2030, alors que ce n'est pas le cas sans le projet, notamment sur la rue André Boulle, l'avenue de Romans et la RD432.

Branche entrée Giratoire des Couleures	Vendredi soir			
	2020		2030	
	Référence	Projet	Référence	Projet
RN532	100%	100%	90%	100%
RD432	97%	100%	79%	100%
RN7 Lyon	99%	100%	99%	100%
Avenue de Romans	88%	99%	88%	99%
Rue André Boulle	43%	100%	43%	100%
RN7 Marseille	100%	100%	100%	100%

Le samedi après-midi, l'amélioration du taux d'écoulement est également sensible, même s'il persiste des retenues au-delà de 16h30 sur la RN532 (8% de trafic non écoulé), la RD432 (6%) et l'avenue de Romans (5% à 6 % de trafic non écoulé selon l'horizon).

Branche entrée Giratoire des Couleures	Samedi après-midi			
	2020		2030	
	Référence	Projet	Référence	Projet
RN532	97%	92%	91%	92%
RD432	89%	94%	86%	94%
RN7 Lyon	98%	100%	90%	96%
Avenue de Romans	77%	95%	74%	94%
Rue André Boulle	100%	100%	100%	100%
RN7 Marseille	100%	100%	100%	100%

L'impact positif du projet est également manifeste lorsque l'on analyse l'évolution des temps de parcours sur quelques trajets de transit par le carrefour des Couleures. La carte ci-dessous présente précisément les points de départ et d'arrivée retenus pour ces calculs.



Ainsi, si le projet permet un gain de temps limité sur le trajet RN7 Marseille → RN7 Lyon (ce dernier ne présentant pas de congestion en situation de référence), les gains sont très sensibles, notamment sur les trajets de transit nord → sud, variant de 4 à 13 minutes selon le sens et la période en 2020 et de 4 à 23 minutes en 2030. Par ailleurs, les usagers en transit dans le sens RN7 Lyon → RN7 Marseille bénéficieront d'un gain de temps important, notamment le samedi (6 min 30 en 2020 et plus de 10 minutes en 2030), cette branche d'entrée sur le giratoire étant particulièrement congestionnée à cette période.

Si l'on constate des gains de temps de parcours sur l'ensemble des mouvements analysés en 2020, on constate toutefois, sur la bretelle RN532, une diminution de l'effet positif du projet entre 2020 et 2030 le samedi après-midi ; les temps de parcours restent ainsi globalement inchangés pour ces mouvements par rapport à la situation de référence.

Temps de parcours moyens	Vendredi soir					
	2020			2030		
	Référence	Projet	Gain projet	Référence	Projet	Gain projet
Avenue de Romans - RD432	11.1	3.8	**7.3**	10.8	3.8	**7.0**
RD432 - Avenue de Romans	10.3	3.5	**6.8**	27.1	3.8	**23.3**
RN7 Marseille - RN7 Lyon	1.7	1.4	**0.3**	1.8	1.4	**0.4**
RN7 Lyon - RN7 Marseille	3.2	1.2	**2.0**	2.8	1.2	**1.6**
RN532 - Avenue de Romans	5.1	3.4	**1.7**	10.8	3.5	**7.3**
RN532 - RN7 Lyon	4.5	2.7	**1.8**	10.2	2.8	**7.4**

Temps de parcours moyens	Samedi après-midi					
	2020			2030		
	Référence	Projet	Gain projet	Référence	Projet	Gain projet
Avenue de Romans - RD432	20.0	7.4	**12.6**	23.1	10.7	**12.4**
RD432 - Avenue de Romans	10.3	6.1	**4.2**	12.4	8.7	**3.7**
RN7 Marseille - RN7 Lyon	1.9	1.4	**0.5**	2.0	1.4	**0.6**
RN7 Lyon - RN7 Marseille	7.8	1.3	**6.5**	11.9	1.5	**10.4**
RN532 - Avenue de Romans	8.3	7.2	**1.1**	11.2	11.5	**-0.3**
RN532 - RN7 Lyon	7.5	6.2	**1.3**	10.5	10.4	**0.1**

Enfin, un test de sensibilité réalisé en supposant une fermeture de la rue André Boulle en entrée sur le giratoire des Couleures montre que cette dernière a un impact globalement négatif sur la circulation sur le périmètre d'étude. En effet, cela n'a aucun impact positif sur l'écoulement du giratoire le vendredi soir, celui-ci étant complètement fluide grâce au projet de réaménagement du giratoire. Le samedi après-midi, on note de très légers gains de temps sur les branches RN532 et RD432 (moins de 30 secondes), mais des pertes de temps très significatives (allant de 5 à 10 minutes) pour les usagers sortant de la zone des Couleures, qui se rabattent sur la seule sortie possible (la rue Delage), qui débouche sur un giratoire complètement saturé (le giratoire de Romans). Il est donc déconseillé de fermer l'entrée de la rue André Boulle sur le giratoire concomitamment à la réalisation du projet.

Ainsi, le projet permet de fluidifier complètement le giratoire des Couleures le vendredi soir et, par conséquent, l'ensemble des soirs de la semaine.

Son impact est plus limité le samedi après-midi compte tenu de la plus faible quantité de trafic circulant sur les nouvelles liaisons RN7 ☐ RN7. Les gains de temps sur certains trajets (avenue de Romans → RD432 ou RN7 Lyon → RN7 Marseille) sont toutefois très significatifs le samedi compte tenu des longueurs de files d'attente constatées actuellement en début d'après-midi.

Pour rappel, les résultats de l'étude de 2011 avait déjà permis de conclure que le projet 2bis améliorait la fluidité du trafic essentiellement le vendredi mais avait peu d'effet le samedi. Elle donnait par ailleurs des taux d'écoulement beaucoup plus faible que ceux calculé dans le cadre de cette étude qui propose une analyse plus fine, avec un projet optimisé géométriquement et un modèle plus solide basé sur des hypothèses d'aménagement réalistes.

Compte tenu du fait que le projet d'aménagement n'améliore que peu la fluidité du trafic le samedi après-midi, l'implantation d'activités commerciales fortement génératrices de trafic le samedi après-midi semble difficilement envisageable sur les parcelles de la zone de Laye. En effet, les trafics prévus le samedi après-midi à l'horizon 2030 sur la section la plus critique du giratoire des Couleures sont supérieurs aux trafics actuels même avec la réalisation du projet. L'ajout de trafic additionnel lié aux nouvelles activités commerciales ne viendrait que dégrader cette situation, et poserait alors la question de l'opportunité de la réalisation du projet.

5. ESTIMATION

L'estimation du coût de l'opération est de 28 M€ TTC à terminaison en 2020. Ce coût comprend les frais d'études et suivi des travaux, d'acquisitions foncières et de travaux.

L'option de réaménagement complet de la boucle de la RN7 côté sud (nécessitant la démolition de l'ouvrage d'art existant) nécessite une plus-value de 2,5 M€ TTC.

Une dérogation est envisageable : il s'agirait du réemploi en l'état de la bretelle existante de la RN532 en sortie après la voie d'entrecroisement. Elle permet une économie de 250 000 € environ.

Les solutions 3 et 4 de l'étude d'opportunité de 2011 sont après actualisation, estimées respectivement à 37,2 M€ TTC et 38,1 M€ TTC (coût de l'opération à terminaison en 2020).

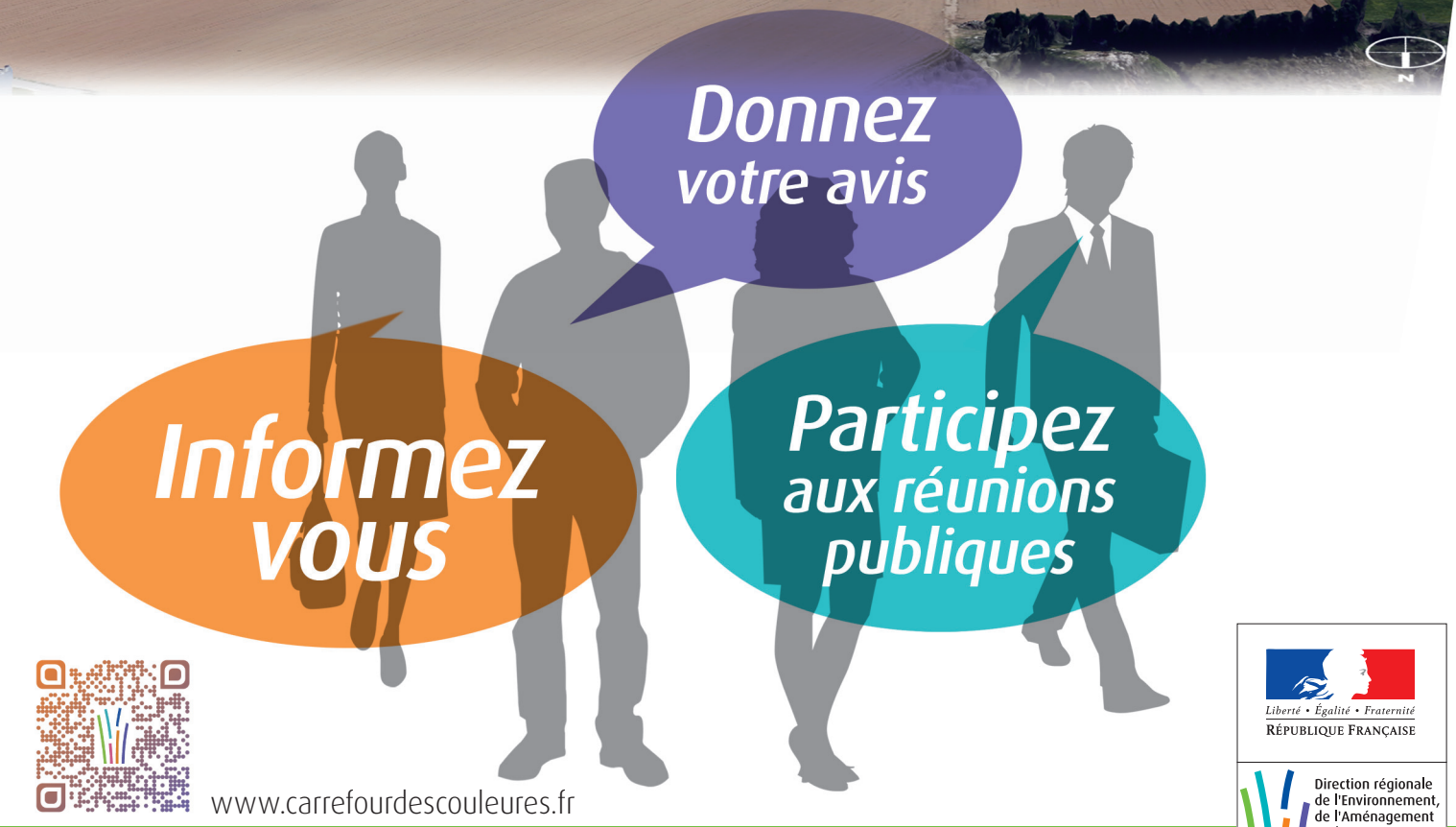
Après validation de la solution présentée, une concertation publique sera organisée. Elle se déroulera durant tout le mois de juin (du 2 au 29) et des réunions publiques seront organisées durant cette période.

RN 7 - CARREFOUR DES COULEURES
VALENCE - SAINT-MARCEL-LÈS-VALENCE

Dossier de la concertation publique
au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme
Du 1er au 28 juin 2015

Mai 2015





www.carrefourdescouleures.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes
www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr



Vue aérienne du plateau des Couleures

Sommaire

Introduction 04

Organisation de la concertation publique

Contexte 06
Un projet partenarial 06
Historique 06
Objectifs 06
Comment s'informer ? Comment s'exprimer ? 07

Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ?

Des dysfonctionnements dans la circulation 08
Les différents enjeux 10

Le projet d'aménagement

Les objectifs du projet 13
Les différentes solutions d'aménagement 13
Le choix de la solution présentée à la concertation publique 17
La solution choisie par le comité de pilotage, présentée à la concertation 18
Un projet optimisé pour une meilleure intégration dans l'environnement 19
Pendant les travaux 19
La réponse du projet aux problèmes de saturation et à l'augmentation du trafic 20
Un carrefour plus fluide 20
Une amélioration des temps de parcours 20
Comparaison de la fluidité de la circulation 21
Prise en compte des vélos 22
Intégration de la problématique des transports en commun 23
Préconisation pour la circulation dans la zone commerciale des Couleures 24
Financement du projet 25
Cohérence avec d'autres projets 25
Les prochaines étapes du projet 26

Introduction

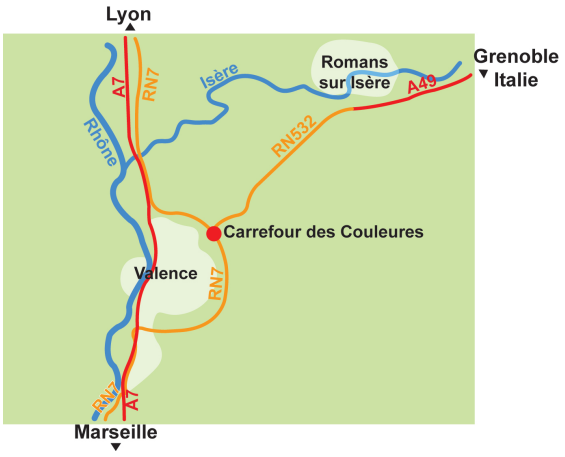
Le présent dossier de concertation concerne le projet d'aménagement du carrefour des Couleures situé sur les communes de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence. Il a pour objectif de présenter à la concertation publique le projet de création de voies dénivelées* de la RN7 et d'une voie d'entrecroisement** sur la RN532.

Ce dossier présente :

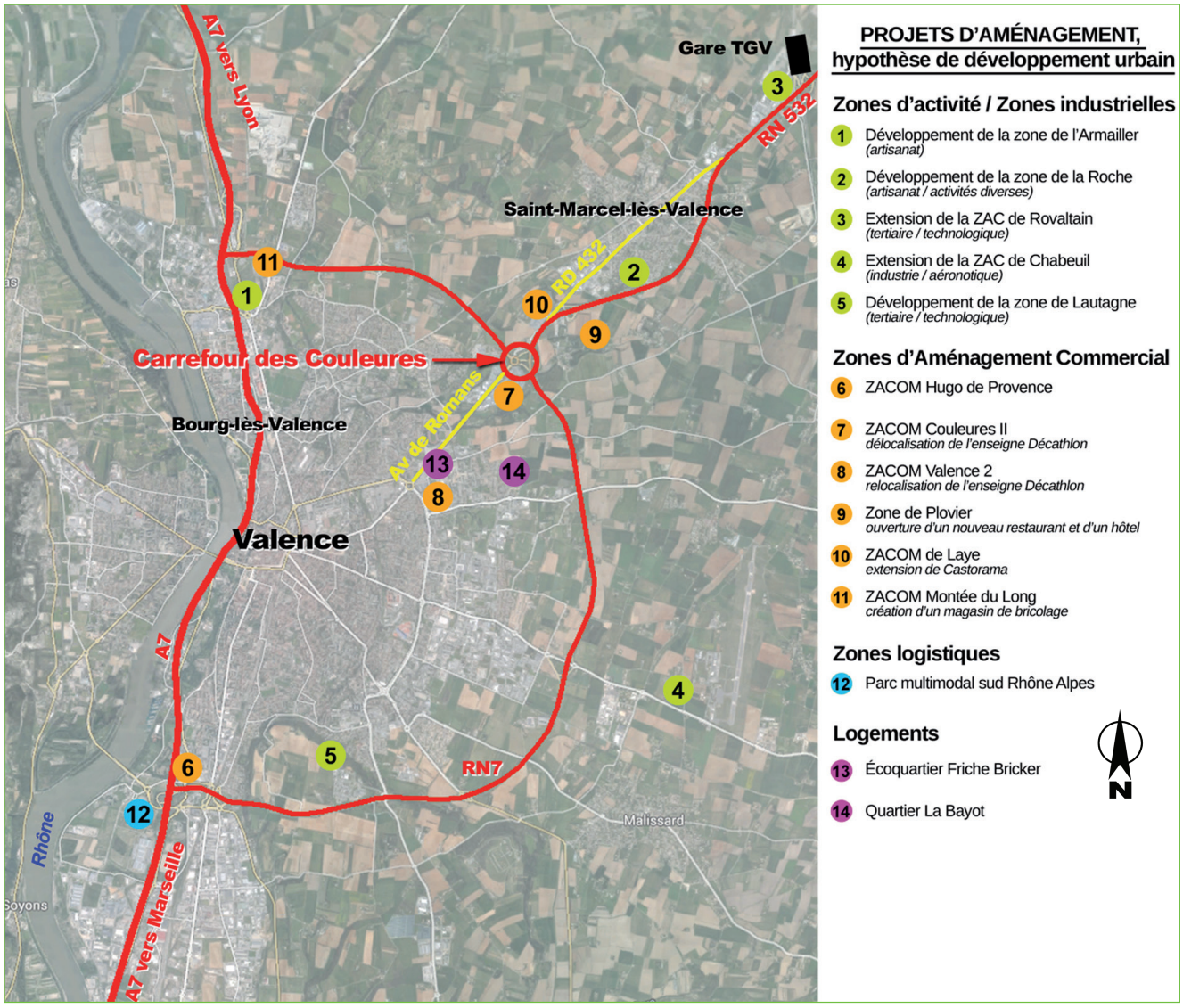
- les enjeux du projet ;
- le parti d'aménagement et les différentes variantes étudiées.

La concertation devra permettre de confirmer le choix du parti d'aménagement pour poursuivre les études techniques et les procédures réglementaires.

Position du carrefour des Couleures dans le réseau autoroutier et routier national



Plan de localisation du projet dans son contexte urbain



* voie dénivelée : il s'agit d'une voie franchissant une autre infrastructure routière grâce à un pont (par-dessus ou par-dessous).

* voie d'entrecroisement : troisième voie située à droite d'une 2x2 voies, elle permet de gérer simultanément les entrées et sorties de véhicules.

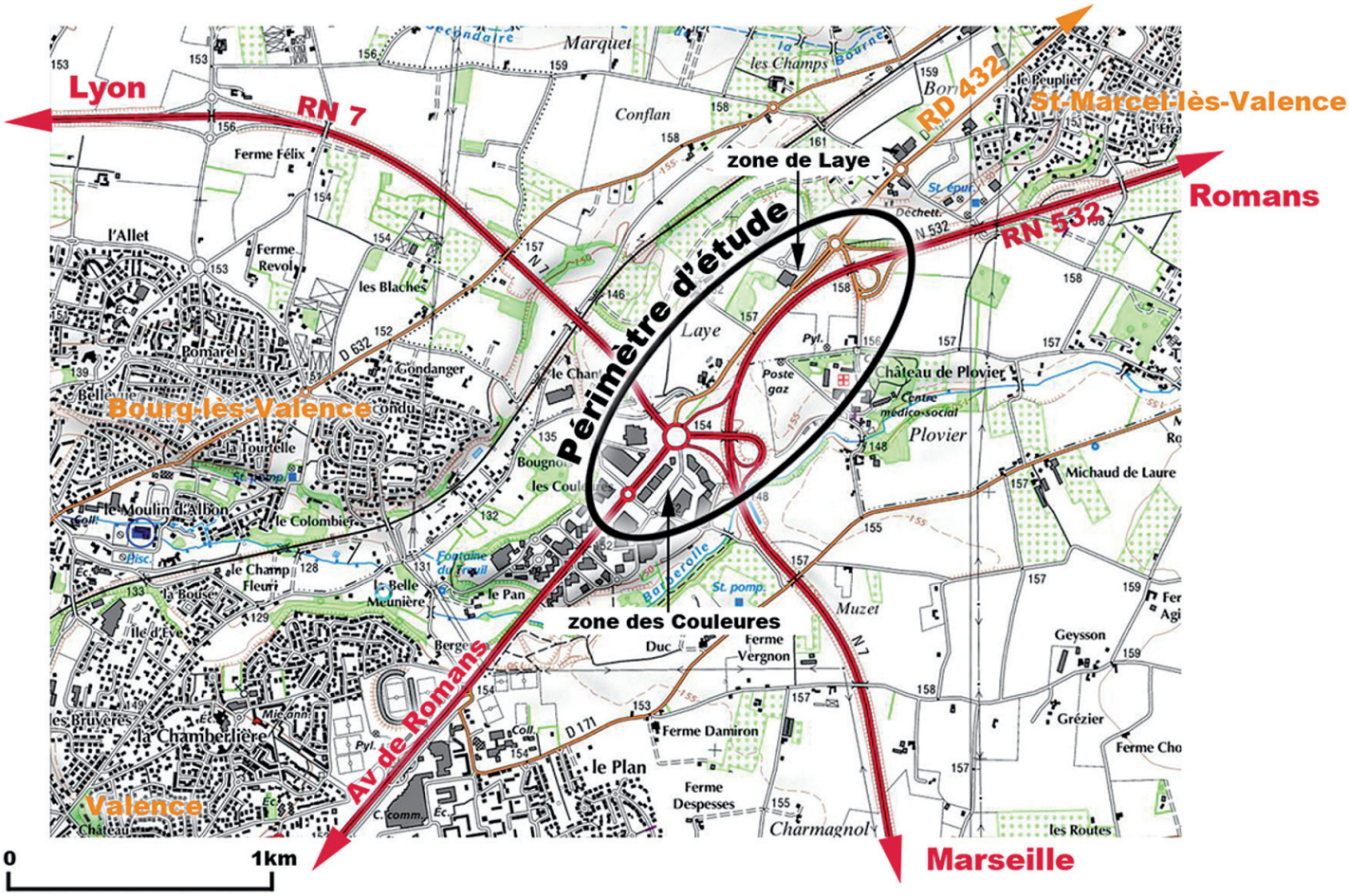
Le carrefour des Couleures se trouve au nord-est de l'agglomération valentinoise. Il est situé à l'intersection des routes nationales 7 et 532 (LACRA), de la route départementale 432 et de l'avenue de Romans. Il permet d'articuler les grands axes de circulation autoroutière (A49-A7) desservant le sillon alpin et la vallée du Rhône par le réseau routier national (RN7 et RN532). Enfin, la RN7 (contournement de Valence) a une fonction importante d'itinéraire de délestage de l'A7 en cas de coupure de celle-ci.

Au niveau plus local, la RN532 permet de relier Valence (depuis le carrefour des Couleures), la gare TGV de Rovaltain, et la ville de Romans puis dans le prolongement l'A49 vers Grenoble.

Le périmètre du projet décrit dans ce dossier comprend le carrefour des Couleures, étendu aux voies et desservant les zones commerciales des Couleures et de Laye.

Le projet a été élaboré en cohérence avec les différents projets portés par les collectivités valentinoises qui figurent sur la carte ci-contre et sont intégrés dans les simulations de trafic (cf. page 24). Les projections démographiques réalisées dans le cadre de cette étude sont conformes aux données des Plans Locaux d'Urbanisme des différentes communes concernées.

Plan du périmètre d'étude



Organisation de la concertation

Contexte

La présente concertation s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. L'État, maître d'ouvrage de l'opération, mène cette concertation qui se déroule du 1er juin au 28 juin 2015. Il souhaite que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur ce projet.
Le périmètre de la concertation concerne les communes de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence sur lesquelles l'aménagement est envisagé.

Un projet partenarial

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Rhône-Alpes pilote les projets d'infrastructures sur le réseau routier national.

Dans le cadre de cette opération, la DREAL Rhône-Alpes a mis en place un comité de pilotage composé des collectivités partenaires de l'opération.

Le comité de pilotage est présidé par le préfet de la Drôme et se compose :

- du maire de Valence ;
- du maire de Saint-Marcel-lès-Valence ;
- du président du Conseil départemental de la Drôme ;
- de la présidente de Valence Romans Déplacements (VRD) ;
- du président de Valence Romans Sud Rhône-Alpes ;
- du président du Syndicat Mixte du SCoT du Grand Rovaltain.

L'engagement mutuel des partenaires à mener cette opération est formalisé au travers d'une note d'intention approuvée par tous. Ce document rappelle les objectifs du projet et les moyens mis en œuvre pour le mener à terme.

Historique

Les phénomènes de congestion du carrefour des Couleures ne cessant de s'aggraver, une étude d'opportunité a été réalisée entre 2009 et 2011. Elle avait pour objectif de définir un aménagement du carrefour qui permette d'améliorer son fonctionnement, en séparant les flux de trafics présents sur la zone (transit et locaux). Ainsi, différentes solutions de "dénivellation" ont été identifiées et comparées. L'étude a par ailleurs montré qu'avec des hypothèses hautes de développement urbain du secteur (et notamment l'implantation d'un centre commercial en toute proximité du carrefour), aucun scénario n'apportait une solution durable en matière d'écoulement des trafics.

Au vu de ces éléments, les partenaires du projet ont retenu une solution préférentielle (qui est présentée de manière approfondie dans ce dossier), assortie d'un calendrier, d'un coût d'objectif, d'un financement et de conditions de développement urbain.

Le comité de pilotage a donc décidé d'approfondir l'étude d'opportunité, afin de fiabiliser le projet présenté et son coût. Des hypothèses de développement urbain raisonnées ont été adoptées pour réaliser de nouvelles simulations de trafic et confirmer la pertinence de la solution préférentielle.

En parallèle, la géométrie du tracé a été optimisée dans une logique de sécurité et de confort des usagers, tandis qu'une recherche sur l'intégration architecturale et paysagère a permis d'améliorer son insertion sur le site.

Objectifs de la concertation

Les objectifs de la concertation publique sont :

- d'informer sur le projet de dénivellation du carrefour des Couleures ;
- de décrire le calendrier et le déroulement de l'opération, afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires à la réalisation du projet ;
- de présenter les études menées et les intentions du maître d'ouvrage ;
- de permettre à tous, acteurs locaux, habitants et usagers, d'exprimer leurs attentes, leurs préoccupations et leurs propostions.



* Il s'agit de l'évaluation des coûts engagés sur une opération et actualisés, année par année, jusqu'au moment de la mise en service de l'ouvrage : il tient donc compte de l'inflation prévisible.

Comment s'informer ?

Moyens et supports d'information :

- Un dossier de concertation
- Un registre
- Des affiches
- Une brochure

→ sont disponibles dans les mairies de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence.

- Un site internet : **www.carrefourdescouleures.fr**
- Une exposition permanente dans les halls d'accueil de Castorama (Saint-Marcel-lès-Valence), de Décathlon et de Boulanger, sur la zone commerciale des Couleures.

Comment s'exprimer ?

Vous pouvez vous exprimer :

- **Par courriel** à l'adresse internet : carrefourdescouleures@developpement-durable.gouv.fr ;
- En complétant le **registre** mis à votre disposition dans les mairies ;
- **Par courrier** à l'adresse de la DREAL : DREAL Rhône-Alpes Service Aménagement, Paysages et Infrastructures / Concertation Carrefour des Couleures 69453 Lyon CEDEX 06

Réunions publiques :

→ Dates retenues

- **9 juin à 19h15** réunion spécifique pour les commerçants
- **16 juin à 18h30** réunion ouverte à tous

→ **Salle du stade Pompidou, avenue de Romans, Valence**

Chronologie de la concertation

9 juin 2015
Réunion avec les commerçants

16 juin 2015
Réunion grand public

Expositions
Registres en mairies

CONCERTATION PUBLIQUE DU 1ER AU 28 JUIN 2015

Septembre 2015
Comité de pilotage de validation

Bilan de la concertation publique

Publication du bilan de la concertation sur le site internet



Vue aérienne du carrefour des Couleures

Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ?

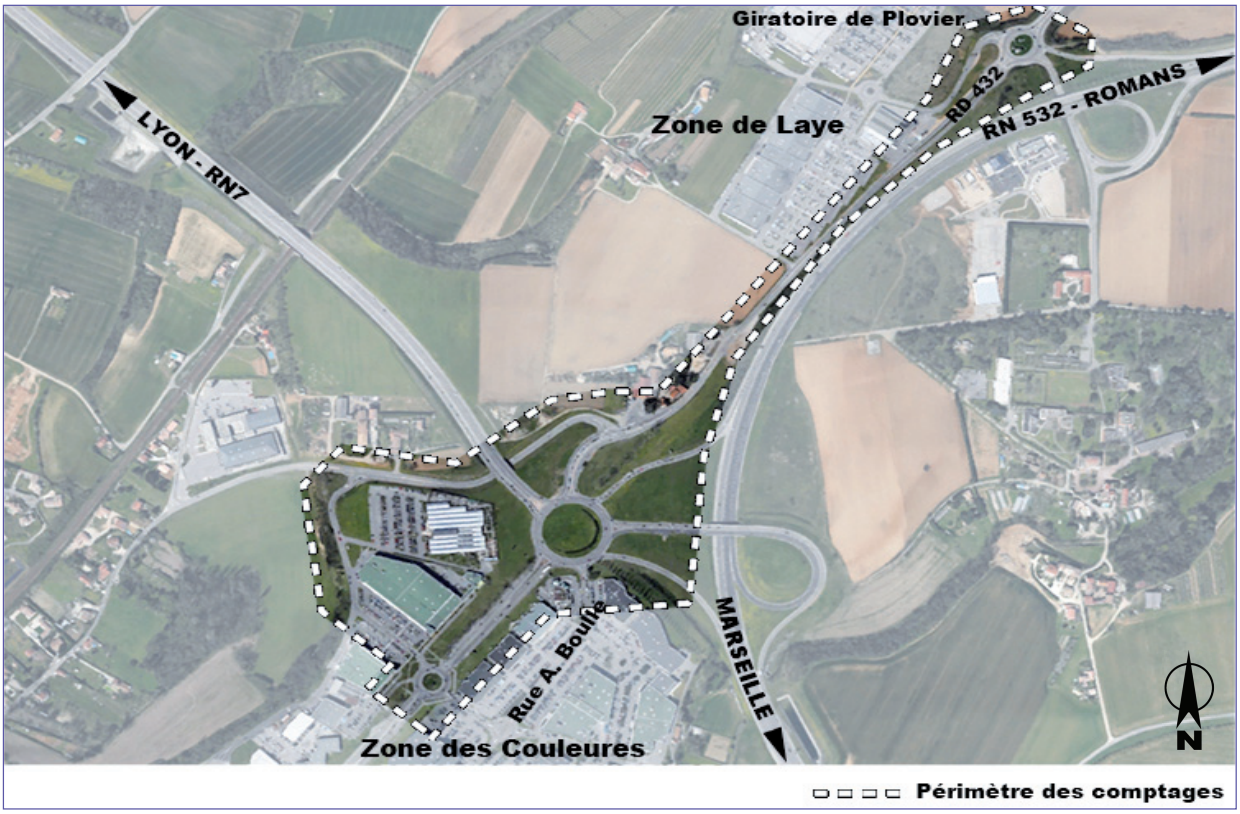
Des dysfonctionnements dans la circulation

Le carrefour des Couleures est un carrefour à 7 branches (rayon intérieur de 40 m, anneau circulable de 11 m) où se raccordent les deux branches de la RN7 (2x2 voies, origines Lyon et Marseille), la bretelle de et vers Romans par la RN532 (2x2 voies), la branche de la RD432 (route de Saint-Marcel, accès zone commerciale de Laye) et l'avenue de Romans ainsi qu'un accès entrée/sortie à la zone commerciale des Couleures (la rue André Boulle).

Ce carrefour est très souvent saturé en heures de pointe (matin et soir de semaine). Les analyses des dysfonctionnement observées et les modélisations ont été réalisées sur la période de pointe du vendredi soir puisque cette période est représentative du fonctionnement des autres soirs de la semaine, avec un niveau de trafic légèrement plus élevé. Des situations de congestion sont observées également le samedi après-midi, lorsque le trafic lié aux centres commerciaux est plus important.

Afin de comprendre son fonctionnement de manière approfondie et d'être en mesure d'apporter des réponses adaptées, des comptages automatiques et des enquêtes ont été réalisés sur un périmètre élargi autour du carrefour des Couleures.

Plan du périmètre des mesures et des comptages de trafic



Investigations réalisées

Comptages automatiques
(véhicules légers, poids lourds, 2 roues)

Enquêtes origine-destination
+ comptages piétons

Mesures de file d'attente sur le carrefour de l'avenue de Romans

Mesures de file d'attente complémentaires sur le carrefour des Couleures

Mesures de rétention et de fonctionnement de la rue André Boulle

Périodes

Du 26/11/2014 au 3/12/2014

Vendredi 28/11/2014 de 16h30 à 18h30
Samedi 29/11/2014 de 14h30 à 16h30

Vendredi 28/11/2014 de 16h30 à 18h30
Samedi 29/11/2014 de 14h30 à 16h30

Vendredi 30/01/2015 de 16h30 à 18h30
Samedi 31/01/2015 de 14h30 à 16h30

Samedi 28/03/2015 de 14h à 19h

Il apparait ainsi que le périmètre d'étude supporte des trafics élevés, quelque soit le jour de la semaine (*cf.* carte).

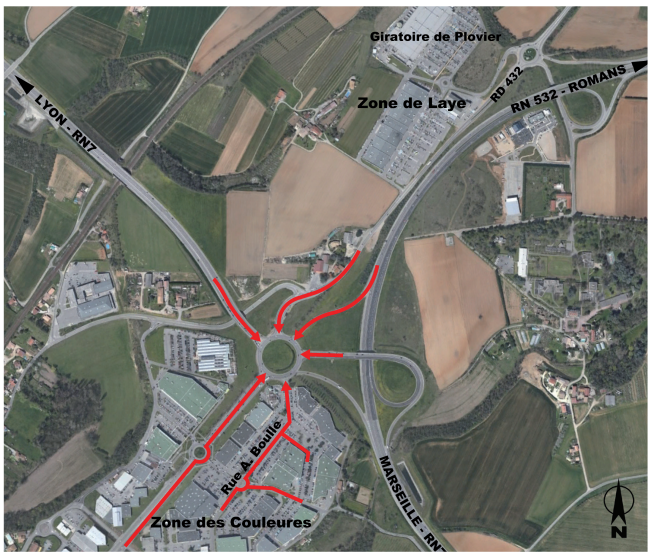
On constate notamment un niveau de trafic très important sur le réseau routier national (RN7 et RN532) et sur l'avenue de Romans. Sur le carrefour transitent en heure de pointe près de 4 800 véh/h le vendredi soir et environ 4 550 véh/h le samedi après-midi. Le vendredi, le carrefour supporte environ 10 % de trafic en plus par rapport aux autres jours de la semaine. On observe une superposition de trafics de différentes natures à l'origine des dysfonctionnements rencontrés :

- **le trafic de transit** autoroutier et interurbain (RN7, et RN532) et **le trafic pendulaire** avec une forte pénétrante de et vers Valence Centre qui représentent **52 % le vendredi soir contre 30 % le samedi après-midi.**
- **le trafic de "loisir"** avec la desserte de la zone commerciale des Couleures et de Laye qui représente **48 % le vendredi soir et 70 % le samedi après-midi.**

Un phénomène de saturation (congestion) apparaît aux heures les plus chargées de la semaine sur toutes les branches du carrefour des Couleures (à l'exception de celle issue de la RN7 sud). De façon récurrente, on constate des remontées de file sur l'avenue de Romans le soir et le samedi après-midi, mais également sur la bretelle d'accès en sortie de la RN532 surtout le vendredi soir et enfin, une saturation de la RD432 le samedi.

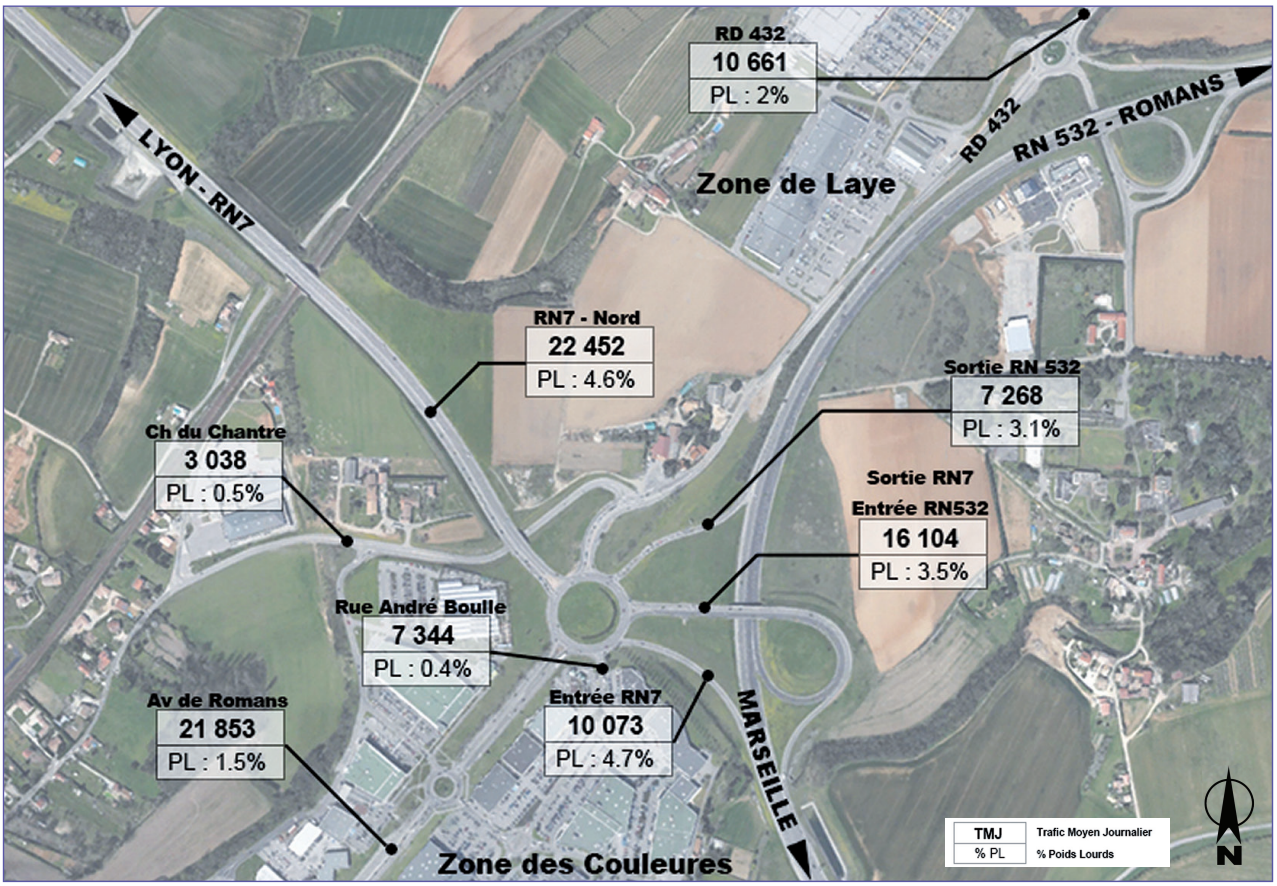
La saturation du carrefour génère une perte de temps pour les usagers, qui peut être évaluée à 4 minutes le vendredi soir et 9 minutes le samedi après-midi pour un usager dont l'itinéraire passerait par l'avenue de Romans et le carrefour de Plovier sur la RD432.

> Synthèse des remontées de files constatées sur les voies à la période de pointe du samedi après-midi



Les dysfonctionnements déjà constatés pourraient augmenter dans les années à venir si de nouveaux projets de zones d'activité et de commerce le long de la RN7 et de la RN532 voyaient le jour.

> Principaux trafics moyens journaliers relevés sur le périmètre d'étude lors de la semaine de comptages automatiques entre le 26/11/2014 et le 3/12/2014.



Les différents enjeux

Des piétons, surtout présents dans les zones commerciales

Le caractère très commercial du secteur d'étude génère de nombreuses traversées piétonnes au niveau du carrefour de l'avenue de Romans, entre les commerces. En revanche, au droit du carrefour des Couleures, la fréquentation piétonne est quasi-nulle : l'attractivité pour les piétons étant située plus au sud dans la zone commerciale des Couleures ou au nord dans la zone de Laye.

La traversée piétonne au sud du carrefour de Plovier n'est en revanche quasiment pas empruntée. La zone commerciale de Laye est en effet située dans un secteur très peu dense, et l'utilisation des transports en commun pour se rendre ou revenir de cette zone est sans doute marginale, ce qui génère très peu de traversées piétonnes.

> Schéma de principe des itinéraires cyclables



Améliorer la continuité des itinéraires cyclables

Les comptages de deux roues (motorisées et cycles) réalisés sur le périmètre d'étude indiquent un faible usage de ces derniers, notamment le vendredi soir. De manière générale, les déplacements en deux roues sont surtout cantonnés au sud, sur l'avenue de Romans. En effet, la configuration du carrefour des Couleures est peu propice à la circulation des deux roues, et en particulier des cyclistes.

Quelques aménagements pour les cyclistes existent alentour : bandes multifonctionnelles sur la RD432 au nord du carrefour des Couleures et bandes cyclables sur la rue Pierre Lubat, pistes cyclables sur l'avenue de Romans, mais ne présentent toutefois pas de continuité.

Valence Romans Déplacements s'est dotée d'un schéma directeur des aménagements cyclables. Le site d'études est situé sur l'itinéraire prioritaire 1 "Valence - Romans". Cet itinéraire emprunte l'avenue de Romans et la RD432, d'où l'utilité de permettre la liaison et l'interconnexion des aménagements existants à terme.

Faciliter l'usage des transports en commun

Valence Romans Déplacements est en charge de l'organisation des transports en commun sur son territoire. Il coordonne la démarche PDU (Plan de Déplacements Urbains) qui est en cours de concertation. Ce document fixera les orientations en matière de déplacements sur les 10 années à venir, notamment en matière de transports en commun.

Aujourd'hui, le périmètre d'étude est desservi par trois lignes régulières de transport en commun du réseau urbain Citéa :

Ligne	Voies empruntées	Fréquence
Intercitéa (Valence Gare routière / Romans Gare multimodale, via Valence TGV)	RN532, Avenue de Romans	1 bus/20 minutes en semaine le soir 1bus/heure le samedi après-midi
Ligne 9 (Portes-les-Valence Jean Macé / Valence TGV)	RD432, Avenue de Romans	1 bus/20 minutes en semaine le soir 1bus/heure le samedi après-midi
Ligne 15 (Pôle bus de Valence/ Saint-Marcel-lès-Valence Chapelle	RD432, Avenue de Romans	3 Aller-retours quotidiens du lundi au samedi

La ligne Intercitea est fréquentée mensuellement par environ 43 000 voyageurs, tandis que la fréquentation des lignes 9 et 15 s'élève à 46 500 voyages/mois.

Des couloirs dédiés aux bus permettent, sur l'avenue de Romans d'une part et sur la RD432 d'autre part, de faciliter la remontée des bus dans le sens de l'entrée sur le carrefour.

Par ailleurs, Valence Romans Déplacements projette de réaliser un itinéraire de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui permettra de relier Valence à Romans, via le carrefour des Couleures et la RN532 et l'avenue de Romans (amélioration de la ligne Intercitea).

Enjeux environnementaux

Hydrologie et ressource en eau

Le captage des Couleures se situe au droit de l'aire d'étude à environ 500 mètres au sud du giratoire des Couleures.

Le captage des Couleures a été déclaré d'utilité publique le 18 février 2008 et est doté de périmètres de protection. Il autorise la mise à niveau du carrefour des Couleures dans les périmètres rapprochés et éloignés, sous réserve de la mise en place de moyens de protection contre les pollutions.

Réseaux

De nombreux réseaux parcourent la zone d'étude : réseaux humides, d'électricté ou de télécommunication et encore conduite de gaz. La principale contrainte technique est liée à la présence d'un oléoduc (précautions particulières à prendre lors des travaux). La géométrie du projet doit être adaptée pour éviter les interactions avec l'oléoduc.

Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

Milieu naturel

Le diagnostic du milieu a mis en évidence de faibles enjeux liés au milieu naturel, car il s'agit d'une zone fortement anthropisée*. Aucun périmètre de protection réglementaire ne vient d'ailleurs intercepter le projet.

Le SCoT recense un corridor écologique à proximité du site : le vallon de la Barberolle et sa ripisylve**. Bien que ce milieu naturel subisse une pression forte et présente des discontinuités liées aux infrastructures existantes (dont la RN7), il présente un enjeu de préservation.

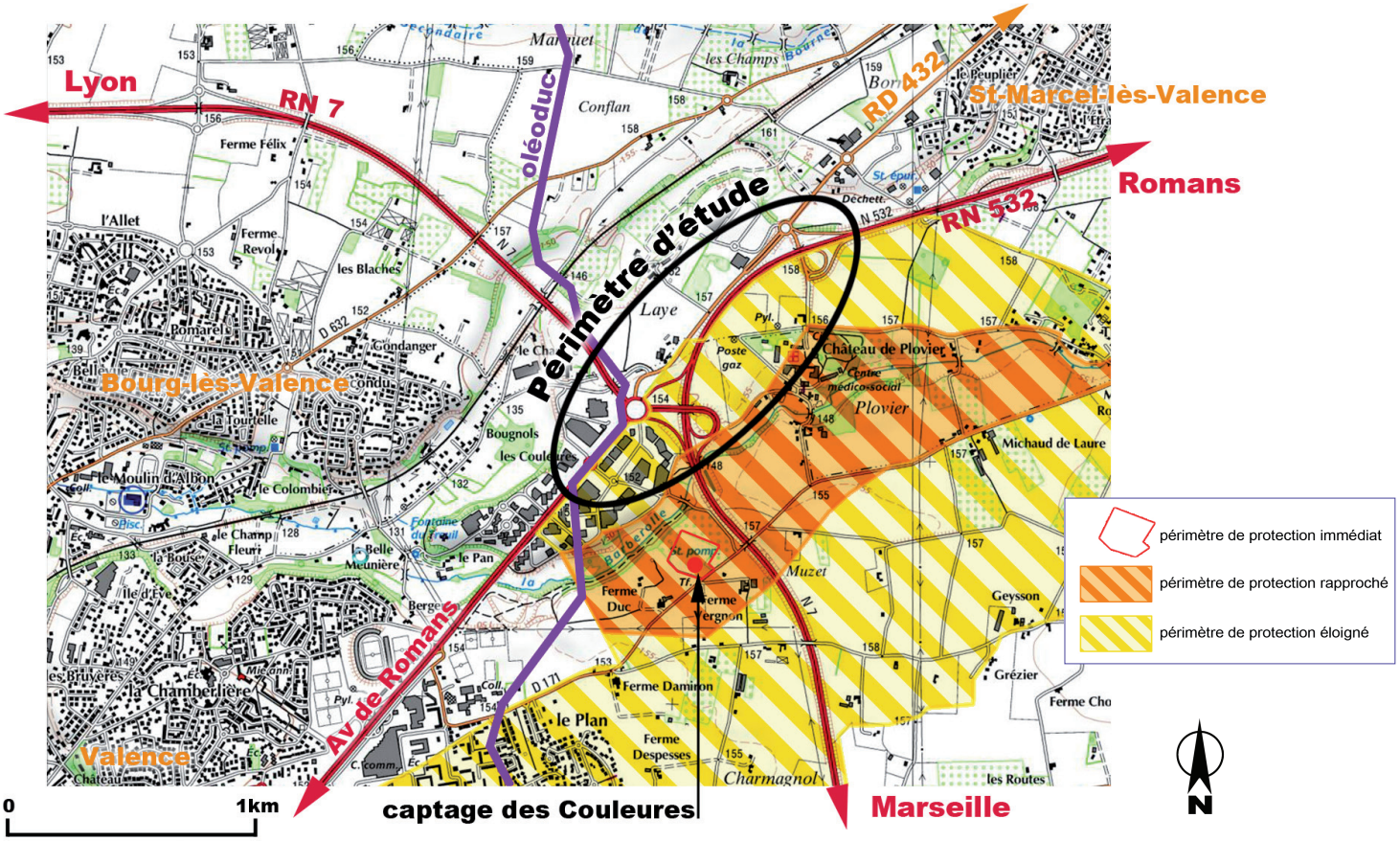


La Barberolle à proximité de la RN7

* Anthropisation : transformation d'espaces, de paysages, d'écosystèmes ou de milieux semi-naturels sous l'action de l'homme.

** Ripisylve : formations végétales qui se développent sur les bords des cours d'eau ou des plans d'eau situés dans la zone frontière entre l'eau et la terre.

> Plan des principales contraintes recensées

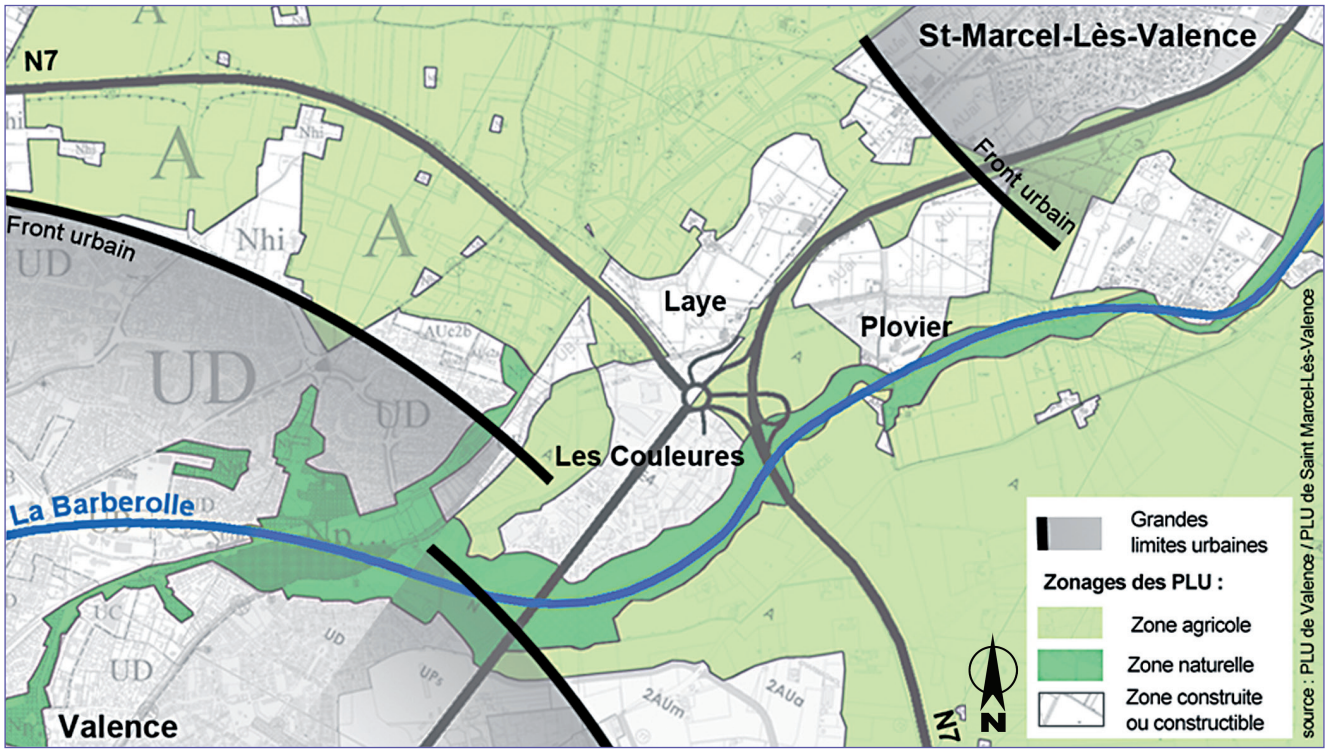


Enjeux liés au paysage et au cadre de vie

Les alentours du carrefour présentent un aspect paysager que l'on pourrait qualifier d'assez dégradé : en effet, on y retrouve l'image peu valorisée d'une entrée de ville à dominante commerciale avec des espaces publics souvent traités de manière très fonctionnelle.
L'amélioration de la lisibilité de l'entrée de ville est donc un enjeu urbain fort pour Valence, en cohérence avec la volonté de la ville de requalifier l'avenue de Romans.
Le plateau des Couleures dans son ensemble permet en revanche d'ouvrir la vue sur les grands massifs du Vercors et de l'Ardèche, ce qui représente un atout paysager indéniable pour le secteur. Il conviendra de préserver ces perceptions lointaines au travers du futur aménagement. De la même façon, le plateau des Couleures est visible de loin, donc toute création d'infrastructure aura un impact dans le grand paysage.
Les lieux possèdent encore quelques reliquats de milieux naturels (vallon de la Barberolle). Le plateau est également marqué par une trame agricole encore bien présente et comporte des alignements d'arbres structurants dans un paysage plat. Il convient de préserver, voire mettre en valeur autant que possible, ces éléments du patrimoine naturel et agricole qui constituent la trame paysagère du plateau des Couleures.


Vue sur les zones commerciales de Laye (en haut) et des Couleures (en bas)


Alignement d'arbres le long de la RD432



> Plan des enjeux paysagers et urbains

Le projet d'aménagement

Les objectifs du projet

- **Améliorer la lisibilité et le confort pour les flux du réseau routier national,**
  - en séparant le trafic de transit assurant les liaisons RN7 nord vers RN7 sud (et réciproquement) du trafic local (desserte des zones d'activités et transit de proximité)
  - en dénivelant ces liaisons ;
- **Améliorer la fluidité du carrefour existant et de ses voies connexes à long terme pour tous les types d'usagers : véhicules légers, poids lourds, transports en commun et modes doux.**

Les différentes solutions d'aménagement

Lors des études d'opportunité de 2011, quatre solutions ont été envisagées. Elles sont présentées dans les pages suivantes :

Solution 1

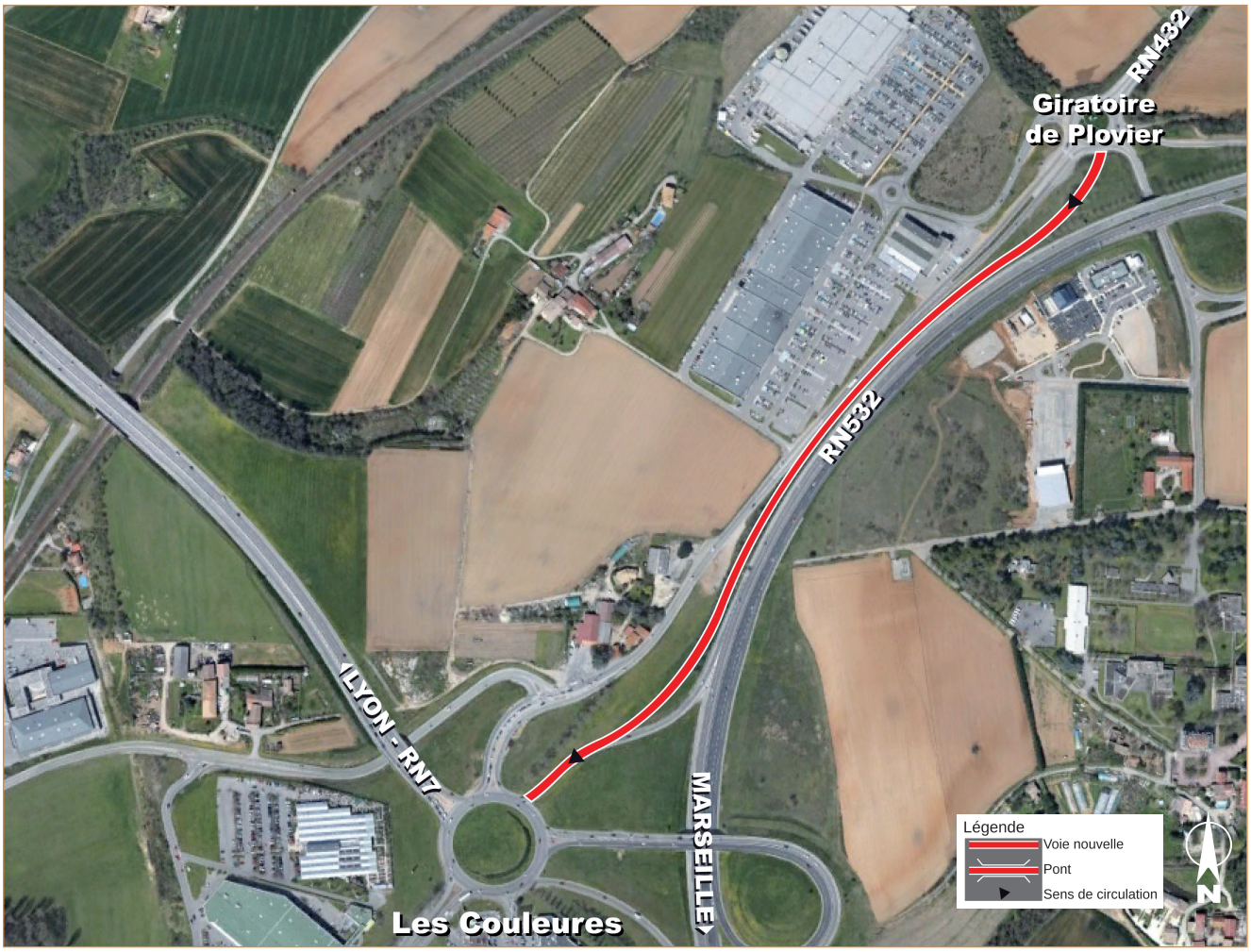
Cette solution est estimée à 1,5 M€ à terminaison*. Il s'agit de la situation de référence ne comprenant que la réalisation de la voie d'entrecroisement le long de la RN532.

Cette solution correspond à une réponse minimale aux dysfonctionnements du trafic.

La voie d'entrecroisement créée permet aux usagers issus de la zone de Laye et de Saint-Marcel-lès-Valence de ne plus passer par le carrefour des Couleures pour rejoindre la RN7 en direction du Sud. Elle a vocation à limiter le nombre de véhicules sur la RD432 et donc les remontées de file que l'on peut constater sur la route départementale aux heures de pointe. Cette voie d'entrecroisement est présente dans toutes les autres solutions d'aménagement.

Cette solution ne répond que très partiellement à l'objectif de fluidification du trafic et n'apporte aucune amélioration pour les transports en commun. Elle a en revanche un impact très faible sur le milieu (humain et naturel) et le foncier, de par sa position dans la bande située entre la RN532 et la RD432.

Enfin, les conditions de réalisation permettent de limiter la gêne aux usagers et pour les commerces.



Plan de la solution 1

* Le coût à terminaison est l'évaluation des coûts engagés sur une opération et actualisés, année par année, jusqu'au moment de la mise en service de l'ouvrage : il tient donc compte de l'inflation prévisible et de la durée des travaux.

Solution 2

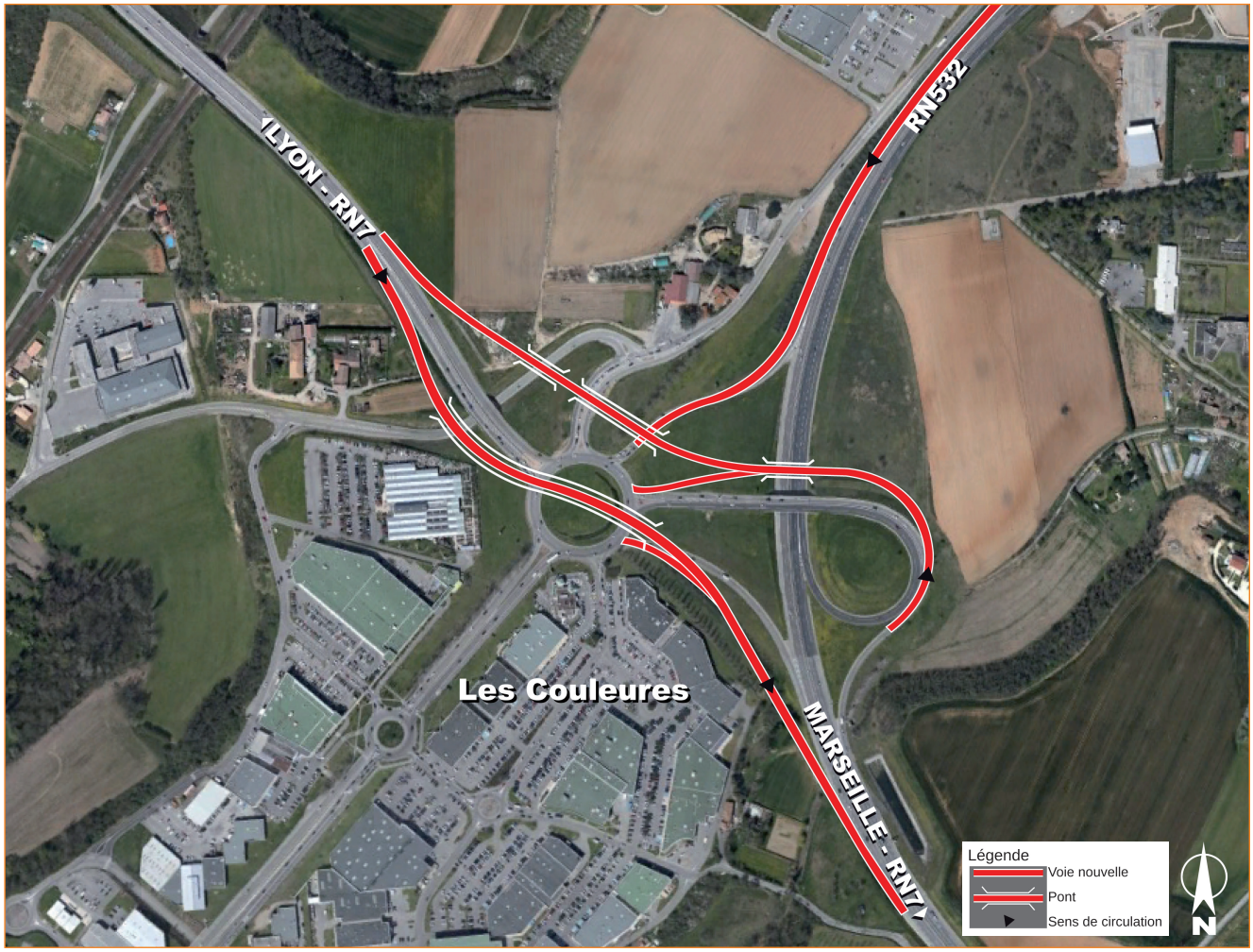
Cette solution est estimée à 28 M€ à terminaison. Elle consiste en une dénivellation des flux de la RN7 (voir le détail en page 18).

En plus de la voie d'entrecroisement, cette solution consiste à déniveler les mouvements suivants :

- RN7 Marseille vers RN7 Lyon ;
- RN7 Lyon vers RN7 Marseille.

Cela signifie que le trafic de transit de la RN7 ne passe plus par le rond-point, mais au dessus. Les autres mouvements sont maintenus tels quels.
Pour permettre la dénivellation des voies, des ouvrages d'art sont créés : ils permettent de franchir le carrefour des Couleures et les voies existantes sans les couper.

Cette solution permet de nettement améliorer les conditions d'écoulement du trafic, même si une partie du trafic de transit (celui entre la RN532 et la RN7 Lyon) continue à emprunter le carrefour des Couleures. Les transports en commun voient leur temps de parcours fiabilisé, grâce au meilleur écoulement général de la circulation.
Elle nécessite des ouvrages d'arts et des remblais, qui malgré les efforts d'insertion paysagère réalisés, perturbent les perceptions du paysage. L'impact sur le vallon de Barberolle est très limité, car il s'agit à ce niveau d'un léger élargissement de la plate-forme routière existante (comme pour les solutions 3 et 4).
En phase de réalisation, la circulation et l'accès aux commerces seront impactés par les travaux (nécessité de rétablir dans les meilleures conditions, le trafic pour réduire la gêne).



Plan de la solution 2

Solution 3

Cette solution est estimée à 37,2 M€ à terminaison. Elle consiste en une dénivellation des flux de la RN7 et une dénivellation du mouvement RN532/RN7 vers Lyon (ainsi que la réalisation de la voie d'entrecroisement le long de la RN532).

Très proche de la solution 2, elle permet de déniveler un mouvement supplémentaire : il s'agit de celui entre la RN532 et la RN7 en direction de Lyon.

Cette nouvelle branche vient se raccorder au mouvement RN7 Marseille - RN7 Lyon déjà dénivelé.

Cette solution permet de nettement améliorer les conditions d'écoulement du trafic par rapport à la situation de référence, et permet même de déniveller un flux de transit supplémentaire par rapport à la solution 2 : toutefois, le gain reste faible au regard du surcoût occasionné : en effet, à l'heure de pointe, ce sont environ 260 véhicules seulement qui ne passeraient plus par le carrefour giratoire des Couleures.

Le surcoût par rapport à la solution 2 (+ 9,2 M€) est lié principalement aux routes et aux ouvrages supplémentaires à réaliser et à un tracé routier de la voie RN7 Marseille vers Lyon différent (plus long) pour permettre le raccordement des voies entre elles.

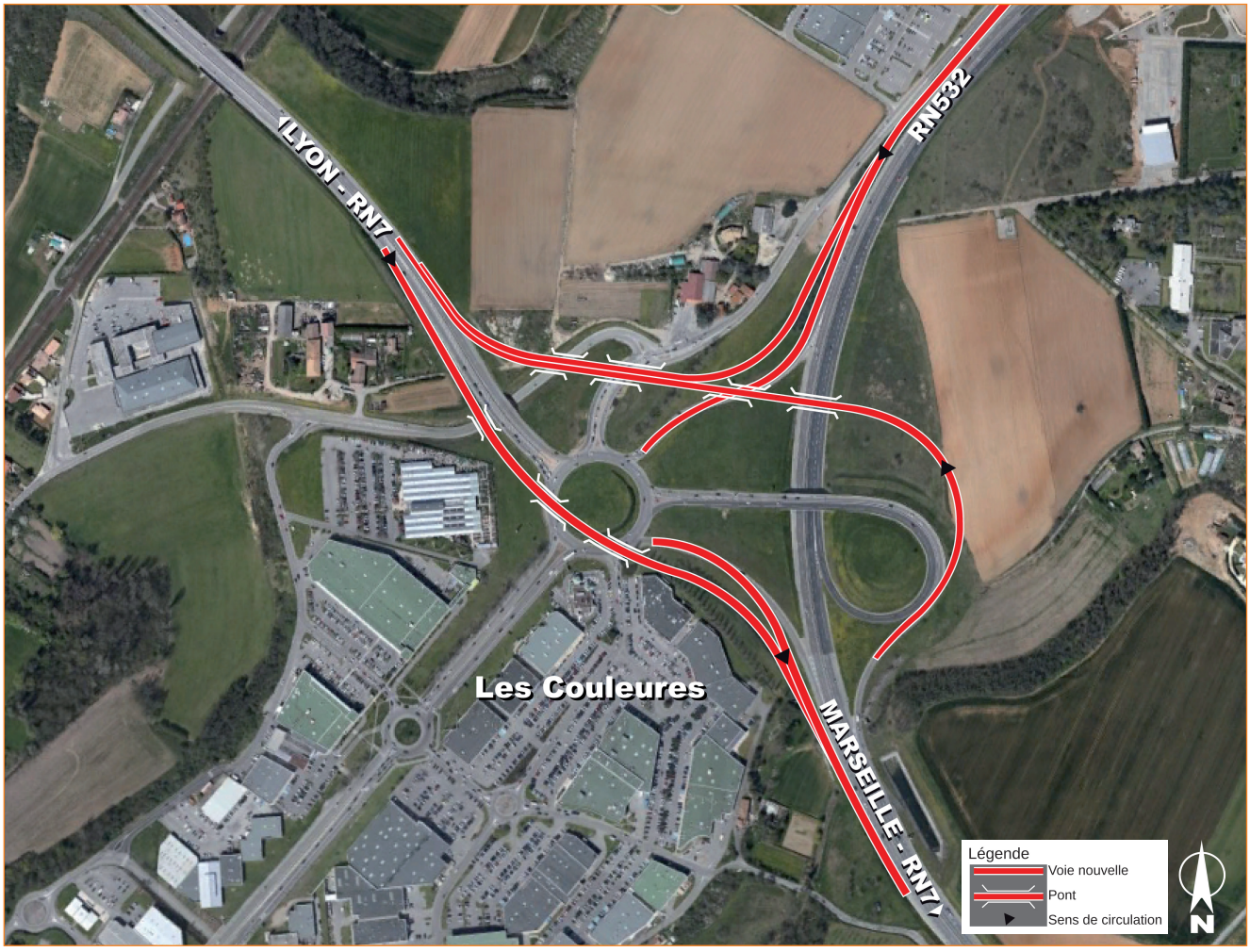
Les transports en commun voient aussi, leur temps de parcours fiabilisé, grâce au meilleur écoulement général de la circulation, comme en solution 2.

Cette solution nécessite aussi des ouvrages d'arts et des remblais, qui malgré les efforts d'insertion paysagère réalisés, perturbent les perceptions du paysage.

La réalisation de cette solution nécessite également des emprises plus importantes, notamment dans le périmètre de protection éloigné du captage d'eau potable des Couleures.

L'impact sur le vallon de Barberolle est le même que pour la solution 2.

En phase de réalisation, la circulation et l'accès aux commerces seront impactés par les travaux dans des conditions comparables à la solution 2.



Plan de la solution 3

Solution 4

Cette solution est estimée à 38,1 M€ à terminaison. Le carrefour des Couleures est entièrement modifié : démolition du carrefour actuel, construction d'un système de diffuseur avec deux carrefours. Tous les mouvements de transit sont séparés des flux locaux (y compris le mouvement RN7 nord vers RN532 qui continuait à emprunter le carrefour dans les deux autres solutions).

Cette solution permet de totalement séparer les flux de transit de ceux à vocation locale.

Pour cela, on crée un système de diffuseur autoroutier. Les échanges entre les routes nationales (RN7 et RN532) et le réseau routier local (RD432 et Avenue de Romans) sont gérés grâce à des carrefours situés de part et d'autre de la RN7 à 2x2 voies. Des bretelles d'insertion et de sortie permettent de connecter ces carrefours à la route nationale.

Cette solution traite totalement de la séparation des flux de transit et local : c'est celle qui apporte une réponse complète en terme de fluidification du trafic (absence de congestion totale).

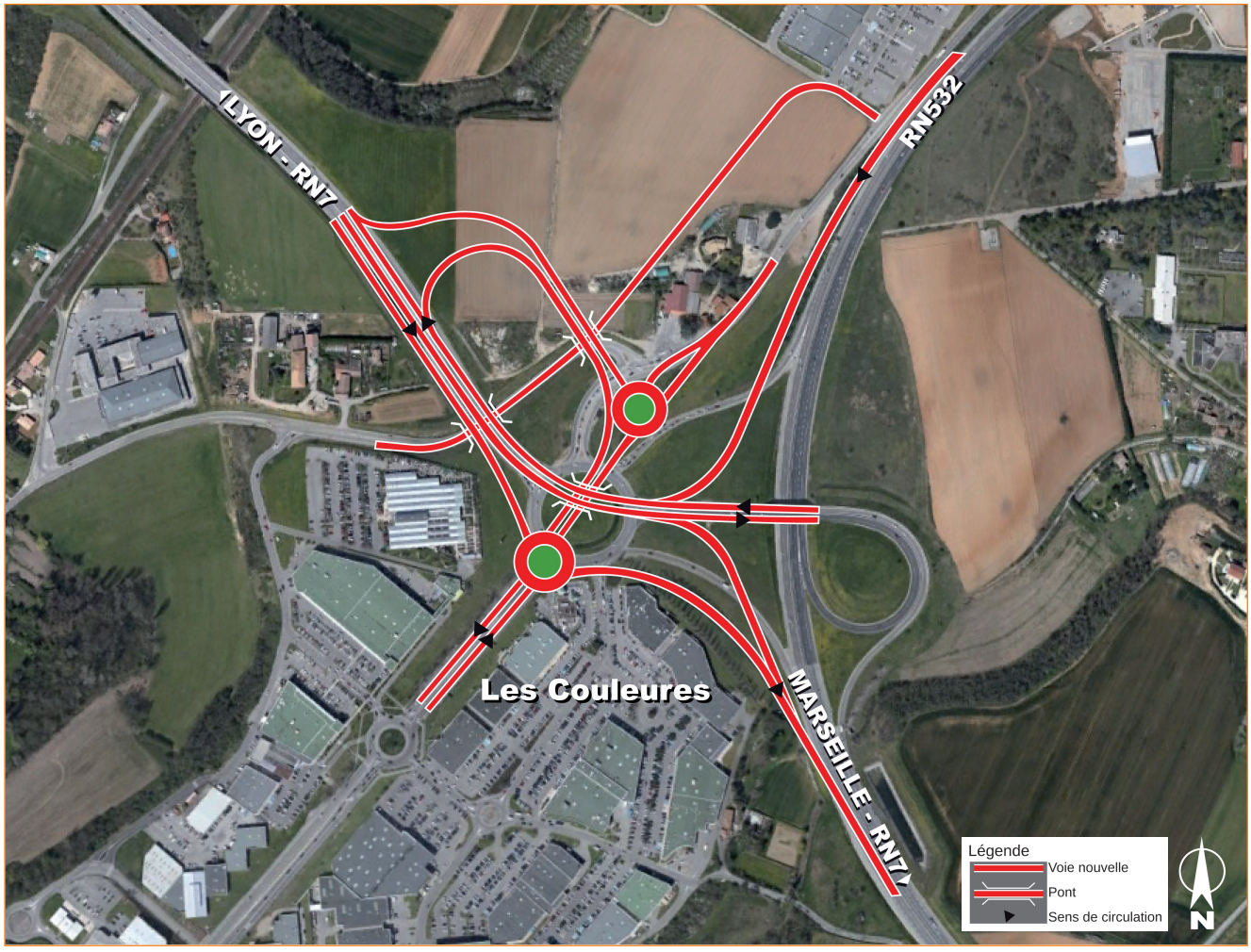
Au-delà de la fiabilisation des temps de parcours des bus grâce à l'amélioration de l'écoulement général de la circulation, cette solution est compatible avec les ambitions d'un Bus à Haut Niveau de Service : la séparation des voies de transit de la voirie locale permet davantage d'insérer des infrastructures réservées aux bus.

Contrairement aux solutions 2 et 3, elle ne nécessite pas d'ouvrages d'art et de remblais importants perturbant le paysage, car la RN7 passe sous les autres voies. En revanche, elle nécessite d'importantes emprises.

La réalisation de cette solution nécessite également des emprises plus importantes, notamment dans le périmètre de protection éloigné du captage d'eau potable des Couleures.

L'impact sur le vallon de Barberolle est le même que pour la solution 2.

La circulation et l'accès aux commerces seront très fortement impactés par les travaux qui conduisent à une reprise complète des infrastructures routières existantes et sur une durée de travaux plus importante que pour les autres solutions.



Plan de la solution 4

Le choix de la solution présentée à la concertation publique

Les différentes solutions d'aménagement ont été comparées, au travers du tableau d'analyse multicritères ci-dessous.

Critère	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4	Commentaire
Fluidité du trafic					La solution 4 permet la séparation complète du trafic express et du trafic local. Les solutions 2 et 3 n'assurent que partiellement cette séparation. La solution 1 reste proche de la situation actuelle.
Transports en commun et mode doux					Les solutions dénivelées les plus complètes (solutions 3 et 4) sont celles nécessitant le plus d'espace et ayant un impact le plus fort sur les servitudes (captage d'eau potable et réseaux). La solution 2 est plus compacte, ce qui limite les emprises.
Sécurité routière					Les solutions 2 et 3 viennent perturber les perceptions du paysage par la création d'ouvrages et remblais. La solution 4 ne crée pas de tels obstacles, mais consomme d'importantes emprises, banalisant le paysage en favorisant une urbanisation difficilement maîtrisable.
Emprises et servitudes					Si la solution 1 perturbe peu le trafic en phase chantier, les solutions 2 à 4 nécessitent des dispositions particulières (déviations, chaussées provisoires...), notamment la solution 4, dont les travaux devraient être également plus longs.
Environnement, cadre de vie et lisibilité					Ce critère est directement lié aux contraintes de réalisation. Les travaux des solutions 2 et 3 dureront plusieurs mois et pertuberont l'accès aux commerces. La solution 4 est très nettement pénalisée car la durée des travaux sera bien plus importante.
Contraintes de réalisation					Si la solution 1 apporte peu de changement par rapport au mode d'exploitation actuelle des voies, les solutions 2 et 3 sont pénalisées par des ouvrages d'art très longs, contrairement à la solution 4 qui permet de mettre en place une logique d'itinéraire (RN, RD…).
Impact sur l'activité commerciale pendant les travaux					La solution 4 apporte une réponse complète en termes de fluidification du trafic. Les solutions 2 et 3 apportent une très bonne réponse mais de capacité plus limitée à long terme. La solution 1 ne répond pas aux objectifs.
Exploitation des voies					La solution 1 n'apporte aucun effet majeur pour ces modes de déplacement. Solutions 2 et 3 permettent de stabiliser les temps de parcours des TC. La solution 4 correspond davantage aux ambitions d'un BHNS avec une meilleure séparation entre les routes nationales et le reste du réseau.
Coût					La solution 1 présente de loin le coût le plus faible, mais pour un gain très faible. Si les solutions 3 et 4 permettent un gain manifeste en terme de temps de parcours, leur coût d'investissement les pénalise. Au final, la solution 2 avec son coût d'investissement modéré et des avantages induits suffisants représente un compromis intéressant.

Les critères "fluidité du trafic", "conception et sécurité routière" ainsi que "coût" sont des critères qualifiés de discriminants : le non respect des exigences de ces critères, par l'une ou l'autre de ces solutions, constitue une raison pour ne pas la retenir.

Représentation du niveau d'enjeu

- Enjeu faible
- Enjeu moyen
- Enjeu fort

Représentation de l'impact du projet sur le critère

- Impact positif
- Impact très négatif

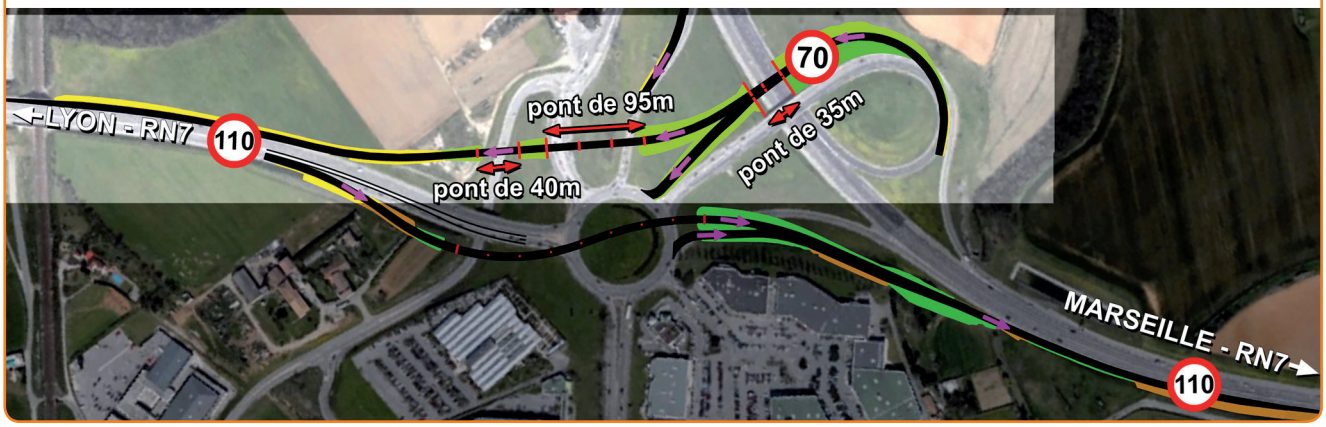
Les études de trafic et l'analyse comparative réalisées en 2011 avaient démontré que le scénario 4 offrait la meilleure réponse en termes de gestion des flux. Toutefois, le coût très élevé de cette solution en comparaison du gain relatif par rapport aux variantes 2 et 3 ne le classait pas comme la solution préférable. La solution 2 permettait par contre d'avoir un ratio entre le gain de trafic et le coût de l'opération nettement plus intéressant.

Au vu des avantages et inconvénients respectifs des différentes variantes, le comité de pilotage a donc décidé de retenir la solution 2. Toutefois, il lui a semblé important de relancer de nouvelles études pour affiner l'analyse des trafics et confirmer l'opportunité de cette solution.

La solution choisie par le comité de pilotage, présentée à la concertation

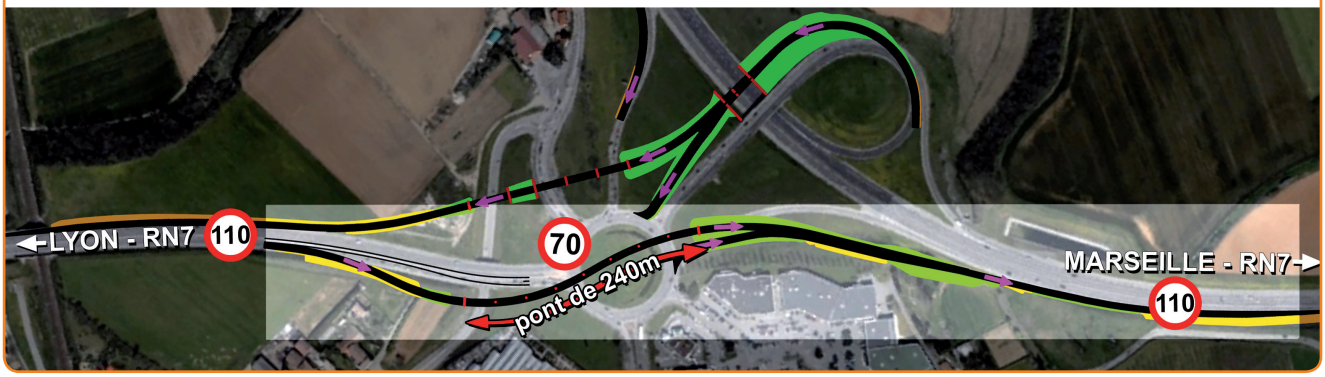
Dénivellation du mouvement RN7 Marseille vers la RN7 Lyon

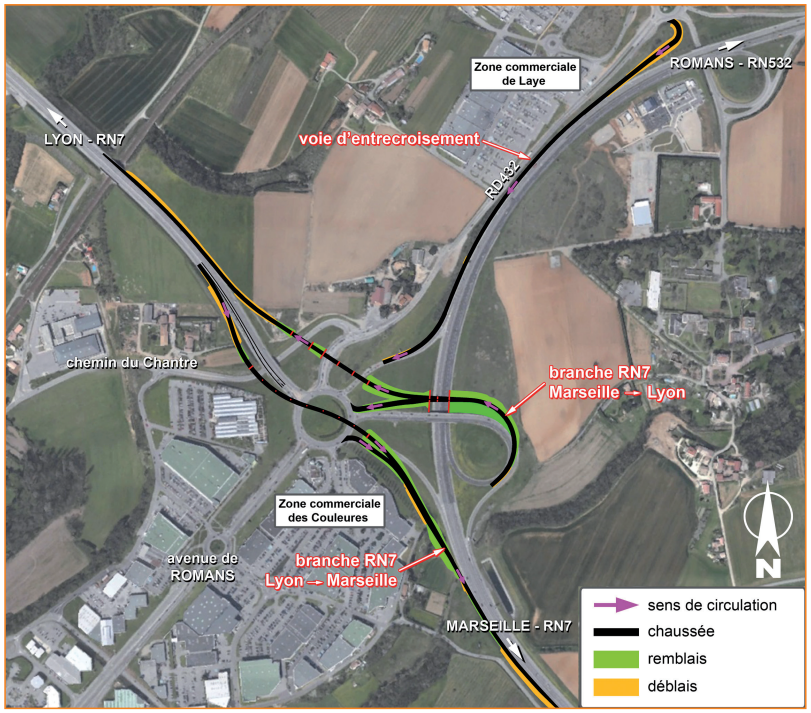
Les véhicules sortent de la RN7 par la sortie 35 existante. Puis après avoir franchi la RN532 grâce à un pont, il leur est possible d'éviter le carrefour en passant par-dessus la RD432 et le chemin du Chantre pour venir s'insérer sur la RN7 plus au nord.

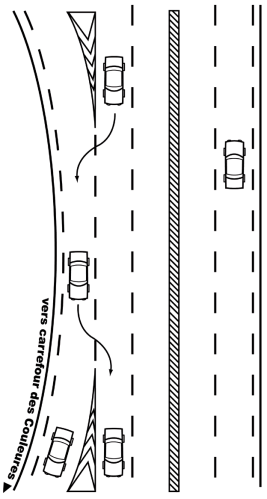


Dénivellation du mouvement RN7 Lyon vers Marseille

Les véhicules en transit sortent de la RN7 avant d'arriver au carrefour des Couleures. Grâce à un long pont de 240 m, ils passent au-dessus du chemin du Chantre et du carrefour. Puis, plus à l'est, ils s'insèrent sur la RN7 en direction du sud.







Voie d'entrecroisement le long de la RN532

Elle permet aux véhicules venant de St-Marcel-lès-Valence de ne plus passer par le carrefour des Couleures pour emprunter la RN7 vers le sud.

Il s'agit d'une voie supplémentaire à droite qui permet de gérer à la fois une entrée et une sortie rapprochées sur une 2x2 voies.

Qu'est-ce qu'un déblai ? Un remblai ?



Un projet optimisé pour une meilleure intégration dans l'environnement

- **Optimisation du foncier impacté par le projet** L'aménagement proposé est très resserré autour de l'infrastructure existante.
- **Optimisation du tracé** pour conserver des ouvertures sur les vues lointaines (notamment, depuis l'avenue de Romans) → franchissement du carrefour par le biais d'ouvrages d'art de grande longueur, donc en limitant le recours aux remblais qui occultent le paysage.
- **Accompagnement architectural et paysager du projet :**
  - proposition de conserver/reconstituer des alignements d'arbres interrompus
  - traitement paysager et architectural à approfondir lors des études techniques concernant le modelé des remblais, les délaissés routiers, les ouvrages d'art...
- **Protection du captage à proximité :** mise en place de dispositifs de retenue le long des voies et création d'un assainissement étanche équipé de dispositifs de rétention des pollutions accidentelles et chroniques sur les voiries nouvelles ;
- **Optimisation du tracé et du positionnement des appuis des ouvrages** en fonction du fuseau de la localisation de la conduite d'hydrocarbures.

Pendant les travaux

La réalisation des ouvrages et voies nouvelles nécessitera des conditions particulières d'exploitation et de gestion du trafic, compte-tenu du volume de trafic transitant par les Couleures. Pendant les travaux, les axes routiers existants seront maintenus en service. La gestion du chantier sera attentive à la préservation des accès aux commerces et activités. L'ensemble des dispositions particulières à mettre en œuvre pour garantir un niveau de fonctionnement satisfaisant pendant le chantier seront détaillées lors des études techniques.

Des précautions particulières relatives aux modes d'exécution des travaux et aux installations de chantier seront imposées en phase de réalisation des travaux afin de ne pas polluer le milieu naturel (et tout particulièrement la Barberolle et ses berges) et les ressources en eau potable (captage des Couleures).



Vue depuis la RN532 : l'ouvrage de franchissement de la RN532 reste au même niveau que le pont actuel


Vue depuis l'avenue de Romans : le pont au dessus du rond-point permet de conserver des grandes ouvertures et éviter un remblai massif.

La réponse du projet aux problèmes de saturation et à l'augmentation du trafic

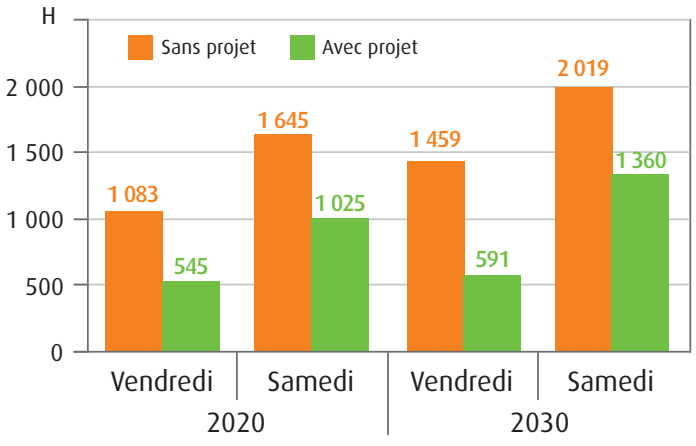
Les simulations de trafic ont été réalisées aux horizons 2020 (mise en service théorique du projet) et à plus long terme en 2030, pour juger de la compatibilité du projet avec les évolutions futures de l'agglomération. Pour chaque horizon ont été comparés un scénario de référence (sans réalisation de l'aménagement des Couleures) et un scénario de projet, tel que présenté précédemment.

Les hypothèses de prospective territoriale retenues à ces horizons ont été choisies en accord avec la DREAL Rhône-Alpes et les différentes collectivités locales associées à l'étude. Elles sont la combinaison :

- des hypothèses d'évolution de la population communale conforme aux PLU des 8 communes de l'agglomération valentinoise. Ces hypothèses ont été réparties sur un zonage fin et en prenant en compte certains projets spécifiques du périmètre d'étude afin de disposer d'un modèle fiable ;
- des hypothèses de développement des zones d'activité, correspondant à l'ensemble des projets portés par l'agglomération et compatibles avec le projet de SCoT en l'état ;
- des hypothèses de développement des zones commerciales (ZACOM) retenues dans le projet de SCoT.

Un carrefour plus fluide

> Estimation de l'évolution des temps passés par les automobilistes sur le réseau de voirie du périmètre resserré autour du carrefour pendant les périodes de pointe du vendredi soir et du samedi après-midi, en 2020 et en 2030, sans et avec réalisation du projet



Le graphique ci-dessus montre d'une façon globale le temps passé par tous les automobilistes pour circuler dans le périmètre d'étude pendant les deux heures d'hyperpointe du vendredi soir et du samedi après-midi : à périmètre constant, plus la valeur est faible, plus le trafic est fluide.
Le vendredi soir, on constate une diminution de 50 % en 2020 et de 60 % en 2030 des temps circulés grâce au projet.
Le samedi après-midi, la diminution des temps de parcours est également sensible, bien que plus faible que le vendredi soir (respectivement -38 % et -33 %).

Le projet améliore donc de manière très significative les conditions de circulation.

Ainsi, toutes les branches arrivent à écouler la totalité du trafic potentiel le vendredi soir avec le projet en 2020 comme en 2030, alors que ce n'est pas le cas sans le projet, notamment sur la rue André Boulle, l'avenue de Romans et la RD432.

Le samedi après-midi, l'amélioration du taux d'écoulement* est également sensible, que ce soit à la mise en service en 2020, ou au bout de 10 ans, en 2030. Même s'il persiste des retenues au-delà de 16h30 sur la RN532 (8 % de trafic non écoulé selon le modèle de trafic), la RD432 (6 %) et l'avenue de Romans (5 % à 6 % de trafic non écoulé selon l'horizon). Ces valeurs indiquent tout simplement qu'à l'heure de pointe des ralentissements sont à attendre sur ces branches, sans toutefois atteindre un degré de saturation très important.

Une amélioration des temps de parcours

L'impact positif du projet est également manifeste lorsque l'on analyse l'évolution des temps de parcours sur quelques trajets de transit par le carrefour des Couleures.

Ainsi, si le projet permet un gain de temps limité sur le trajet RN7 sud → RN7 nord (ce dernier ne présentant pas de congestion en situation de référence), les gains sont très sensibles, notamment sur les trajets de transit nord → sud, variant de 4 à 13 minutes gagnées selon le sens et la période en 2020 et de 4 à 23 minutes gagnées en 2030. Par ailleurs, les usagers en transit dans le sens RN7 nord → RN7 sud bénéficieront d'un gain de temps important, notamment le samedi (6 min 30 en 2020 et plus de 10 minutes en 2030), cette branche d'entrée sur le carrefour étant particulièrement congestionnée à cette période.

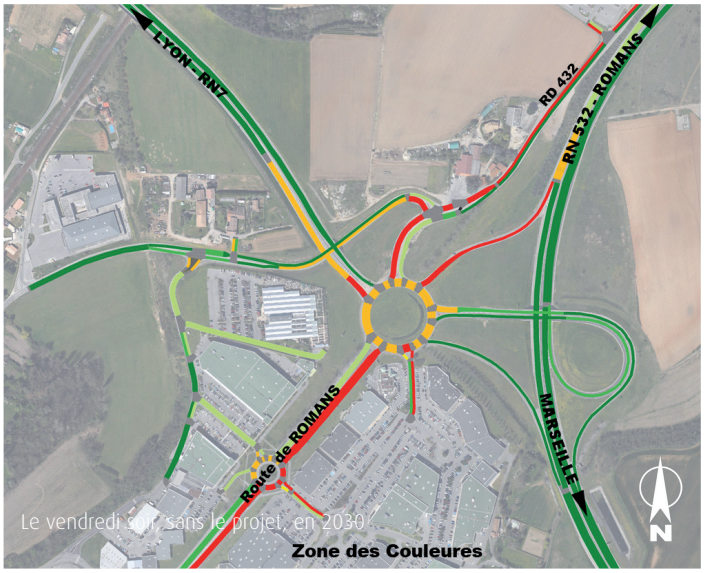
Si l'on constate des gains de temps de parcours sur l'ensemble des mouvements analysés en 2020, on remarque toutefois, sur la bretelle RN532, une diminution de l'effet positif du projet entre 2020 et 2030 le samedi après-midi ; les temps de parcours restent ainsi globalement inchangés pour ces mouvements par rapport à la situation de référence.

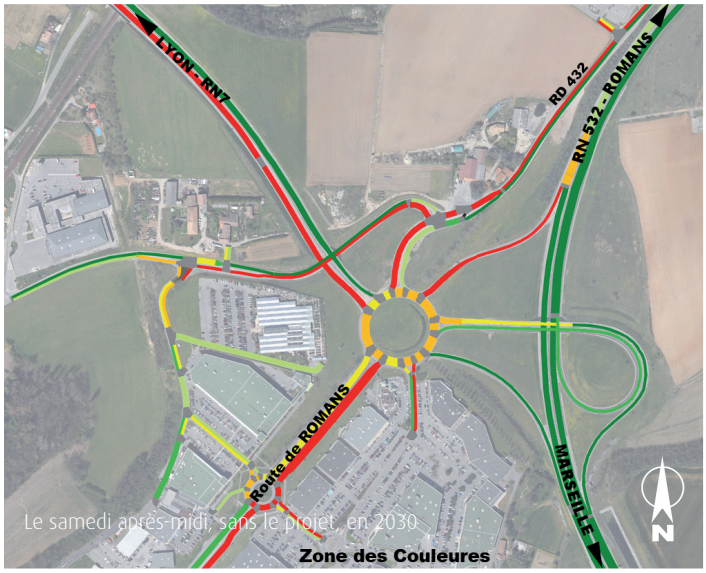
L'amélioration des conditions de trafic obtenue grâce au projet est intrinsèquement liée aux hypothèses de développement urbain retenues. Ainsi, aucun aménagement urbain de type zone commerciale et/ou de loisir susceptible de générer des flux supplémentaires substantiels sur le carrefour des Couleures durant les périodes d'hyper-pointes ne pourra être réalisé. En effet, tout nouveau projet de ce type modifierait les hypothèses retenues dans les études et viendrait remettre en cause l'utilité même de l'aménagement du carrefour des Couleures.

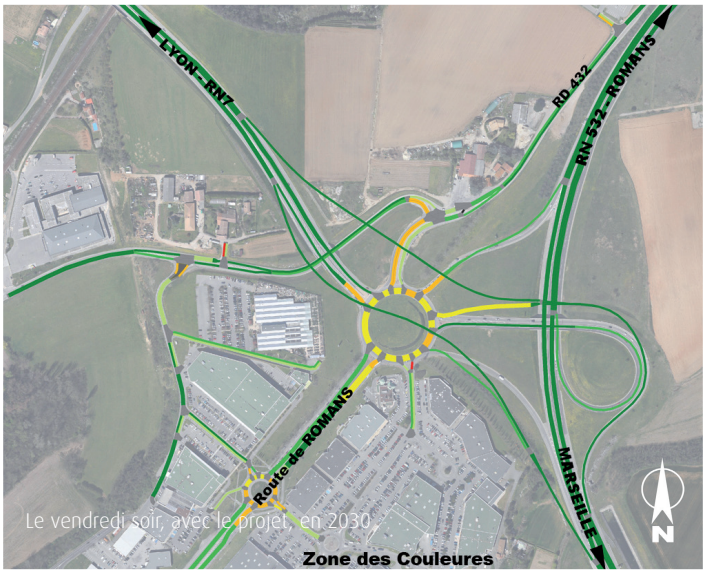
* Taux d'écoulement : indicateur qui permet de juger de la capacité d'une branche d'entrée sur le carrefour à écouler le trafic qu'elle supporte. Avec une valeur de 100 %, le trafic est totalement fluide. Plus la valeur baisse et plus la saturation augmente (et se traduit par l'apparition de queues et des pertes de temps).

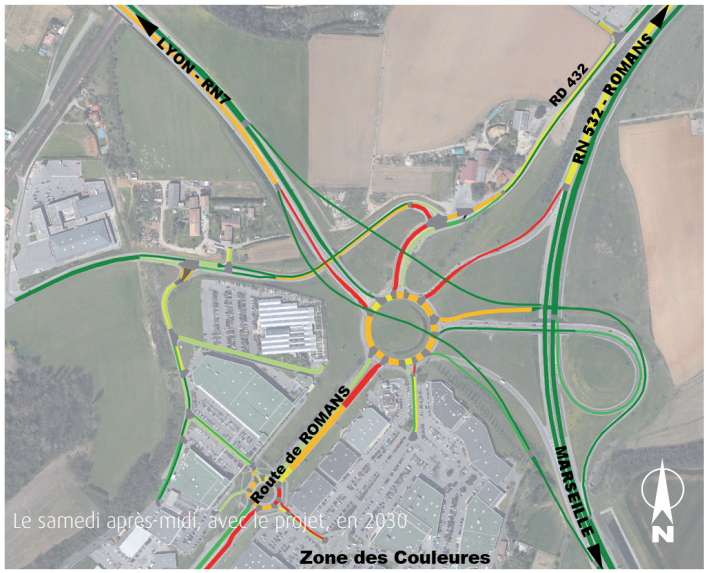
Comparaison de la fluidité de la circulation

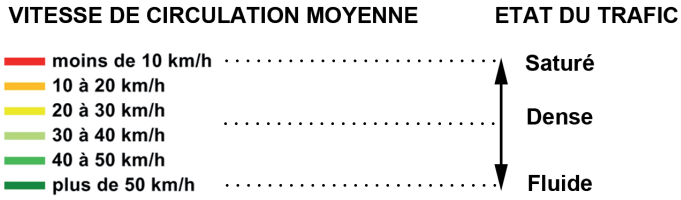
> Entre la situation de référence (sans le projet) et la situation de projet en 2030, 10 ans après la mise en service











Synthèse sur le niveau de fluidification attendu grâce au projet

Le projet permet de fluidifier complètement le giratoire des Couleures le vendredi soir et, par conséquent, l'ensemble de la semaine, et ce en prenant en compte toutes les hypothèses de développement humain et économique partagées par les partenaires du projet.

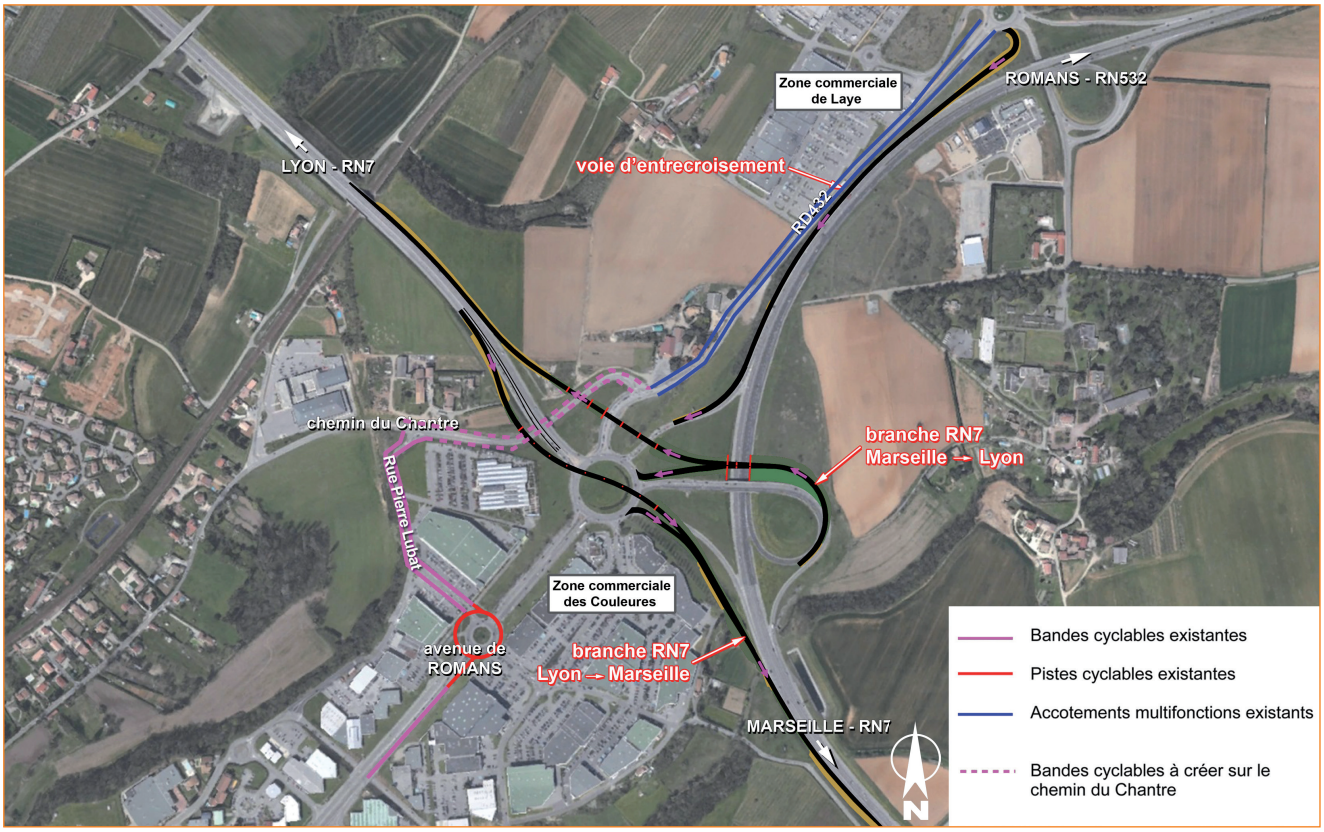
Son impact est plus limité le samedi après-midi "en hyper-pointe" compte tenu de la plus faible quantité de trafic circulant sur les nouvelles liaisons RN7 → RN7. Les gains de temps sur certains trajets (avenue de Romans → RD432 ou RN7 Lyon → RN7 Marseille) sont toutefois très significatifs le samedi compte tenu des longueurs de files d'attente constatées actuellement en début d'après-midi.

Prise en compte des vélos

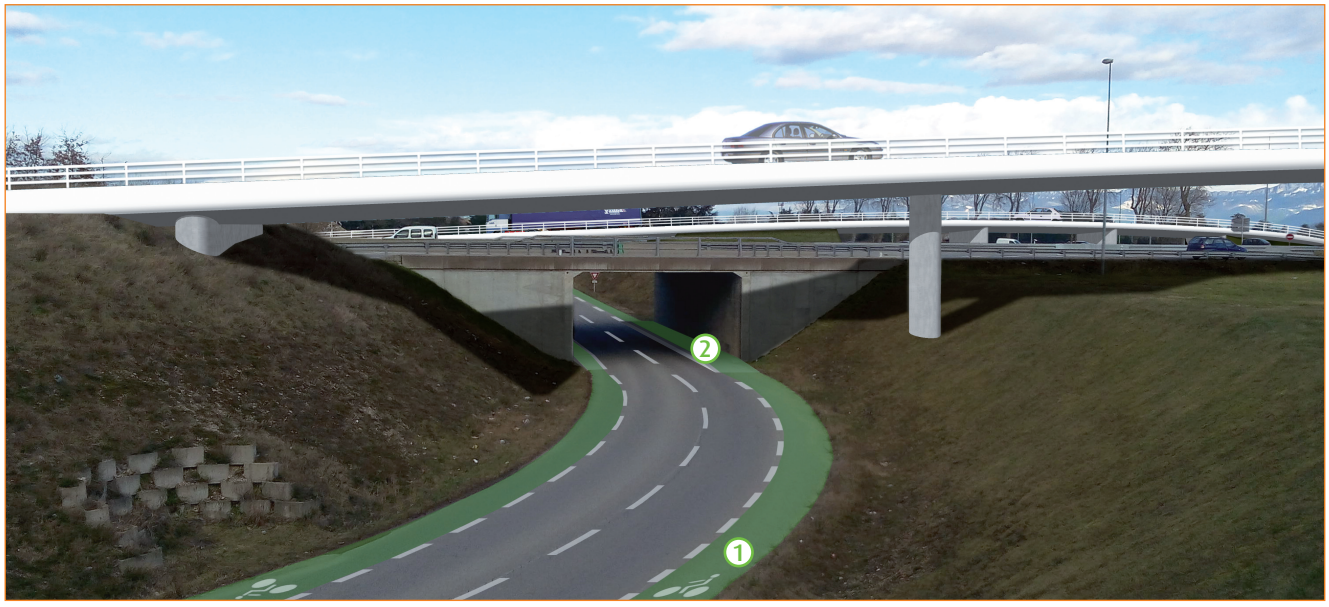
Le carrefour des Couleures supportera un niveau de trafic automobile élevé, même après aménagement, incompatible avec une circulation aisée et sécurisée des cyclistes sur l'anneau.

Afin d'assurer une continuité de l'itinéraire cyclable prioritaire n°1 du schéma directeur cyclable (liaison Valence-Romans) au niveau du carrefour des Couleures, il est proposé de créer une continuité des aménagements cyclables existants qui ne sont pas connectés entre eux aujourd'hui.

Des bandes cyclables peuvent être réalisées le long du chemin du Chantre, pour connecter les bandes cyclables existantes de la rue Pierre Lubat et les bandes multifonctions présentes sur la RD432. La largeur du pont existant sous la RN7 permet d'avoir une circulation cycliste séparée de celle des véhicules motorisés, grâce à une courte section de piste cyclable (cf. photomontage).



Proposition de maillage des aménagements cyclables



Vue sur le chemin du Chantre (avec bandes cyclables sur le chemin de Chantre)



Principe de bande cyclable sur le chemin du Chantre



Principe de piste cyclable dans l'ouvrage existant sous la RN7

Intégration de la problématique des transports en commun

Des voies dédiées aux bus existent sur la RD432 et l'avenue de Romans, en approche du carrefour des Couleures pour permettre aux bus (notamment aux lignes 9 et 15) de doubler les files d'attentes des voitures. La ligne intercitéa emprunte la RN532 (LACRA) entre Valence et Romans.
Cette ligne fait partie du projet de Bus à Haut niveau de Service (BHNS) que porte Valence Romans Déplacements pour répondre aux enjeux de mobilité durable sur l'axe structurant Valence-Romans.

Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures permet d'ores et déjà d'améliorer et de fiabiliser les temps de parcours bus, le vendredi soir et par extension l'ensemble des jours de la semaine. Le projet apporte peu d'amélioration le samedi après-midi mais permet de stabiliser les temps de parcours des bus.

Pour renforcer encore davantage la fiabilité des temps de parcours du bus en période de saturation, un aménagement de voie dédiée aux bus uniquement en arrivée sur le carrefour des Couleures a donc été testé dans les simulations de trafic : il s'agit de la réservation de la voie de gauche (existante) en entrée sur le carrefour pour les bus. Elle permettrait un gain de temps peu significatif (gain d'une minute) aux deux bus intercitéa qui circulent le samedi après-midi entre 14h et 16h.

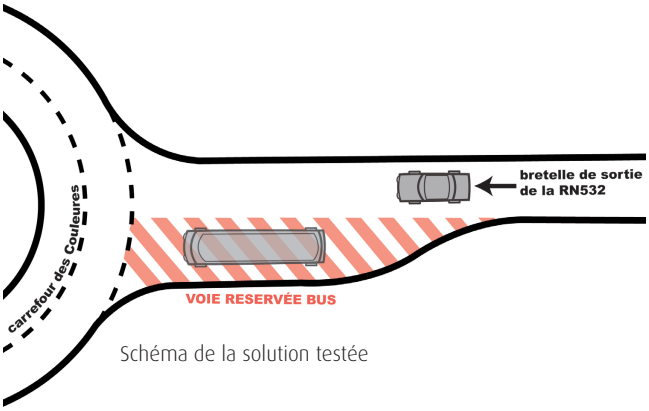


Schéma de la solution testée



Citéa-bus © Valence-Romans Déplacements

En revanche, les voitures auraient beaucoup plus de difficultés à s'insérer sur le rond-point. Leurs temps de parcours augmenteraient alors de 7 minutes et des remontées de files pourraient être de nouveau observées jusqu'à la RN532 induisant ainsi d'éventuels problèmes de sécurité. Cette option n'apporterait qu'une très faible plus-value pour les bus, en dégradant fortement les temps de parcours et la sécurité des autres usagers empruntant cette bretelle le samedi après-midi ; elle n'est pas retenue à ce stade.

La suite des études techniques (après la concertation publique) permettra de poursuivre la recherche d'une meilleure option technique pour renforcer la fiabilité des temps de parcours des bus, notamment sur la bretelle existante de la RN532 en accès au giratoire des Couleures.



Voie de bus et piste cyclable Zone commerciale des Couleures
© Valence-Romans Déplacements



Intercitea © Valence-Romans Déplacements

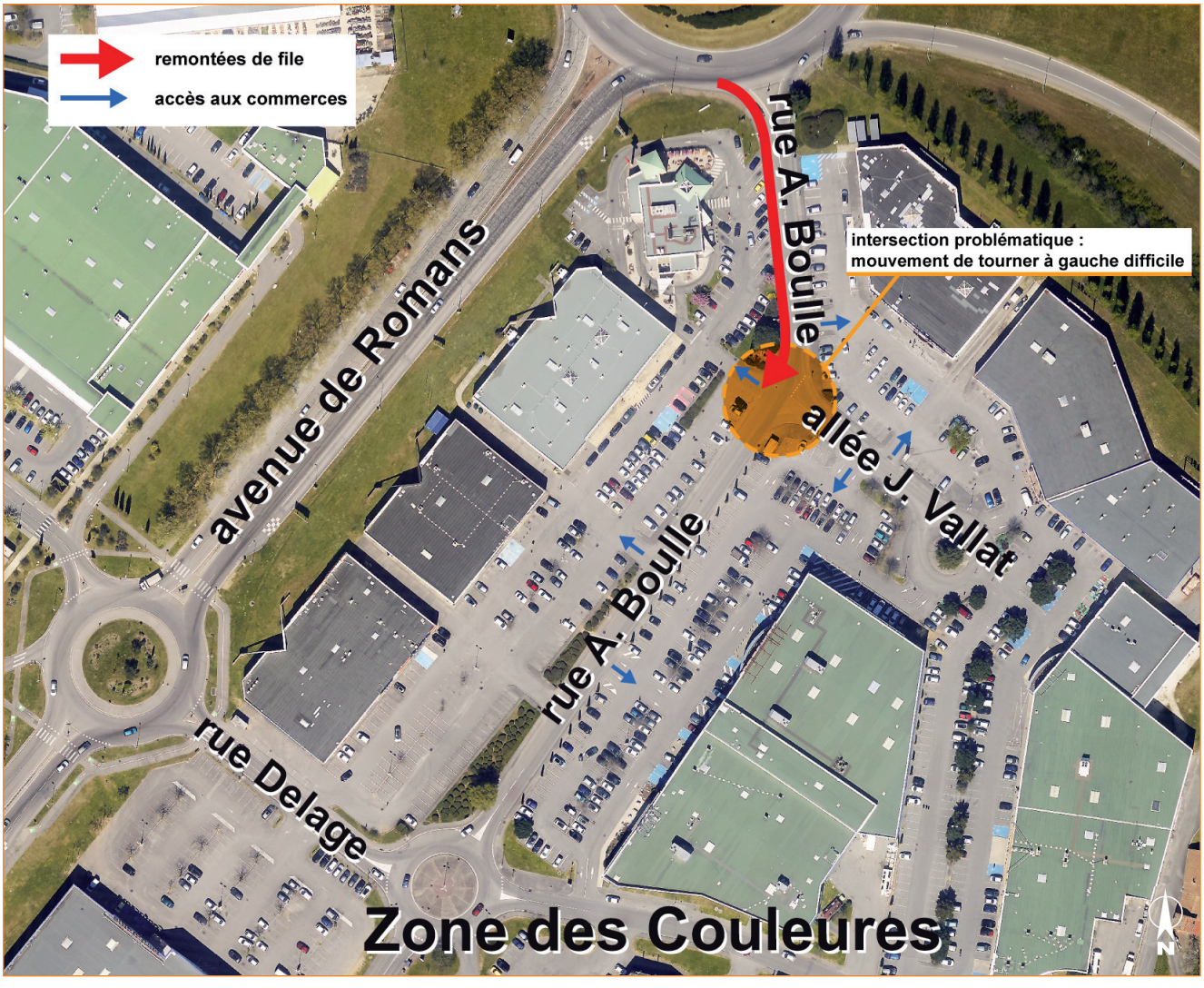
Préconisation pour la circulation dans la zone commerciale des Couleures

L'étude a testé dans le modèle de trafic la fermeture complète et partielle de la rue Boulle au niveau de l'entrée/sortie sur le carrefour. Il a ainsi été démontré que la fermeture même partielle de la rue Boulle avait un effet très négatif sur la fluidité générale.

En effet, la fermeture de la rue Boulle en entrée sur le carrefour des Couleures engendre des pertes de temps très significatives (allant de 5 à 10 minutes) pour les usagers sortant de la zone des Couleures, notamment le samedi après-midi (rabattement vers le carrefour de l'avenue de Romans et saturation de celui-ci). Il est donc prévu de maintenir le raccordement de la rue André Boulle sur le carrefour des Couleures, puisqu'il participe à l'amélioration des conditions de circulation générales.

Par ailleurs, des observations de terrain menées un samedi après-midi ont permis de confirmer que les remontées de file constatées depuis la rue André Boulle vers le carrefour sont le fruit d'une congestion interne de la zone commerciale des Couleures : forte densité d'accès aux commerces et incivilité de certains usagers bloquant l'intersection entre la rue André Boulle et l'allée Joseph Vallat (dans le cas de remontée de file depuis le carrefour). Une réorganisation interne de la zone des Couleures est donc nécessaire pour améliorer les conditions de circulation sur le carrefour, en parallèle du projet. Les préconisations à approfondir sont les suivantes :

- modifier le fonctionnement du carrefour rue Boulle/allée Vallat pour éviter le phénomène de congestion en rendant le mouvement de la rue Boulle depuis le giratoire vers l'allée J. Vallat prioritaire ;
- limiter et rationaliser les accès aux parkings des commerces (trop nombreux, ils perturbent la circulation sur la rue Boulle).



Plan de visualisation des remontées de file constatées le samedi après-midi vers le carrefour

Financement du projet

Le coût à terminaison 2020 du projet est estimé à 28 M€. Ce coût comprend les frais d'études, d'acquisitions foncières et de travaux.

Qu'est-ce qu'un coût à terminaison ?

Il s'agit de l'évaluation des coûts engagés sur une opération et actualisés, année par année, jusqu'au moment de la mise en service de l'ouvrage : il tient donc compte de l'inflation prévisible et de la durée des travaux.

Le financement du projet est prévu dans le contrat de Plan État Région (2015-2020) qui identifie l'ensemble des grands projets en Rhône-Alpes sur lesquels l'État et la Région se sont accordés pour les 5 prochaines années.

La répartition financière est la suivante :

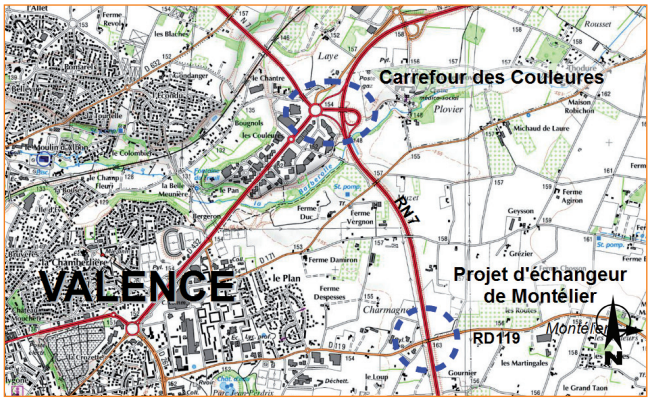
	Montant	Quote part
État	18 M€	64,2 %
Conseil départemental de la Drôme	5 M€	17,9 %
Valence	4,61 M€	16,5 %
Saint-Marcel-lès-Valence	0,39 M€	1,4 %

Cohérence avec d'autres projets

Éléments de contexte

Échangeur de Montélier

Un projet d'échangeur sur la route de Montélier à la jonction avec la RN7 est inscrit au contrat de plan Etat-Région. Cependant les études et procédures de ce projet sont aujourd'hui moins avancées que celles du projet d'aménagement des Couleures. L'impact de la réalisation de cet échangeur a été testé dans les simulations de trafic. Les résultats obtenus montrent que son impact est relativement faible sur le fonctionnement du carrefour des Couleures (baisse de 5 % le vendredi soir et 1 % le samedi après-midi sur le périmètre d'étude des Couleures).



Plan de localisation du projet d'échangeur de Montélier

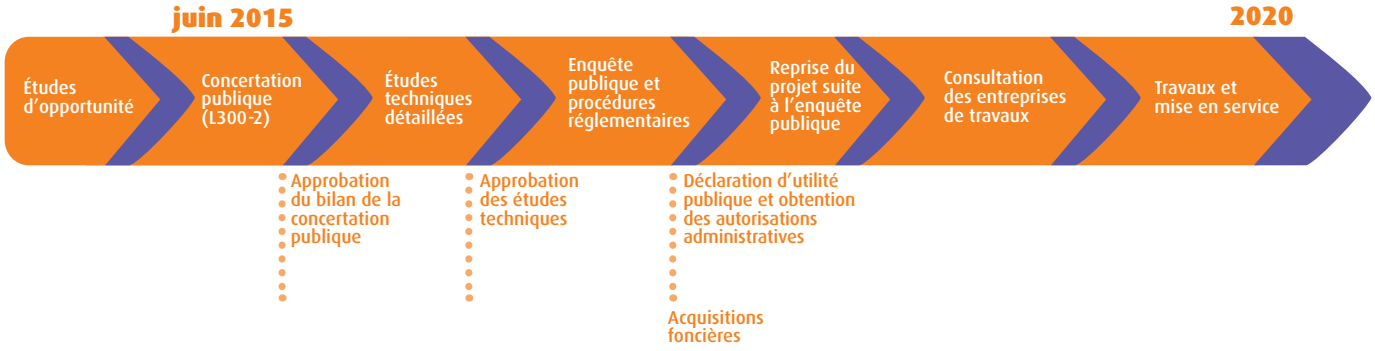


Vue aérienne sur le site du projet d'échangeur de Montélier

Les prochaines étapes du projet

Les questions et avis exprimés lors de la concertation publique seront analysés et synthétisés dans le bilan de la concertation. Ce bilan sera approuvé par la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires et mis en ligne sur le site internet de la DREAL. En prenant en compte les conclusions et attentes issues de la concertation, la DREAL réalisera ensuite l'ensemble des études techniques visant l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) et les autres autorisations réglementaires indispensables au vu des contraintes environnementales du site.. L'enquête publique pour obtenir la DUP permettra d'associer de nouveau le public. Ce sera donc également une des phases privilégiées durant laquelle chacun pourra s'exprimer.

Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, les études techniques seront achevées en vue de la consultation des entreprises de travaux. Ceux-ci s'étaleront sur plusieurs années, avant la mise en service, espérée en 2020.





Vue globale du projet

Groupement Intervia Études - Trafalgare - L'agence Mars - Agence //K// architectes.
Crédits photos : DREAL Rhône-Alpes, Intervia, Valence-Romans Déplacements, l'agence //K// architectes.
Imprimé par l'atelier reprographie de la DREAL Rhône-Alpes en 130 exemplaires.

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
RHÔNE-ALPES
5, place Jules Ferry 69006 Lyon
Adresse postale : 69453 Lyon cedex 06
Tél : 33 (04) 26 28 60 00

www.developpement-durable.gouv.fr

RN 7 - CARREFOUR DES COULEURES
VALENCE - SAINT-MARCEL-LÈS-VALENCE

Bilan de la concertation publique
au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme

Septembre 2015





www.carrefourdescouleures.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes

www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr



Vue aérienne du plateau des Couleures

Sommaire

Introduction 04

Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures

Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ? 05

Le dispositif de la concertation

Les objectifs de la concertation 06

Les supports d'informations 06

Les moyens d'expression 06

Le bilan de la concertation

Les différentes contributions 07

L'avis du public sur l'opportunité du projet 08

Les thèmes abordés et les réponses du maître d'ouvrage 09

Les suites à donner 16

Annexes

Annexe 1 17

Annexe 2 18

Annexe 3 19

Introduction

Le présent document concerne le projet d'aménagement du carrefour des Couleures situé sur les communes de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence.

Conformément à la réglementation, l'état et les collectivités partenaires ont décidé d'organiser une concertation publique sur ce projet, selon les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, afin que chacun puisse s'informer et s'exprimer, tout d'abord sur l'opportunité de réaliser un aménagement sur ce secteur ainsi que sur les premières propositions étudiées à ce stade. Cette concertation s'est déroulée entre le 1er et le 28 juin 2015, selon les modalités fixées par l'arrêté préfectoral 15-160 du 29 mai 2015.

Le bilan de cette concertation présente dans un premier temps, le projet porté à la concertation, et ses objectifs. Puis il rappelle et décrit les différentes modalités d'information et de concertation mises en place. Il propose ensuite une analyse quantitative et qualitative de l'ensemble des expressions recueillies au cours de la période de concertation, permettant de livrer une lecture exhaustive et structurée de tous les avis, remarques et questions exprimés pendant la concertation.

En fin de bilan, l'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes (DREAL) et les collectivités partenaires tirent les enseignements de cette démarche et proposent les suites à donner.



Vue aérienne du plateau des Couleures

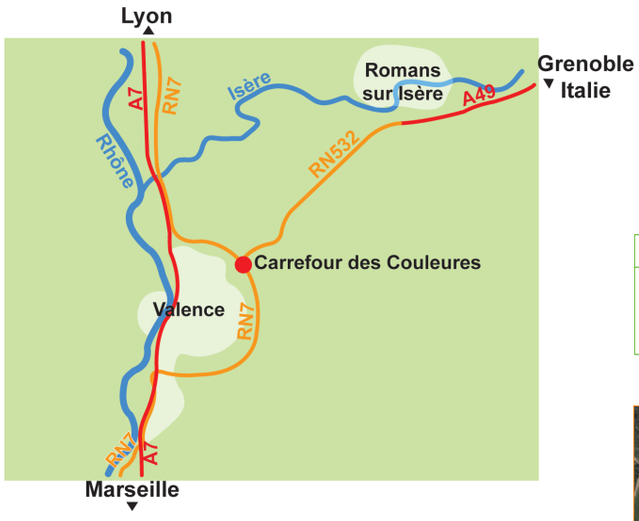
Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures

Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ?

Le carrefour des Couleures se trouve au nord-est de l'agglomération valentinoise. Il est situé à l'intersection des routes nationales 7 et 532 (LACRA), de la route départementale 432 et de l'avenue de Romans. Il permet d'articuler les grands axes de circulation autoroutière (A49-A7) desservant le sillon alpin et la vallée du Rhône. Enfin, la RN7 (contournement de Valence) a une fonction importante d'itinéraire de délestage de l'A7 en cas de coupure de celle-ci.

Le carrefour est régulièrement saturé en semaine aux heures de pointe ainsi que le samedi après-midi où la circulation liée aux centres commerciaux, situés à proximité du carrefour, est plus importante. C'est le point noir routier principal de l'agglomération valentinoise. C'est pourquoi l'État et les collectivités se mobilisent pour améliorer son fonctionnement en partageant des engagements communs.

Position du carrefour des Couleures dans le réseau autoroutier et routier national



Des objectifs ambitieux pour une infrastructure attendue localement :

- Rendre la circulation plus fluide et plus sûre pour tous les types d'usages : voitures, poids lourds, modes doux et transports en commun ;
- Séparer le flux de transit routier national du trafic local en assurant une intégration architecturale et paysagère du projet d'aménagement, en cohérence avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'entrée de ville de Valence.

Une maîtrise du développement urbain à proximité du projet :

Pour répondre à ces objectifs de fluidification à long terme, le projet prend en compte des hypothèses restrictives de développement urbain à venir sur le secteur. Ces hypothèses devront par la suite être intégrées aux documents d'urbanisme (SCoT, PLU, etc.). En effet, tout nouveau projet de type zone commerciale et/ou de loisir (qui induisent de forts trafics, notamment le samedi après-midi) modifierait les hypothèses prises en compte dans les études préalables et viendrait donc remettre en cause le périmètre et les clés de financement de l'aménagement du carrefour des Couleures.

Quatre solutions proposées :

L'étude d'opportunité a envisagé quatre solutions. Elles apportent une réponse graduée à l'objectif de séparation des flux de transit de ceux locaux. Elles sont présentées en détail dans le dossier de concertation (en pages 13 à 16).

> Voir tableau en page suivante.

Une solution préférentielle

Cette solution préférentielle, choisie par le comité de pilotage (État et partenaires) prévoit la création de deux ponts permettant la liaison directe des flux de circulation de la route nationale 7 sans passer par le rond-point. Ce projet permettra ainsi d'éviter les embouteillages fréquents en heure de pointe sur le rond-point.

Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4
Coût à terminaison : 1,5 M€.	Coût à terminaison : 28 M€.	Coût à terminaison : 37,2 M€.	Coût à terminaison : 38,1 M€.



Plan de la solution 2

Le dispositif de la concertation

Les objectifs de la concertation

Conformément à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, la concertation préalable à l'aménagement du carrefour des Couleures a eu pour objectif de présenter le projet, et d'échanger avec le public.

Ce temps de concertation a permis de recueillir les avis et attentes des acteurs locaux, des usagers de l'infrastructure, des riverains et des différents publics concernés afin de confirmer l'opportunité de réaliser ce projet, de valider la solution préférentielle et d'orienter l'évolution du projet.

Les moyens d'expression

Le public pouvait s'exprimer

> en écrivant :

- un mél à carrefourdescouleures@developpement-durable.gouv.fr ;
- dans les registres à disposition en mairie ;
- un courrier à l'adresse de la DREAL Rhône-Alpes.

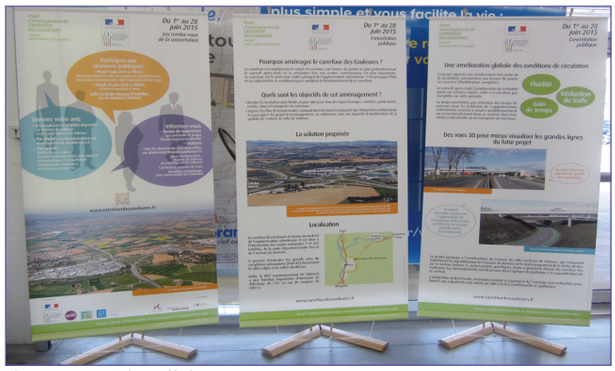
> en participant aux 2 réunions publiques qui ont eu lieu *(salle du stade Pompidou, avenue de Romans, Valence)*

- Mardi 9 juin à 19h15, réunion spécifique pour les commerçants ;
- Mardi 16 juin à 18h30, réunion ouverte à tous.



La réunion publique du 16 juin 2015

Les supports d'informations



L'exposition et les affiches



Le registre en mairie



Le communiqué et le dossier de presse



Le dépliant



Le site internet de la DREAL



Le dossier de concertation

Le bilan de la concertation

1 - Les différentes contributions

Entre le 1er et le 28 juin 2015, le dispositif de concertation a permis de recueillir un total de 152 avis via les différents canaux proposés.

Moyen d'expression/ nombre de contributions

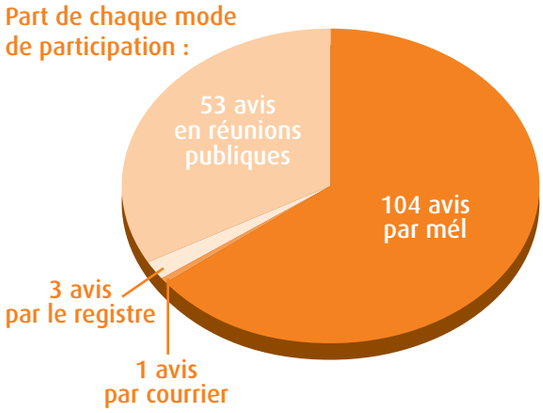
- **réception par mél sur la boite : carrefourdescouleures@developpement-durable.gouv.fr : 104 avis**
- **courrier : 1 contribution**
- **avis laissés sur les registres :**
  - **> En mairie annexe de Valence : aucun avis**
  - **> En mairie de Saint-Marcel-lès-Valence : 3 avis**

Réunion publique/ nombre de participants/ nombre de contributions

- **> 9/06 : 21 participants – 15 interventions dans la salle**
- **> 17/06 : 32 participants – 29 interventions dans la salle**

La majorité des avis a donc été transmis par mél, ainsi que lors des réunions publiques.
Parmi les avis envoyés par mél, plusieurs présentaient des similitudes très fortes, notamment suite à l'appel à la mobilisation de l'association REVV par mail à l'ensemble de ses adhérents (Roulons En Ville à Vélo), ou l'avis d'Europe Écologie les Verts (cf. détail en annexe 2).

Part de chaque mode de participation :



Synthèse des contributions apportées lors des réunions publiques

> Commerçants du secteur, le 9 juin



Lors de cette réunion publique étaient présentes une vingtaine de personnes, majoritairement issues des commerces des zones des Couleures et de Laye.

L'assemblée étant peu nombreuse, cela a permis à chacun d'avoir la possibilité de poser ses questions et de donner son avis sur le projet.

L'ensemble des commerçants est globalement favorable à la réalisation d'un projet d'aménagement au niveau du carrefour des Couleures. La solution 2, proposée par la DREAL et les collectivités partenaires, suscite plusieurs interrogations, pour mieux comprendre les études techniques réalisées concernant (détail dans la partie 3) :

- la réalisation des enquêtes ;
- la modélisation de trafic ;
- la conception (oléoducs, convois...) ;
- la sécurité sur la voie d'entrecroisement.

Le principal point d'inquiétude recensé lors de la réunion concerne la phase de chantier et son impact potentiel sur l'activité économique.

Les dysfonctionnements actuellement observés sur le carrefour des Couleures sont en partie liés au fonctionnement interne de la zone commerciale (accès direct au rond-point depuis la zone commerciale par la rue Boulle, circulations interne dans les zones commerciale) et pourraient subsister lors de la réalisation de l'aménagement. Pour assurer un bon fonctionnement du carrefour des Couleures à terme, la DREAL préconise une amélioration des circulations dans la zone commerciale. Ces aménagements pourraient être réalisés par les collectivités et les commerçants ayant la compétence pour agir sur ce secteur. Lors de la réunion, les commerçants ont souhaité obtenir plus de précisions et conseils pour l'amélioration du fonctionnement interne de la zone commerciale.

Certains intervenants relèvent également l'importance de réaliser des améliorations/aménagement sur le chemin des contrebandiers (autre accès à la zone des Couleures).

Une personne rappelle également l'importance sur le secteur est de l'agglomération valentinoise de créer un nouvel échangeur sur la RN7 au niveau de la route de Montélier.

> Tout public, le 16 juin



Trente-deux personnes ont participé à cette réunion : riverains, usagers et habitants de l'agglomération valentinoise. Une part importante de l'assistance a eu l'occasion de s'exprimer lors d'un débat où les demandes de prise de parole ont été nombreuses.

Si l'opportunité du projet a peu été remise en cause, de nombreuses questions et remarques ont porté sur le parti d'aménagement général. La principale remarque, exprimée à plusieurs reprises, concerne le choix d'une solution avec la création de ponts passant par-dessus le rond-point actuel. Plusieurs intervenants pensent qu'un passage inférieur (enterré) est réalisable et permettrait de gagner très nettement en insertion paysagère et environnementale. À l'occasion de ces échanges, un intervenant a également proposé une solution qui correspond à un projet porté par un promoteur sur la zone de Laye (solution semi-enterrée).

Une part importante des échanges a également concerné la prise en compte des vélos dans la solution 2. Plusieurs interlocuteurs ont exprimé leur souhait d'un aménagement global Valence-Romans dédié aux cyclistes, qui desservirait notamment la zone de Rovaltain depuis Valence. Ils ne trouvent pas d'intérêt à la solution présentée (passage en bandes cyclables, contournant le rond-point par le chemin du Chantre) par rapport à un aménagement type piste cyclable (proposition d'un passage enterré).

Quelques personnes se sont également étonnées que ne soit pas traitée la problématique du fonctionnement de la zone des Couleures, notamment son accessibilité aux piétons.

Plusieurs interventions ont également concerné le fonctionnement des transports en commun et l'absence d'aménagement spécifique dans le cadre de l'opération.

Enfin, une partie du débat a porté sur la capacité de l'infrastructure à écouler le trafic, y compris celui qui n'a pas été pris en compte dans la modélisation (lors par exemple des départs en congés).

La fréquentation du site internet

Durant le mois de concertation, la page internet dédiée à la concertation a reçu 458 visites*.

Dossier	Nombre de téléchargement
Dossier de concertation	199
Dépliants	100
Affiches	56
Dossier de presse	26
Communiqué de presse	26
Arrêté préfectoral	8

Les retombées médiatiques

Le communiqué de presse a été relayé par différents médias.



DRÔME | La concertation publique débute aujourd'hui sur cet aménagement qui prévoit la création de deux ponts pour une mise en service espérée en 2020

Carrefour des Couleures : découvrez le projet

Zone commerciale des Couleures
RN7
LACRA RN532
Saint-Marcel-Lès-Valence

Sr cette vue générale du projet, on découvre les ponts dont un très long de 240 m qui passe au-dessus du carrefour. Photo DREAL Rhône-Alpes. Infomo Studio. Agence 5/5 Architectes

Désengorger le carrefour des Couleures aux heures de pointe et séparer les flux de transit routier national du trafic local, tel est l'objectif de ce projet attendu depuis longtemps. Et pour lequel les aménageurs vont recueillir votre avis du 1er au 30 juin.

Vous l'avez tous emprunté : le carrefour des Couleures, à l'entrée de Valence. Un rond-point qui "articule" les grands axes de circulation Couleures est régulièrement saturé. En semaine aux heures de pointe et le samedi après-midi en raison de la circulation liée à la zone commerciale.

Il est vrai qu'un nord-est de l'agglomération valentinoise, ce carrefour est situé à l'intersection des routes nationales 7 et 532 (Lacra), de la route départementale 432 et de la voie communale "Chemin du Chantre" dans Valence. Un rond-point qui "articule" les grands axes de circulation (A49 – A7) desservant le sillon alpin et la vallée du Rhône. Sans perdre de vue que la RN7 (dans son contournement de Valence) est aussi un itinéraire de délestage de l'A7 en cas de coupure de celle-ci.

Les Couleures vivant au point noir trop souvent, les collectivités (dont le conseil départemental quand il s'agit de routes départementales) et les usagers (automobilistes et cyclistes) se sont mobilisées pour améliorer son fonctionnement. Finalement, l'État acceptait de participer au financement. Le tout ayant été confirmé et voté dans le contrat de plan État-Région tout récemment.

Du Sud au Nord et du Nord au Sud sans passer par le rond-point

Dès lors, il s'agissait de répondre à plusieurs objectifs. Fluidifier le trafic, sécuriser et fluidifier et plus vite pour tous les types d'usagers : voitures, poids lourds, modes doux et transports en commun. Mais aussi séparer les flux de transit national du trafic local – en assurant une intégration architecturale et paysagère du projet, en cohérence avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'entrée de ville de Valence –, peut-on lire dans le dossier.

Les solutions techniques retenues prévoient donc la création de deux ponts, dont un de 240 m au-dessus du carrefour ! Et un autre de 90 m plus à l'écart. Deux ponts assurant la liaison directe des flux de circulation de la RN7 sans passer par le rond-point. Du coup, on séparerait les flux Sud/Nord (qui passeraient à l'écart du carrefour) et Nord/Sud (passant au-dessus du carrefour).

L'objectif de la concertation publique qui démarre vise à présenter le projet, les études menées et permettre à tous, habitants et usagers d'exprimer leurs attentes et préoccupations. N.S-G

L'INFO EN +

DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES

Elles auront lieu, salle du stade Georges-Pompidou, 1 rue Jean-Moulin à Valence. La première, le mardi 9 juin à 19h15, réunion réservée aux riverains et commerçants des zones commerciales des Couleures et de Laye. La seconde, mardi 16 juin à 18h30 : réunion ouverte à tous.

POUR S'INFORMER

Tous les documents sont disponibles en mairies de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence, et sur www.carrefourdescouleures.fr

DONNEZ VOTRE AVIS

Sur les registres en mairies de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence, ou directement à la Dreal Rhône-Alpes, 69453 Lyon Cedex 06. Ou par mail : carrefourdescouleures@developpement-durable.gouv.fr

* 1 visiteur est 1 adresse IP détectée par jour. Si une personne consulte plusieurs fois dans la journée, elle compte comme 1 visiteur, si elle consulte 2 jours d'affilé, elle compte comme 2.

Pour la presse

- Le Dauphiné "Carrefour des Couleures : découvrez le projet".
- Dauphiné Libéré Le grand Valence "Valence/Les Couleures : deux ponts pour fluidifier le trafic".
- L'écho Le Valentinois : "Les Couleures au carrefour de la concertation".

Pour la radio

- Lundi 1er juin : annonce du lancement de la concertation publique dans le flash info de Radio Nostalgie.
- Lundi 8 juin : interview de Sarah Emmelin, responsable d'opérations DREAL Rhône-Alpes pour Chérie FM.



Pour les réseaux sociaux

Facebook

- Page de la mairie de Saint-Marcel-lès-Valence.
- NRJ Vallée du Rhône - Valence, France.

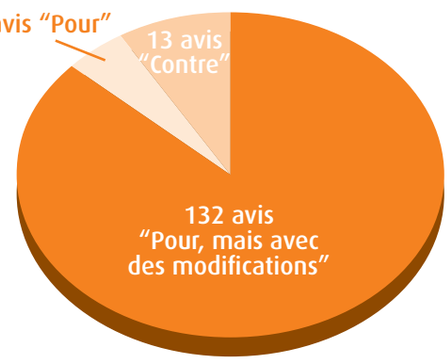
Twitter

- Préfet de la Drôme.
- NRJ Vallée du Rhône (@nrjvdr).

2 - L'avis du public sur l'opportunité du projet

L'objet principal de la concertation était de connaître l'opinion du public concernant l'opportunité de réaliser un aménagement sur le secteur.

Ainsi 86,8 % des participants n'ont pas remis en cause l'opportunité de réaliser le projet, mais souhaitent y apporter des améliorations, voire une solution différente. 4,6 % se sont prononcés clairement pour sans évolution et 8,6 % contre.



Analyse thématique des contributions

"Pour le projet mais souhaite des évolutions/modifications" :
Les principaux thèmes abordés et modifications souhaitées sont les suivantes (elles seront détaillées dans l'analyse thématique) :

- amélioration de la prise en compte des vélos ;
- solutions alternatives (solutions 3 ou 4 ou autres : enterrée et semi-enterrée) ;
- amélioration de la prise en compte des transports en commun (TC) ;
- assurance d'être en sécurité sur la voie d'entrecroisement (voie permettant un accès direct à la LACRA depuis le rond-point du Castorama) ;
- améliorations souhaitées dans le fonctionnement interne de la zone des Couleures ;
- amélioration de l'intégration urbaine du projet (fort impact visuel)

"Pour le projet" :
Les personnes s'exprimant en faveur du projet de dénivellation du carrefour des Couleures ont mis en avant les points suivants :

- le gain de temps (usagers quotidiens) ;
- la meilleure desserte du plateau des Couleures et l'amélioration de l'attractivité économique (plusieurs commercants du secteur) ;
- le choix de la solution 2 comme un bon rapport efficacité/coût.

"Contre le projet" :
Les intervenants s'exprimant contre le projet justifient globalement leur opposition par :

- un coût jugé trop élevé par rapport au gain de temps généré et peu d'amélioration pour les vélos et transports en commun ;
- un impact paysager et environnemental très important ;
- le risque "d'appel d'air" générant une augmentation supplémentaire du trafic routier et le retour rapide à la situation actuelle de saturation ;
- une amélioration de l'attractivité de la zone commerciale des Couleures et de Laye au détriment des commerces du centre-ville.

3 - Les thèmes abordés et les réponses du maître d'ouvrage

Bilan par thème des contributions orales et écrites

Le tableau ci-dessous a pour vocation de répertorier les avis exprimés sur les différents sujets.

Chaque contribution recueillie pouvait comprendre un ou plusieurs avis thématiques. Il est donc logique que le nombre d'avis soit supérieur au nombre de contributions.

Thématique	Nombre de contributions
Amélioration du passage des cycles et des piétons	102
Choix de la solution 2 *(au regard des autres solutions présentées ou autres non présentées)*	41
Prise en compte des transports en commun	19
Insertion environnementale et paysagère du projet	17
Le gain de temps pour les usagers	pour : 5 contre : 10
Lien avec d'autres opérations routières	6
Compréhension des modélisations de trafic	5
Impacts en phase travaux	4
Les modalités de la concertation et financement du projet	7

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage

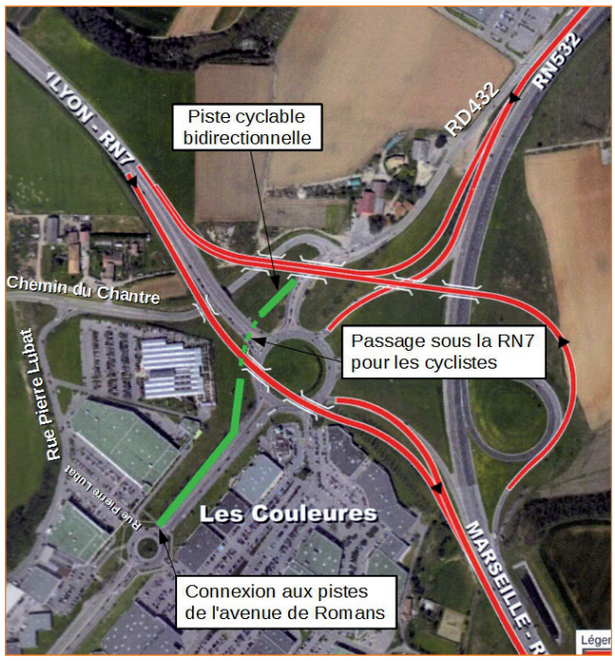
Amélioration du passage des cycles et des piétons

- **9 interventions sur ce sujet lors de la réunion publique du 16 juin**
- **102 contributions (mél ou courrier) traitant du sujet**

Globalement, la prise en compte des vélos dans le projet d'aménagement proposé a sucité de nombreuses remarques et questions :

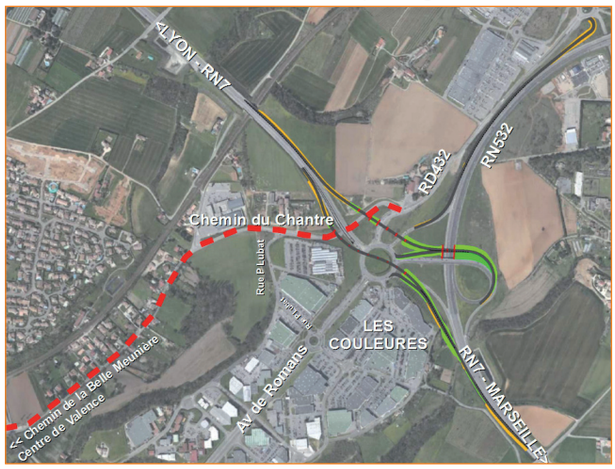
- Certains trouvent que le tracé proposé convient sous réserve de transformer les bandes cyclables en pistes cyclables.
- Beaucoup s'expriment contre la proposition de passer par le chemin du Chantre en bandes cyclables, avec les principaux arguments :
  - La solution présentée est dangereuse (raccordements difficiles au carrefour avec la rue Pierre Lubat et au carrefour avec la RD432 => tourne à gauche) ;
  - Le tracé rallonge le parcours et sera inefficace ;
  - La rue Pierre Lubat est inadaptée à recevoir des cyclistes en raison du trop grand nombre d'entrées et sorties de parking.

- Une majorité souhaite dans le cas de la solution 2 :
  - La création d'une piste cyclable se raccordant à la piste cyclable ceinturant le giratoire Darty ;
  - Cette piste passerait sous la RN7 côté ouest du giratoire (certains proposent de passer plus ou moins près du chemin du Chantre).



Proposition de création d'une piste cyclable en périphérie du carrefour, passant sous la RN7, connectée à la RD432 et aux pistes de l'avenue de Romans.

- D'une façon plus générale, une grande majorité des contributions indique une volonté forte d'obtenir un aménagement sécurisé sur l'ensemble de l'itinéraire prioritaire Valence-Romans, qui passe par le rond-point des Couleures, et l'importance de connecter le secteur du Rovaltain à Valence pour un usage quotidien (domicile-travail) ;
- Une personne considère qu'un aménagement cyclable est inutile au niveau du carrefour des Couleures, mais qu'il serait plus utile entre la Belle Meunière et la RD432. Cela revient à dire que l'itinéraire cyclable Valence-Romans ne doit pas emprunter l'avenue de Romans mais le chemin de la Belle Meunière. Le passage par le chemin du Chantre serait donc privilégié ;



Proposition d'itinéraire alternatif à l'avenue de Romans pour relier Valence à Saint-Marcel-les-Valence : passage par le chemin de la Belle Meunière.

- Quelques personnes font remarquer qu'un passage sécurisé (ouvrage souterrain ou passerelle) pour les cyclistes pourrait être utilisé de façon secondaire par les piétons.



Figure 1 : proposition de passage dénivelé inférieur pour les cyclistes présentée par l'association REVV

Le schéma cyclable de l'agglomération porté par Valence Romans Déplacements précise qu'un itinéraire cyclable doit être mis en place entre Valence et Romans. Cependant, ce projet d'aménagement cyclable n'est pas encore défini, et ne permet pas d'orienter pour l'instant les pistes de solution pour le projet d'aménagement du carrefour. Ce projet global de développement d'un axe entre Valence, Rovaltain et Romans est porté par les collectivités locales.

La solution présentée dans le cadre du dossier de concertation présentait la situation actuelle des aménagements cyclables existants sur le secteur du carrefour des Couleures (cf. p22 du dossier de concertation). Si le projet d'aménagement du carrefour des Couleures (solution 2) est réalisé, le niveau de trafic automobile restera élevé sur le giratoire. L'itinéraire cyclable ne pourra donc pas l'emprunter en l'état. La DREAL propose pour l'instant, une solution de même niveau de service que les aménagements existants (à savoir des bandes cyclables dans la continuité des bandes existantes), sur un itinéraire de shunt du rond-point (rue Lubat et chemin du Chantre).

Plusieurs personnes ont demandé d'étudier la possibilité (faisabilité technique et financière) de raccourcir et sécuriser le contournement du rond-point par la création d'un ouvrage enterré. Cette solution sera étudiée, mise en plan et estimée. Elle sera également présentée aux partenaires du projet dans le cadre du comité de pilotage de l'étude. Si les nouveaux choix techniques remettaient en cause le budget global de l'opération (28 M€), un nouveau tour de table financier serait nécessaire, et pourrait remettre en cause le calendrier de l'opération.

Par ailleurs, des solutions alternatives à la solution 2 seront également étudiées et présentées au comité de pilotage (voir paragraphe choix de la solution préférentielle retenue). En fonction de la solution retenue préférentiellement et présentée ensuite à l'enquête publique, le passage des vélos sur le secteur sera étudié pour proposer une solution sécurisée.

Le choix de la solution préférentielle retenue

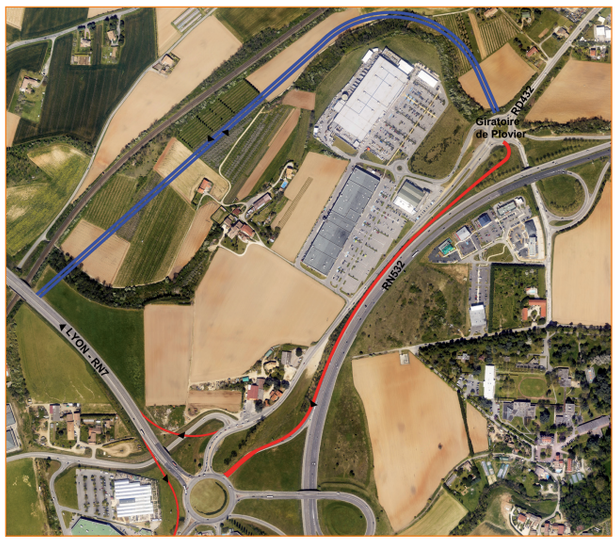
- 21 contributions par mél ou courrier.
- 20 contributions en réunion publique.

Les avis sont partagés sur le choix de la solution 2 parmi les 4 solutions étudiées et décrites dans le dossier de la concertation. Certains estiment en effet que des solutions alternatives (4 ou autres) permet un aménagement des voiries locales plus qualitatif et mieux adapté en milieu urbain

Les solutions alternatives proposées

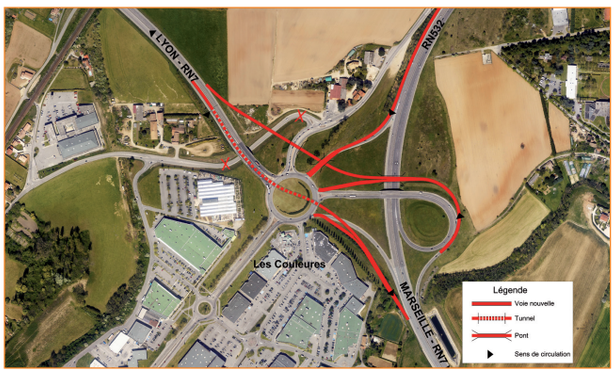
Trois solutions alternatives ont également été proposées dans l'optique notamment de réduire l'impact visuel, acoustique et proposer de meilleurs aménagements cyclable :

- création d'un nouvel échangeur RN7/RN532 situé sur la RN7 au nord-ouest et avec création d'une voie nouvelle entre le Plovier et cet échangeur (en bleu sur la carte).
- réalisation d'aménagements légers, de type création de voies d'évitement du giratoire, sans passer par des ponts ou tunnel (en rouge sur la carte) ;



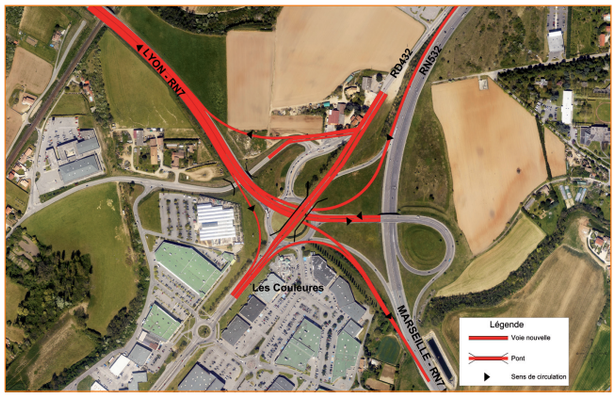
Solution alternative ponctuelle ou nouvel échangeur

- solution 2 par passage inférieur (tranchée couverte) ;



Variante de dénivellation de la solution 2 : par passage inférieur

- solution semi-enterrée (sur le même principe que celle proposée par un promoteur et relayée par des habitants ayant eu connaissance du projet).



Solution semi-enterrée

La voie d'entrecroisement

Dans la solution 2, la voie d'entrecroisement a suscité des questionnements relatifs à la sécurité, notamment lorsqu'une remontée de file atteint la RN532.

Les convois exceptionnels

Quelques personnes se sont également inquiétées de la hauteur des ouvrages qui ne permettront pas de faire passer des convois exceptionnels de hauteur supérieur à 4,70 m, alors que c'est le cas aujourd'hui sur l'axe Avenue de Romans - RD432. Elles mettent en avant les dépenses occasionnées dans la traversée de Saint-Marcel-lès-Valence pour permettre justement le passage de ces convois exceptionnels.

La solution 2 est présentée comme solution préférentielle retenue par le comité de pilotage regroupant l'État et les collectivités partenaires. Elle est le fruit d'un consensus entre coût et efficacité.

Les solutions alternatives proposées

La réalisation d'aménagement léger comme une voie d'évitement entre le giratoire du Plovier et la RN7 n'apparaît pas suffisante pour décongestionner le carrefour. En effet, elle permettrait uniquement aux usagers de la RD432 de rejoindre la RN7 en direction de Lyon, sans passer par le rond-point des Couleures. Cela induirait une baisse très faible de fréquentation du rond-point (cf. annexe 3 : diagnostic de trafic présenté en réunion publique). L'efficacité de cette solution serait donc limitée car le flux de trafic dévié n'est pas prépondérant aux heures de pointe (flux prépondérant RN7<->RN7).

La solution consistant à créer un nouveau point d'échange RN7/RN532 sur la route RN7 au nord-ouest serait très complexe, coûteux et avec un fort impact sur le milieu naturel et agricole.

Les solutions 2, 3, 4 et les solutions "enterrée" et "semi-enterrée" permettraient de répondre d'une façon plus complète aux objectifs de fluidification du carrefour.

Les solutions alternatives "enterrée" et "semi-enterrée" seront étudiées, mise en plan, estimées et leur fonctionnement aux heures de pointe sera analysé lors des études techniques préalables à l'enquête publique. Elles seront également présentées aux partenaires du projet dans le cadre du comité de pilotage de l'étude.

Si les nouveaux choix techniques remettaient en cause le budget global de l'opération (28 M€), un nouveau tour de table financier serait nécessaire, et remettrait en cause le calendrier de l'opération. Celle-ci étant aujourd'hui prévue et financée au contrat de plan État Région 2015-2020 avec un coût d'objectif de 28 M€.

La voie d'entrecroisement

Les modélisations de trafic ont montré qu'en dehors de l'hyperpointe du samedi à l'horizon 2030, aucune remontée de file n'est susceptible d'avoir lieu jusqu'à la RN532.

La voie d'entrecroisement proposée est d'une longueur de 416 m et est construite selon les règles de l'art (conforme en matière de sécurité). Une limitation de la vitesse à 90 km/h de la RN532 est envisagée pour améliorer les conditions d'échanges de la RN532 avec la voie d'entrecroisement. Par ailleurs, un système de panneau à messages variables sera installé en amont sur la RN532 : en cas de congestion sur la sortie de la voie d'entrecroisement, les usagers se rendant vers le sud pourront être réorientés pour décongestionner le carrefour.

Enfin, il a été décidé d'augmenter la longueur de la partie à 2 voies en arrivée sur le giratoire, pour garantir une plus grande capacité de stockage (et donc réduire le risque de remontée de file vers la RN532).

Toutes les dispositions pour assurer la sécurité sur cette voie d'entrecroisement seront mises en œuvre.

Les convois exceptionnels

Les convois exceptionnels respectant la hauteur de 4,70 m (gabarit autoroutier) pourront continuer à emprunter l'axe Avenue de Romans – RD432. Les convois exceptionnels dépassant la hauteur du gabarit autoroutier classique pourront emprunter l'itinéraire via la RD538.

La fréquence des convois exceptionnels empruntant cet itinéraire et dépassant le gabarit autoroutier est très faible, il n'est donc pas opportun d'étudier l'augmentation de la hauteur des ouvrages proposés qui présenterait un coût plus élevé et une insertion paysagère plus complexe du projet.

Prise en compte des transports en commun

- **18 contributions par mél ou courrier.**
- **1 contribution en réunion publique le 16 juin.**

Les contributions apportées concernant les transports en commun demandent la programmation d'aménagements spécifiques pour les transports en commun dans le cadre du projet :

- création d'un bus à haut niveau de services (BHNS) entre Valence et Romans, passant par les Couleures et Rovaltain ;
- mise en place de dispositifs spécifiques pour les bus en arrivée sur toutes les branches du giratoire : voies supplémentaires, gestion dynamique par feux.

Plusieurs personnes jugent que les sommes prévues pour le projet des Couleures devraient être reportées sur des aménagements destinés à modifier la part modale en améliorant l'offre par bus : il s'agit en particulier de créer des voies spécifiques pour les bus et une infrastructure pour un transport en commun en site propre (type BHNS).

Les bus utilisent à l'heure actuelle trois branches du rond-point des Couleures. Sur deux de ces branches (RD432 et avenue de Romans), des voies dédiées existent aujourd'hui. Seule la bretelle d'entrée de la RN532 sur le rond-point ne possède pas de voie bus dédiée. Le projet (solution 2) permettrait de fluidifier complètement le trafic les soirs de semaine aux horizons 2020 et 2030. Les bus n'auraient donc plus de difficultés à circuler sur le carrefour les soirs de semaine. Le samedi après-midi, le trafic étant plus tendu à l'horizon 2030, la DREAL a proposé d'allonger la double voie d'entrée sur le giratoire de la troisième branche (RN532), permettant ainsi d'améliorer l'écoulement du trafic sur la bretelle de la RN532.

Au stade actuel des études, une solution de création de voie bus supplementaire n'a pas encore été étudiée.

Par la suite, la DREAL approfondira les études techniques et estimera plus précisément des dispositifs alternatifs en faveur des bus sur le carrefour. Des pistes de solution seront notamment étudiées pour améliorer les temps de parcours bus : mise en place d'un système de gestion dynamique par feux priorisant la voie issue de la RN532 en arrivée sur le giratoire, une voie supplémentaire...

Si les nouveaux choix techniques remettaient en cause le budget global de l'opération (28 M€), un nouveau tour de table financier serait nécessaire, et remettrait en cause le calendrier de l'opération.

La politique de transport en commun du secteur et le projet type BHNS sont portés par Valence Romans Déplacements. Un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est en cours d'élaboration et une enquête publique sera menée prochainement. Il précisera les objectifs de la collectivité en matière de transports en commun.

Insertion environnementale et paysagère du projet

- **12 contributions, dont 3 très détaillées, par mél ou courrier.**
- **5 contributions en réunion publique le 16 juin.**

Le volet paysager

Beaucoup de personnes s'interrogent sur l'insertion paysagère du projet, notamment au regard de la création de grands ponts et de remblais au sein d'un paysage de plateau (opposition au projet).

Une personne considère que l'accompagnement paysager (plantations) sera à même de permettre une bonne insertion du projet dans le site.

L'insertion paysagère du projet est un enjeu partagé par la DREAL et l'ensemble des partenaires, compte tenu de la solution proposée avec des ouvrages de grande hauteur (4,70 m).

Une optimisation a été recherchée dans la solution préférentielle présentée : suppression des remblais de grande hauteur pour ouvrir les vues, optimisation géométrique pour réduire la longueur des ouvrages et remblais au strict minimum.

Dans la suite des études, la DREAL fera appel à un prestataire avec les compétences spécifiques pour l'accompagnement paysager et architectural afin de répondre à cet enjeu fort d'intégration dans le paysage dans l'affinement du projet.

Le milieu naturel

Quelques personnes, la FRAPNA et le parti Europe Ecologie Les Verts s'inquiètent de l'incidence sur le milieu naturel : notamment au travers de la consommation d'espace agricole et naturel. Ces mêmes personnes rappellent la présence du captage des Couleures et estiment que l'infrastructure créera un risque majeur pour ce captage.

> *La conception géométrique (solution 2) a été volontairement retravaillée de façon fine, pour limiter les emprises du projet. Pour cela, le tracé reste au maximum "collé" à l'infrastructure existante : ce qui permet de réduire très nettement la consommation d'espaces agricoles et éviter le morcellement des parcelles. Le vallon de la Barberolle n'est touché qu'à la marge lors du raccordement des ouvrages à la RN7 actuelle. Enfin, des dispositifs de retenue des véhicules, associés à un système de réception des eaux pluviales étanche offrent une protection de la ressource en eau en évitant le déversement de polluants dans le sol et vers la nappe. Toutes ces dispositions seront précisées par la suite et le projet sera vraisemblablement soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau.*
> *L'ensemble de ces dispositions permettent de rendre compatible ce projet avec les contraintes de protection du captage des Couleures à proximité (localisation en périmètre éloigné).*

Le bruit

Quelques personnes, s'inquiètent du bruit occasionné par un passage dénivelé, notamment les personnes habitant à proximité immédiate du carrefour. Elles souhaitent alors un passage inférieur qui réduirait l'impact sonore.

> *S'agissant de la solution 2 proposée dans le dossier de concertation, la DREAL a prévu de réaliser une étude acoustique, dans le cadre de l'étude d'impact du projet*, qui permettra de définir les besoins en protections acoustiques. Les protections acoustiques seront définies dans le respect du cadre réglementaire sur le bruit.*

Le gain de temps pour les usagers

- **13 contributions par mel ou courrier.**
- **2 contributions en réunion publique du 9 juin.**

5 contributeurs expriment un avis favorable au projet en raison du gain de temps occasionné par la dénivellation du carrefour des Couleures.

10 contributeurs estiment en revanche que le projet mobilise trop de fonds pour une gêne aux automobilistes qu'ils jugent finalement modeste : le temps perdu pour franchir le carrefour des Couleures est jugé faible par ces personnes.

> *Les pertes de temps actuelles atteignent un ordre de grandeur de 5 à 10 minutes selon l'heure de la journée et le trajet effectué. Le ressenti de la congestion par les usagers peut être différente en fonction du temps global de parcours et du trajet effectué. La fréquence avec laquelle l'usager est amené à rencontre ces congestions est également un facteur important.*
> *Si la sensation de congestion est fonction du ressenti de chacun, l'Etat et les collectivités souhaitent réaliser ce projet afin de fluidifier globalement le trafic, assurer la sécurité des usagers circulant sur les voies rapides (incidence de la congestion avec des remontées de file sur la voie rapide), et pouvoir notamment améliorer la fiabilité des horaires de passage des transports en commun.*

* *Article de loi à venir*

Les autres opérations routières

- **3 contributions par mél ou courrier reviennent plus généralement sur les autres projets routiers de l'État en région.**
- **3 contributions en réunions publiques le 9 juin et le 16 juin.**

Plusieurs personnes évoquent d'autres opérations routières qu'ils jugent indispensables : la couverture de l'A7 dans Valence, voire sa suppression, la création d'un pont supplémentaire sur l'Isère et plus localement la requalification du chemin des contrebandiers. Mais le projet qui revient le plus souvent est l'échangeur entre la RN7 et la route de Montélier. Quelques personnes considèrent sa réalisation indispensable pour soulager le trafic sur le secteur des Couleures et interrogent sur l'avancement du dossier et la date possible de mise en service de cette infrastructure.

> *L'échangeur de Montélier, tout comme le carrefour des Couleures, est inscrit dans le nouveau Contrat de Plan État Région (CPER) et sera réalisé sur la période du CPER (2015-2020). Sur l'échangeur de Montélier, les études sont moins avancées et la concertation publique ne peut être engagée aujourd'hui.*
> *Par ailleurs, le lien entre les deux projets (Couleures et Montélier) est faible en termes d'impact en matière de trafic. L'échangeur de Montélier apporterait une baisse du volume de trafic sur l'échangeur des Couleures de 1 % à 5 % selon la période de la semaine (test réalisé dans le modèle de trafic pour le projet d'aménagement des Couleures). Chacun des deux projets (Les Couleures et Montélier) a sa propre légitimité et c'est pourquoi ils sont présentés de façon distincte. S'agissant des autres projets, ceux-ci ne sont pas suffisamment avancés pour être pris en compte dans les études concernant l'aménagement des Couleures. Ils sont portés par d'autres maîtres d'ouvrages.*

Comprendre la modélisation du trafic

- **1 contribution par mél ou courrier.**
- **4 contributions en réunion publique le 16 juin.**

Le choix des situations de référence de trafic

Certaines personnes sont étonnées du choix des situations de trafic de référence : à savoir le vendredi soir et le samedi après-midi. Elles estiment que les trafics rencontrés le week-end lors des départs et retours de congés devraient être pris en compte pour dimensionner le projet.

Plusieurs personnes ont indiqué que l'horizon 2030 était trop proche et que l'investissement ne pourrait pas être pérenne plus de 10 ans après la mise en service. Un investissement plus élevé, pour permettre de réaliser la solution 3 ou 4 leur semble intéressant dans l'optique d'un projet plus complet et plus durable.

Le choix du samedi après-midi et du vendredi soir s'est fait sur la base de comptages montrant que ces deux périodes correspondaient aux pointes hebdomadaires récurrentes et les plus importantes (en volume).
Lors des études techniques préalables à l'enquête publique, une analyse des périodes de départ en congés sera réalisée. Si ces pointes sont ponctuelles, des solutions ponctuelles pourraient également être proposées par la suite (systèmes de gestion du trafic : feu, panneaux à message variable), pour éviter de "surdimensionner" l'infrastructure.

L'horizon retenu pour les modélisations de trafic permet de retenir des hypothèses d'évolution du trafic bien maîtrisées au travers des projets identifiés et des projections des documents d'urbanisme (SCoT, PLU). Au-delà de cet horizon, les hypothèses à retenir seraient plus aléatoires et la DREAL ne veut pas surdimensionner inutilement un ouvrage. D'autre part, les modélisations démontrent qu'à l'horizon 2030, le projet n'est pas saturé, ce qui garantit sa pérennité au-delà de 10 ans après la mise en service.

La prise en compte du développement urbain

Quelques personnes s'interrogent sur les hypothèses retenues en relation avec le développement urbain : cohérence avec le projet de PDU, de SCoT, les PLU et les développements programmés sur les ZACOM et zones d'activités du secteur. Certains sont particulièrement inquiets de l'incidence que pourrait avoir un développement des zones de Laye et des Couleures.

Quelques définitions

- **Plan Local d'Urbanisme (PLU) : il s'agit du principal document d'urbanisme qui établit les règles d'aménagement du territoire. Il est réalisé à l'échelle communale (voir intercommunale PLUI).**
- **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) : c'est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage. Les PLU doivent être compatibles avec le SCoT.**
- **Plan de Déplacements Urbains (PDU) : c'est un document de planification qui détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés par le PDU, qui met en œuvre des mesures en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Les PLU doivent être compatibles avec le PDU.**

La réalisation d'un modèle de trafic permet de projeter le fonctionnement du carrefour dans le futur. Dans le cas du carrefour des Couleures, la situation a été modélisée aux horizons 2020 (mise en service du projet) et 2030.

Pour réaliser ce modèle de trafic, il est nécessaire de prendre des hypothèses d'augmentation de la population, et de développement urbain (projets de logement, d'activités économiques et de commerce). Le modèle de trafic est ainsi basé sur :

- *les orientations générales du projet de SCoT, tel qu'arrêté au moment des études réalisées ;*
- *les orientations des PLU et tendances INSEE (pour l'augmentation de la population) ;*
- *l'analyse des projets de zones d'activités et commerciales repris notamment dans le projet de SCoT et détaillés dans les projets menés par Valence Romans Sud Rhônes-Alpes.*

Concernant plus particulièrement la zone de Laye, le modèle tient compte des autorisations déjà obtenues en CDAC (par exemple Castorama) et de l'orientation du SCoT qui ne prévoit pas de développement d'activité commerciale sur la zone de Laye.

Sur la zone des Couleures, le projet tient compte des déplacements d'activité recensés à ce jour, mais ne tient pas compte d'éventuelles modifications d'enseignes aujourd'hui inconnues.

Qu'est-ce que la CDAC

La Commission Départementale d'Aménagement Commercial est composée d'élus et de personnes compétentes en la matière. Elle se prononce sur les projets soumis à autorisation d'exploitation commerciale.

L'impact en phase travaux

- **2 contributions par courrier ou mél.**
- **2 interventions en réunion publique.**

Le sujet a été abordé principalement lors de la réunion dédiée aux commerçants. D'une façon générale, les interrogations portent sur la gestion et le maintien du trafic lors des travaux d'une part, et sur la possibilité d'accéder aux commerces des deux zones durant le chantier (et pour quelle durée).

La DREAL est particulièrement vigilante aux conditions de circulation en phase chantier. S'agissant d'une infrastructure sur le réseau routier national destinée à supporter un important trafic de transit, la circulation sera nécessairement maintenue dans des conditions proches de l'existant : en particulier le nombre de voies de circulation et les possibilités d'échanges. Pour cela, des chaussées provisoires pourront être construites lors des phases délicates. La solution proposée présente d'ailleurs l'avantage d'être réalisable en grande majorité hors des zones de circulation, donc sans impact majeur sur le trafic général. Enfin, la durée du chantier est plus courte dans le cas de la solution préférentielle (2) que dans d'autres solutions (solution 4, passage inférieur notamment).

Par la suite, les études techniques permettront de préciser le mode d'exploitation de la route à adopter pour minimiser l'impact sur la circulation et la durée des différentes phases de travaux.

Les modalités de la concertation et le financement du projet

Le financement

- 2 contributions par courrier ou mél.
- 4 questions en réunion publique.

Le sujet a été peu abordé dans l'ensemble. Certaines personnes s'étonnent de l'absence de la commune de Bourg-lès-Valence et de l'agglomération de Valence dans la clé de financement. Un contributeur considère que la participation de l'État n'est pas à la hauteur de ses responsabilités.

> *S'agissant d'une opération portant sur le réseau routier national, mais en interaction avec le réseau routier communal et départemental, une clé de financement a été mise en place entre l'État et les principales collectivités concernées. Cette clé de financement a été validée par le comité de pilotage constitué de l'État et des collectivités. L'agglomération de Valence ne peut participer financièrement car elle n'est pas compétente en matière de voirie. La commune de Bourg-lès-Valence n'a pas souhaité être associée au projet.*

La concertation publique

Ces quelques personnes estiment que le périmètre du projet et de la concertation publique est trop restreint : selon elles, c'est un périmètre englobant a minima toute la zone des Couleures qui méritait d'être étudié et requalifié. Selon elles, c'est donc un projet bien plus large, englobant le réseau routier national mais aussi les voies internes de la zone des Couleures et l'entrée de ville de Valence qui devrait être soumis à la concertation publique.

> *La DREAL assure la maîtrise d'ouvrage des projets neufs localisés sur les routes nationales (RN7 et RN532). Dans un souci de cohérence avec le territoire, le périmètre d'étude choisi a été élargi à l'avenue de Romans (jusqu'au giratoire "Darty" qui dessert la zone commerciale des Couleures) et à la RD432 (jusqu'au giratoire du Plovier au nord de la zone commerciale de Laye). Ce périmètre a permis d'obtenir une vision globale du fonctionnement du "carrefour des Couleures" (au sens large), et de mettre en avant des dysfonctionnements inhérents aux voiries et parkings de la zone commerciale des Couleures et de Laye. Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures soulève des problématiques qui peuvent être solutionnées en dehors du champ de compétence de la DREAL.*

Une personne s'étonne du faible nombre de réunions publiques et de la durée d'un mois de la concertation publique.

> *Les modalités de la concertation publique au titre du L300-2 sont laissées à l'initiative de l'entité organisatrice de la concertation publique. Elles ont été adaptées aux enjeux : une réunion publique réservée aux commerçants et une seconde tout public. Il s'agit d'un nombre courant de réunions et l'expérience montre que la multiplication des réunions publiques n'accroît que très faiblement le nombre de participants. Le nombre de participants aux réunions publiques n'a d'ailleurs pas été très élevé.*

Enfin, il y a parfois confusion entre la concertation publique au titre du L300-2 et "l'enquête publique".

> *La concertation publique au titre du L300-2 est une concertation réalisée en amont du lancement des projets, pour se prononcer notamment sur l'opportunité de réaliser un aménagement. Cette concertation ne correspond pas à la procédure d'"enquête publique". Celle-ci se tiendra après la réalisation d'études techniques plus approfondies et permettra d'obtenir une "Déclaration d'Utilité Publique". Ce sera une nouvelle phase importante de consultation du public.*

Les suites à donner

La concertation, qui s'est déroulée entre le 1er et le 28 juin 2015 a ainsi permis de confirmer l'opportunité de réaliser un projet d'aménagement sur ce secteur.

Cependant, la solution 2 choisie comme préférentielle par le comité de pilotage ne fait pas l'unanimité dans la forme sous laquelle elle a été présentée : des améliorations sont attendues en matière :

- de cheminements cyclables sécurisés ;
- d'amélioration de la desserte en transports en commun ;
- d'amélioration de la fluidité du trafic en toutes périodes (périodes de départ en vacances comprises).

Un point de vigilance particulier a été soulevé concernant l'intégration paysagère et environnementale du projet (bruits, aspects visuels, cohérence de l'entrée de ville...). Si ce point n'est pas ressorti d'un grand nombre de contributions, il reste un sujet que la DREAL et ses partenaires traiteront avec attention dans la poursuite des études.

Par ailleurs, des solutions alternatives complémentaires (différentes des 4 solutions présentées à la concertation) ont été proposées par le public. La DREAL s'engage donc à réaliser des études techniques des solutions alternatives, notamment en tranchée couverte et semi-enterrée, dans le cadre des études préalables à l'enquête publique.

L'ensemble des nouveaux éléments sera tout d'abord présenté aux partenaires du projet dans le cadre du comité de pilotage de l'étude, puis présenté au public lors de l'enquête publique. Si les nouveaux choix techniques remettaient en cause le budget global de l'opération (28 M€), un nouveau tour de table financier serait nécessaire, et remettrait en cause le calendrier de l'opération.

Les prochaines étapes du projet



La DREAL réalisera sur la base des éléments cités précédemment l'ensemble des études techniques visant l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) et les autres autorisations réglementaires indispensables au vu des contraintes environnementales du site.
L'enquête publique pour obtenir la DUP permettra d'associer de nouveau le public. Ce sera donc également une des phases privilégiées durant laquelle chacun pourra s'exprimer.
Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, les études techniques seront achevées en vue de la consultation des entreprises de travaux. Ceux-ci s'étaleront sur plusieurs années, avant la mise en service, espérée en 2020.

Annexes

Annexe 1



VOTRE RÉGION

DRÔME | La concertation publique débute aujourd'hui sur cet aménagement qui prévoit la création de deux ponts pour une mise en service espérée en 2020

Carrefour des Couleures : découvrez le projet

Zone commerciale des Couleures
RN7
LACRA
RN532
Vers St Marcel Lès Valence
Vers Romans
RN7

Le carrefour des Couleures est régulièrement saturé. En semaine aux heures de pointe et le samedi après-midi en raison de la circulation liée à la zone commerciale.

Il est vrai qu'au nord-est de l'agglomération valentinoise, ce carrefour est situé à l'intersection des routes nationales 7 et 532 (Lacra), de la route départementale 532 et de l'avenue de Romans, "périmétrante" dans Valence. Un rond-point qui "articule" les grands axes de circulation (A49 - A7) desservant le sillon alpin et la vallée du Rhône. Sans perdre de vue que la RN7 (dans son contournement de Valence) est aussi un itinéraire de délestage de l'A7 en cas de coupure de celle-ci.

Les Couleures virant au point noir trop souvent, les collectivités (dont le conseil départemental quand il s'appelait encore conseil général sous l'ancienne majorité socialiste) se sont mobilisées pour améliorer son fonctionnement. Finalement, l'État acceptait de participer au financement. Le feu ayant été confirmé et voté dans le contrat de plan État-Région tout récemment.

Du Sud au Nord et du Nord au Sud sans passer par le rond-point

Dès lors, il s'agissait de répondre à plusieurs objectifs. Rendre la circulation plus fluide et plus sûre pour tous les types d'usagers : voitures, poids lourds, modes doux et transports en commun. Mais aussi séparer les flux de transit national du trafic local « en assurant une intégration architecturale et paysagère du projet, en cohérence avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'entrée de ville de Valence », peut-on lire dans le dossier.

Les solutions techniques retenues prévoient donc la création de deux ponts, dont l'un de 240 m au-dessus du carrefour ! Et un autre de 93 m plus à l'écart. Deux ponts assurant la liaison directe des flux de circulation de la RN7 sans passer par le rond-point. De cette manière, on séparerait les flux Sud/Nord (qui passeront à l'écart du carrefour) et Nord/Sud (passant au-dessus du carrefour).

L'objectif de la concertation publique qui démarre vise à présenter le projet, les études menées et permettre à tous, habitants et usagers d'exprimer leurs attentes et préoccupations.

M.S-G

L'INFO EN +

DEUX RÉUNIONS PUBLIQUES
Elles auront lieu, salle du stade Georges-Pompidou, avenue de Romans à Valence. La première, le mardi 9 juin à 18h15, réunion réservée aux enseignes et commerçants des zones commerciales des Couleures et de Laya. La seconde, mardi 16 juin à 18h30 : réunion ouverte à tous.

POUR S'INFORMER
Tous les documents sont disponibles en mairies de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence et sur www.carrefourdescouleures.fr

DONNEZ VOTRE AVIS
Sur les registres en mairies de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence, ou directement à la Dreal Rhône-Alpes, 69453 Lyon Cedex 06. Ou par mail : carrefourdescouleuresdeveloppement-durable.gouv.fr

LE CHIFFRE

28 millions d'euros, c'est le coût prévisionnel du projet (à sa terminaison en 2020). L'État assumera 10 M€, le conseil départemental de la Drôme 5 M€, la Ville de Valence 4,61 M€ et la Ville de Saint-Marcel-lès-Valence 0,39 M€.

Un projet présenté au titre de la concertation

Vue depuis l'avenue de Romans, avec le pont très long au-dessus du carrefour.

→ **L'article L. 300-2 du Code l'urbanisme prévoit cette concertation**

"Tout l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, les projets d'opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement ou l'activité économique."

→ **Un projet partenarial**

C'est l'État - avec la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes (Dreal) - qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement du carrefour des Couleures. En y associant les Villes de Valence et de Saint-Marcel-lès-Valence, le conseil départemental, mais aussi Valence Romans Déplacements, l'agglo Valence/Romans et le syndicat en charge du SCoT du grand Rovaltain, intervenant sur les champs de l'aménagement urbain, du développement économique et des transports sur le territoire.

→ **Des hypothèses restrictives**

Une maîtrise du développement urbain à proximité est nécessaire. En effet, tout nouveau projet de type zone commerciale et/ou de loisir (induisant de forts trafics surtout le samedi) modifierait les hypothèses prises en compte dans les études et viendrait remettre en cause le périmètre et les clés de financement du carrefour des Couleures.

Sécurité et fluidité des déplacements : pour gagner combien de temps ?

Les embouteillages sont fréquents aux heures de pointe sur le rond-point où les files d'attente s'allongent très vite... Comme en témoigne notre cliché pris vendredi vers 17h30.

Si aucun aménagement n'est réalisé, la dégradation des conditions de circulation n'ira qu'en s'accentuant. Le projet permettrait donc une fluidité « complète de la circulation le vendredi soir et, par conséquent, tous les soirs de la semaine » (sic). Mais dans le dossier, on ne parle que « d'amélioration du trafic » pour le samedi après-midi.

On peut même y lire : « Le trafic sur le carrefour des Couleures sera réduit de plus de 20 % le vendredi soir, et d'environ 10 % le samedi après-midi. »

Ainsi, le vendredi soir, après la mise en service du projet (soit au mieux en 2020), à 4 h minutes seraient gagnées en moyenne pour aller de la zone des Couleures (avenue de Romans) jusqu'à Saint-Marcel-lès-Valence (après le carrefour de Castorama). Les automobilistes qui passeraient par le RN7 gagneraient 2 minutes, avec un meilleur confort car pas d'arrêt, ni ralentissement au giratoire.

Le samedi après-midi, les plus importants gains de temps seraient principalement liés à la création de la bretelle RN7 Nord vers la RN7 Sud. Plus de 12 minutes seraient alors gagnées pour aller de la zone des Couleures jusqu'à Saint-Marcel...

Lyon
Romans-sur-Isère
Grenoble
A49
A7
Carrefour des Couleures
Valence
RN7
Marseille

LE CARREFOUR DES COULEURES DANS LE RÉSEAU ROUTIER ET AUTOROUTIER

Les prochaines étapes jusqu'en... 2020

Les avis et les questionnements exprimés lors de cette concertation publique du 1er au 28 juin seront analysés dans le bilan de la concertation. Lequel bilan devra être approuvé par la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires.

Viendront ensuite les études techniques détaillées, visant à l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP) et les autres réglementations au vu des contraintes environnementales du site.

On l'aura compris, au moment de l'enquête publique pour obtenir la DUP, le public sera à nouveau associé et chacun pourra s'exprimer comme le prévoit la loi.

Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, ce sont les études techniques qui seront achevées.

Et ce, en vue de procéder à la consultation des entreprises qui effectueront les travaux. Mais il s'agira d'un chantier colossal, avec des travaux sur plusieurs années. Pour une mise en service pas avant... 2020.

Les retombées dans les médias



Actu
Les Couleures au carrefour de la concertation

Valence - Saint Marcel lès Valence - Victime de son succès, le carrefour des Couleures est devenu, au fil des années et du fait de la hausse récurrente du trafic routier, un véritable noeud d'étranglement, qui plus est dangereux. Fluidifier et sécuriser la circulation est donc devenu un véritable enjeu et l'objet d'un ambitieux projet d'aménagement (28M€uros de travaux) sur lequel usagers et riverains sont invités à s'exprimer tout au long du mois de juin.

Retrouver l'article complet dans l'édition du 6 Juin 2015



VALENCE/LES COULEURES

Deux ponts pour fluidifier le trafic

Le rond-point de la zone commerciale des Couleures, régulièrement saturé aux heures de pointe, fait l'objet d'un projet à 28 millions d'euros qui prévoit la création de deux ponts. Espérés pour 2020, ils permettraient de désengorger la circulation. Photo Le Dl/Archives P.3

Facebook

"NRJ Vallée du Rhône - Valence, France - Station de ...
https://fr-fr.facebook.com/nrjvalleedurhone

Bienvenue sur la Fan Page NRJ Vallée du Rhône ! ... On vient d'en parler à l'antenne : Moins d'embouteillages sur le Carrefour des Couleures, ça vous dit ..."

"On vient d'en parler à l'antenne : Moins... - NRJ VALLEE DU ...
https://fr-fr.facebook.com/nrjvalleedurhone/posts/848512368518864

Désengorger le carrefour des Couleures aux heures de pointe et séparer les flux de transit routier national du trafic local, tel est l'objectif de ce projet attendu ..."

Twitter

NRJ Vallée du Rhône (@nrjvdr)
https://twitter.com/nrjvdr
Nrj Vallée du rhône retweeted Le dauphiné 26-07. moins d'embouteillages sur le Carrefour des Couleures, ça vous dit ? ;) #Valence ...

Le Dauphiné 26-07 (@LeDL26et07)
https://twitter.com/LeDL26et07?lang=fr
Carrefour des Couleures : découvrez le projet #Drôme #Valence

Préfet de la Drôme (Prefet26)
https://twitter.com/Prefet26?lang=fr
Projet d'aménagement du #Carrefourdescouleures : la concertation est lancée ce jour #Drôme

Drôme Ardèche (@DromeArdeche)
https://twitter.com/DromeArdeche?lang=fr
VALENCE/SAINT-MARCEL-LES-VALENCE Carrefour des couleures découvrez le projet #drome

Annexe 2

Détail des contributions par thème (mettre en cohérence avec les titres des rubriques et cumul des contributions présentées en p8).

Thématique	Nombre de contributions
Amélioration du passage des cyclistes et des piétons	**102**
Aménagement séparé pour les cycles au giratoire	75
Création d'un itinéraire Valence - Romans	44
La prise en compte des piétons aux Couleures	9
Le choix technique de la solution 2	**41**
Les solutions alternatives proposées	15
La conception technique du projet routier	12
Voie d'entrecroisement	6
Problèmes internes à la zone des Couleures	4
Prise en compte des transports en commun	**19**
L'insertion environnementale et paysagère du projet	**17**
Les autres opérations routières	**6**
Comprendre les modélisations de trafic	**5**
Impacts en phase travaux	**4**
Les modalités de la concertation et le financement du projet	**7**
Le gain de temps pour les usagers	**pour : 5 contre : 10**

Quelques précisions sur le décompte des contributions

Parmi les avis envoyés par e-mél à l'adresse dédiée, nous avons constaté que plusieurs présentaient des similitudes très fortes entre eux :

- 16 messages issus d'employés du secteur du Rovaltain sont quasi-identiques (modifications de forme), voire totalement identiques ;
- 3 contributions de personnes privées reprennent intégralement ou en partie la contribution d'EELV sans apporter de modification de fond au propos ;
- la contribution de l'association REVV est parvenue par deux envois de mél distincts. Les deux messages sont identiques.

Dans le tableau ci-contre, chaque message (même identique à un autre) est bien considéré comme une contribution. En revanche, la réponse est apportée collectivement sans distinction des nuances de forme des propos qui apparaissent dans certains messages.

Un contributeur a déposé un même avis par internet et sur le registre présent en mairie de Saint-Marcel-lès-Valence. Ces deux dépôts sont considérés comme une seule et même contribution.

Certains contributeurs ont déposés deux messages à quelques minutes d'intervalle : le second message étant le prolongement de la réflexion initiée par le premier. Là encore, dans la réponse apportée, ces 2 messages sont considérés comme une seule et même contribution par souci de cohérence du propos de l'auteur.



Carrefour des Couleures : dossier brûlant

La concertation publique sur l'aménagement **du carrefour des Couleures est en cours.**

Une réunion publique du 16 juin a présenté le projet qui ne laisse aucune place cohérente aux aménagements cyclables.

Voir le dossier de concertation : (page 22 pour la place du pauvre vélo)

Document définissant la position de REVV

Voir aussi le dossier de REVV sur ce sujet. L'article du Dauphiné libéré du 12 juillet 2015 traite du sujet.

Il est pourtant temps de mettre en place un **axe sécurisé cyclable Romans-Rovaltain-Valence**. A l'heure du réchauffement climatique, de l'épuisement des énergies carbone, de l'explosion de l'obésité et des maladies liées à l'inactivité, il est incompréhensible de ne pas favoriser d'autres modes de déplacements que le tout voiture.

La phase de concertation publique est n'a duré que 28 jours et est maintenant terminée. Le bilan de la concertation sera publié fin septembre 2015. A suivre l'évolution du projet qui sera mis à l'enquête publique à la fin de l'année.

REVV compte sur tous les REVVeurs et REVVeuses pour **s'emparer de ce dossier et rester vigilant.**

Encart extrait du site de l'association REVV

Annexe 3

Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures

Concertation publique au titre du L300-2 du code de l'urbanisme



Réunion publique

Mardi 16 juin 2015

PRÉFET DE LA DRÔME

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes

www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

Les enjeux d'un projet à dimension régionale et d'une concertation

- Etienne Desplanques,
  Secrétaire général, Préfecture de la Drôme
- Jean-Philippe Deneuvy,
  Directeur adjoint, DREAL Rhône-Alpes
- André Gilles
  Vice-président, Conseil Départemental de la Drôme

PRÉFET DE LA DRÔME

2

Objectif d'une réunion publique

- Présenter le projet d'aménagement du carrefour des Couleures ;
- Répondre aux questions et échanger sur le projet ;
- Recueillir l'avis des participants.

Elle s'inscrit dans la démarche de concertation publique au titre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme.

PRÉFET DE LA DRÔME

3

Ordre du jour

- I - Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ?
- II - Les 4 solutions étudiées
- III - La solution privilégiée
- IV – Le financement du projet
- V - La concertation publique et au-delà

Sarah Emmelin
Responsable d'opération, DREAL Rhône-Alpes



Vue aérienne du carrefour des Couleures

PRÉFET DE LA DRÔME

4

I - Pourquoi aménager le carrefour des Couleures ?

PRÉFET DE LA DRÔME

5

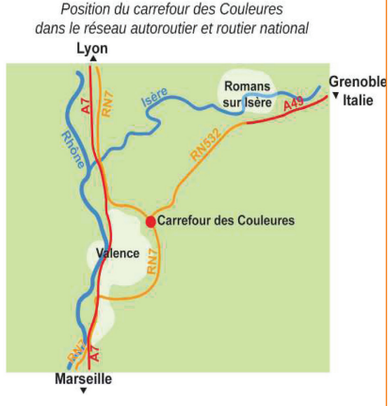
Une double fonction pour un carrefour

> Un rôle stratégique d'articulation des grands axes de circulation routière

> Un carrefour de desserte locale :
- relations domicile-travail
- pôles commerciaux des zones de Laye et des Couleures

> A cause de ces deux fonctions, le carrefour est régulièrement saturé :
- en semaine aux heures de pointe (cumul des déplacements domicile-travail et du transit)
- le samedi après-midi (cumul de la circulation liée aux centres commerciaux et du transit).

Position du carrefour des Couleures dans le réseau autoroutier et routier national



PRÉFET DE LA DRÔME

6

Paysage et cadre de vie

- Paysage d'entrée de ville standard, zone commerciale
- Environnement agricole et reliquats de milieu naturel (vallon de la Barberolle)
- Des ouvertures sur le grand paysage (Vercors)



La Barberolle



Alignement d'arbres le long de la RD432

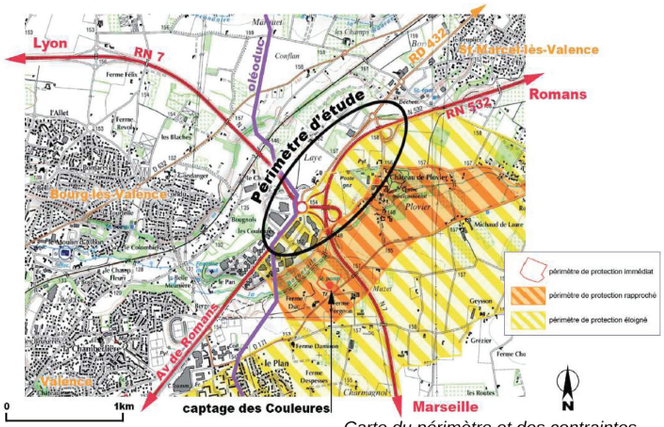


Vue aérienne du carrefour des Couleures : un environnement agricole

7

Un périmètre d'étude élargi

Un périmètre élargi autour du carrefour des Couleures pour avoir une vision plus fine des dysfonctionnements constatés et apporter une réponse pertinente.



Carte du périmètre et des contraintes

8

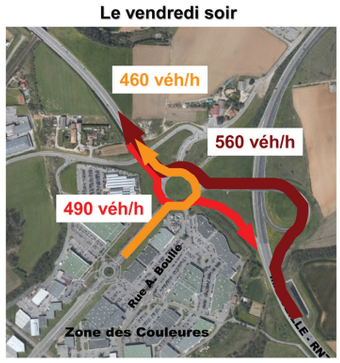
Un carrefour saturé aux heures de pointe

- Entre 4 500 et 4 800 véh/h dans le carrefour aux heures de pointe ;
- Embouteillage par exemple pour un automobiliste qui se déplace entre l'avenue de Romans et Saint-Marcel-lès-Valence :

  - les soirs de semaine : perte de temps d'environ 5 minutes ;

  - et le samedi : perte de temps d'environ 10 minutes.

Le vendredi soir



9

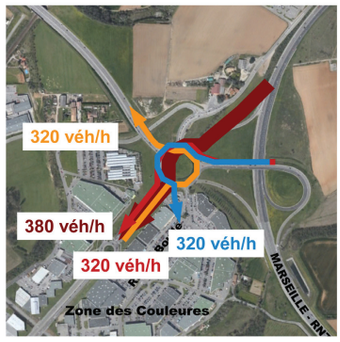
Un carrefour saturé aux heures de pointe

- Entre 4 500 et 4 800 véh/h dans le carrefour aux heures de pointe ;
- Embouteillage par exemple pour un automobiliste qui se déplace entre l'avenue de Romans et Saint-Marcel-lès-Valence :

- les soirs de semaine : perte de temps d'environ 5 minutes ;

- et le samedi : perte de temps d'environ 10 minutes.

Le samedi soir



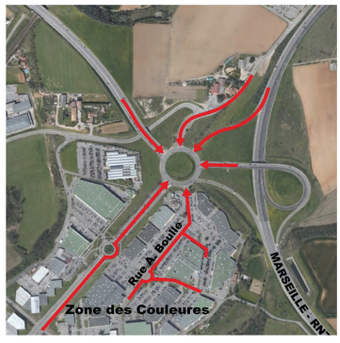
PRÉFET DE LA DRÔME

Un carrefour saturé aux heures de pointe

- Entre 4 500 et 4 800 véh/h dans le carrefour aux heures de pointe ;
- Embouteillage par exemple pour un automobiliste qui se déplace entre l'avenue de Romans et Saint-Marcel-lès-Valence :

- les soirs de semaine : perte de temps d'environ 5 minutes ;

- et le samedi : perte de temps d'environ 10 minutes.



Les remontées de file sur presque toutes les branches du carrefour

PRÉFET DE LA DRÔME

Des besoins en mobilité

- Des discontinuités dans le réseau 2 roues à prendre en compte dans la logique du schéma directeur cyclable de l'agglomération ;
- Fiabiliser les temps de parcours des transports en commun (lignes 9, 15 et Intercitéa concernées)







PRÉFET DE LA DRÔME

Synthèse des objectifs du projet

- **Séparer les flux de circulation nationale de la circulation locale,**

  en assurant une intégration architecturale et paysagère du projet d'aménagement, en cohérence avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'entrée de ville de Valence.

- **Rendre la circulation plus fluide et plus sûre,**

  pour tous les types d'usages : voitures, poids lourds, modes doux et transports en commun.

PRÉFET DE LA DRÔME

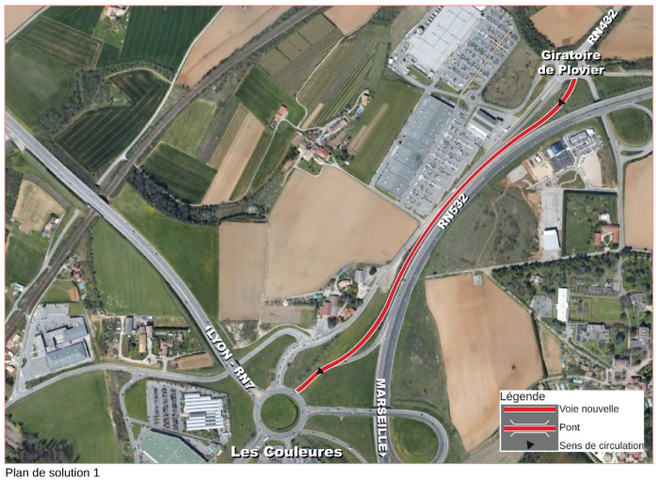
13

II - Les 4 solutions étudiées

PRÉFET DE LA DRÔME

14

Solution 1 : 1,5M€

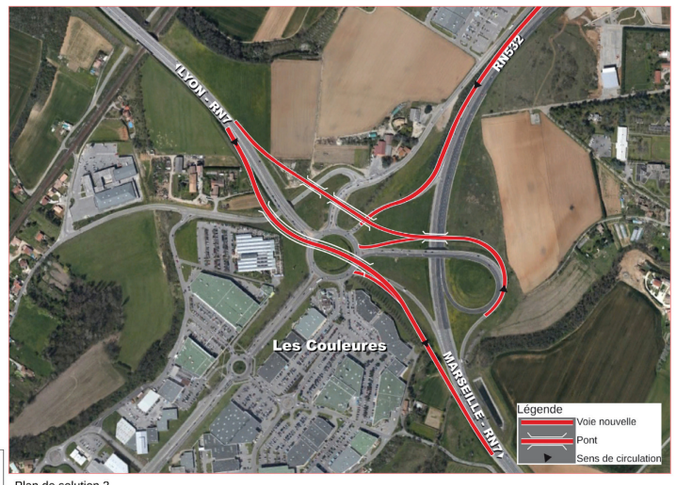


Plan de solution 1

PRÉFET DE LA DRÔME

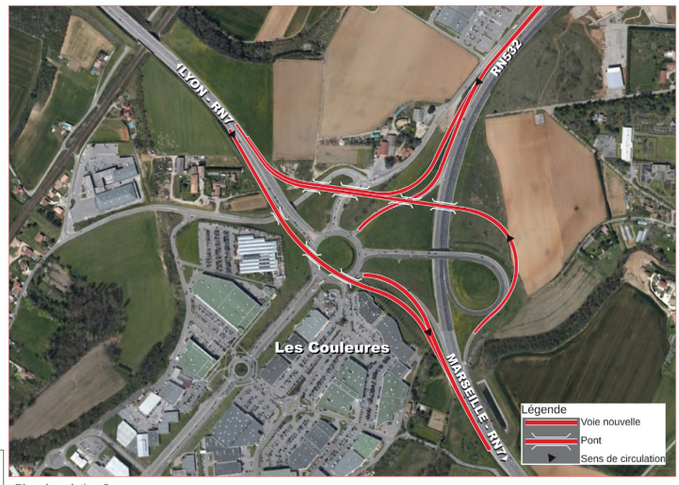
15

Solution 2 : 28M€



Plan de solution 2

Solution 3 : 37 M€



Plan de solution 3

Solution 4 : 38M€



Plan de solution 4

Comparaison des solutions

	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4
Coût	1,5 M€	28M€	37M€	38M€
Réduction du trafic sur le rond-point*	-2,7 %	-20,3 %	- 25,5 %	-33,6 %
Impact Travaux	Peu d'impact	Circulation sous travaux possible	Circulation sous travaux possible	Travaux plus long, Circulation sous travaux difficile

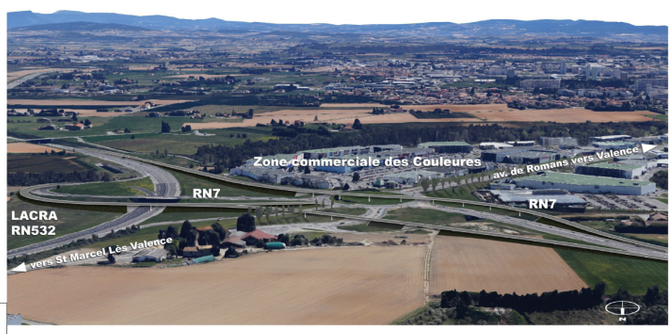
** Le soir en semaine à l'heure de pointe, l'année de mise en service*

=> Solution 2, représente le meilleur compromis pour le maître d'ouvrage et les partenaires

PRÉFET DE LA DRÔME

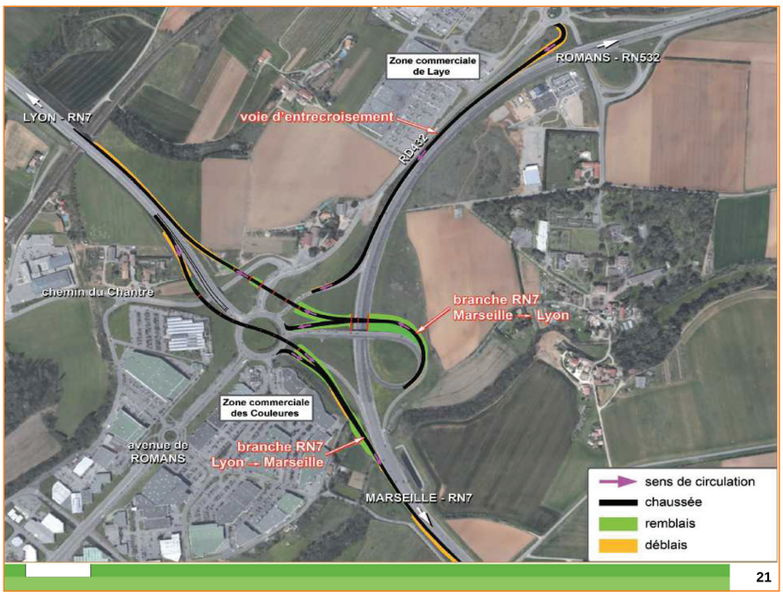
19

III - La solution privilégiée



PRÉFET DE LA DRÔME

20



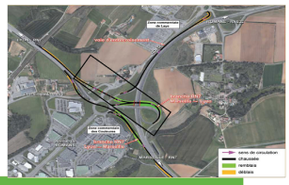
21

Zoom 1

- Les véhicules sortent de la RN7 par la sortie 35 existante. Puis après avoir franchi la RN532 grâce à un pont, il leur est possible d'éviter le carrefour en passant par-dessus la RD432 et le chemin du Chantre pour venir s'insérer sur la RN7 plus au nord.







PRÉFET DE LA DRÔME

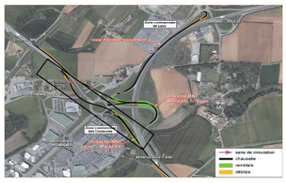
22

Zoom 2

- Les véhicules en transit sortent de la RN7 avant d'arriver au carrefour des Couleures. Grâce à un long pont de 240 m, ils passent au-dessus du chemin du Chantre et du carrefour. Puis, retrouvent la RN7 en direction du sud.







PRÉFET DE LA DRÔME

23

Zoom 3 : le réaménagement le long de la RN532

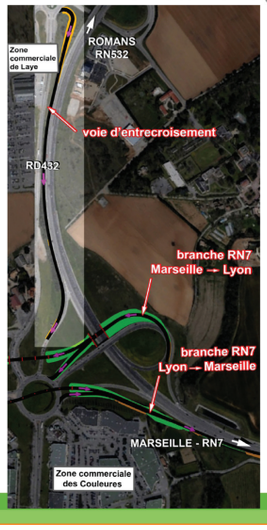
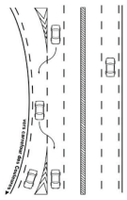


Schéma de fonctionnement



Création d'une nouvelle voie d'accès directe à la LACRA (RN532) depuis Saint Marcel-les-Valence :

- permet d'éviter le carrefour des Couleures aux heures de pointe et de gagner ainsi plus facilement la voie rapide en direction du Sud ;
- permet de diminuer d'environ 30 % la circulation sur l'entrée de la RD432 du rond-point.

PRÉFET DE LA DRÔME

24

L’insertion paysagère

L’intégration architecturale, environnementale et paysagère de l’ouvrage sera recherchée pour donner aux Valentinois une entrée de ville à la fois fonctionnelle et qualitative.



Vue depuis l'avenue de Romans : le pont très long permet de garder des ouvertures

PRÉFET DE LA DRÔME

25

Vue 3D du projet

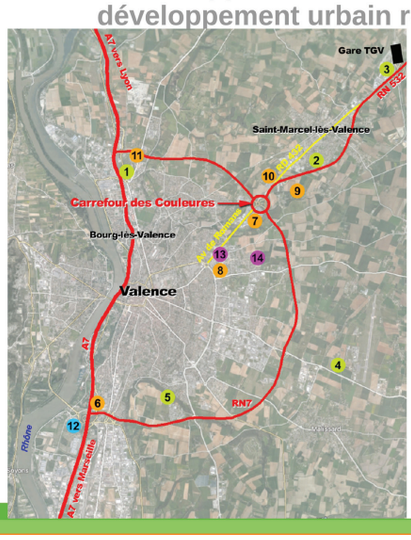


Vue depuis la RN532 : le pont au-dessus de la RN532 reste au même niveau que le pont actuel

PRÉFET DE LA DRÔME

26

Une amélioration apportée liée aux hypothèses de développement urbain retenu



PROJETS D'AMÉNAGEMENT, hypothèse de développement urbain

Zones d'activité / Zones industrielles

1. Développement de la zone de l'Armalier *(artisanat)*
2. Développement de la zone de la Roche *(artisanat / activités diverses)*
3. Extension de la ZAC de Rovaltain *(tertiaire / technologique)*
4. Extension de la ZAC de Chabeuil *(industrie / aéronautique)*
5. Développement de la zone de Lautagne *(tertiaire / technologique)*

Zones d'Aménagement Commercial

6. ZACOM Hugo de Provence
7. ZACOM Couleures II *délocalisation de l'enseigne Décathlon*
8. ZACOM Valence 2 *relocalisation de l'enseigne Décathlon*
9. Zone de Pioulier *ouverture d'un nouveau restaurant et d'un hôtel*
10. ZACOM de Leye *extension de Castorama*
11. ZACOM Montée du Long *création d'un magasin de bricolage*

Zones logistiques

12. Parc multimodal sud Rhône Alpes

Logements

13. Écoquartier Friche Bricker
14. Quartier La Bayot

PRÉFET DE LA DRÔME

27

Les apports du projet en termes de trafic

Le projet permet de fluidifier complètement la circulation le vendredi soir (et donc tous les jours de la semaine)

- Gain de temps : entre 6 et 8 minutes sont gagnées en moyenne pour aller de la zone des Couleures (avenue de Romans) jusqu'à Saint-Marcel-lès-Valence
- Gain de temps de 2 minutes pour les automobilistes qui passent par la RN7, avec un meilleur confort de circulation (plus d'arrêt ou de ralentissement au niveau du rond-point).

> Film d'écoulement du trafic le vendredi soir

PRÉFET DE LA DRÔME

28

Les apports du projet en termes de trafic

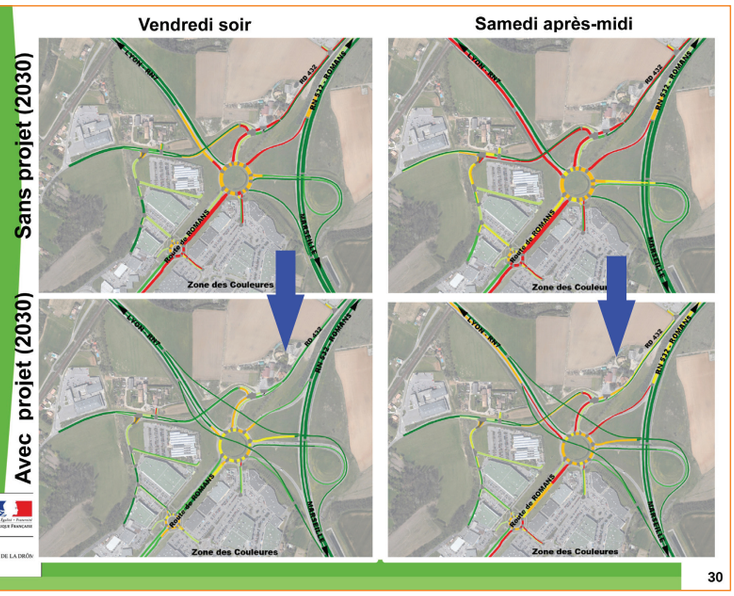
Le samedi après-midi, l'amélioration est moins forte : toutefois, le gain de temps par rapport à la situation actuelle est important, notamment sur la RD432 et l'avenue de Romans, aujourd'hui totalement congestionnées à cette période.

- Plus de 12 minutes sont gagnées en 2020 pour aller de la zone des Couleures (av. de Romans) jusqu'à Saint-Marcel-lès-Valence (après le carrefour du magasin Castorama)
- Gain de temps : entre 6 et 11 minutes pour les automobilistes qui passent sur le trajet RN7 Nord vers RN7 Sud.

> Film d'écoulement du trafic le samedi après-midi

PRÉFET DE LA DRÔME

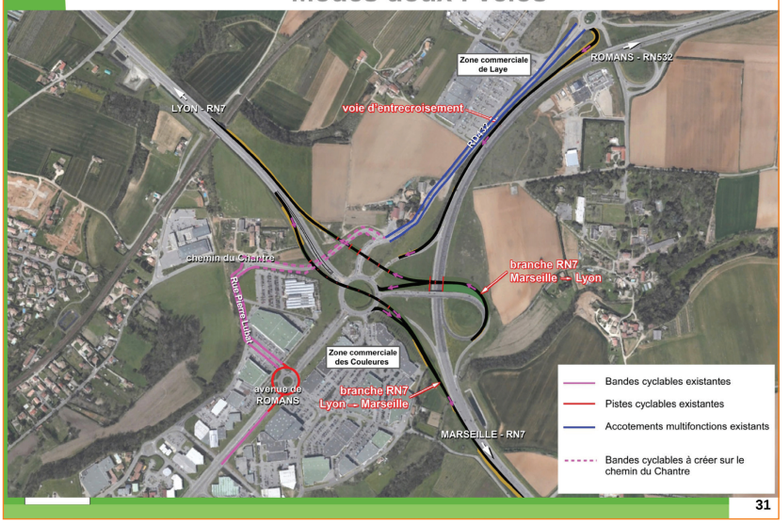
29



PRÉFET DE LA DRÔME

30

Les aménagements complémentaires
Modes doux : vélos



31

Modes doux : vélos

- Privilégier le bouclage des aménagements existants et ne pas inciter les cyclistes à emprunter le giratoire des Couleures.
- Pour assurer la continuité entre les bandes cyclables (zone commerciale) et les bandes multifonctions (RD432) :

  => création de bandes cyclables sur le chemin du Chantre et courte section de piste cyclable sous le pont existant de la RN7



Vue depuis le chemin du chantre

32

Les aménagements complémentaires
Transports en commun

- Temps de parcours amélioré et fiabilisé le vendredi soir pour toutes les lignes (et donc tous les jours de la semaine) ;
- Le samedi après-midi le projet améliore la situation, mais le trafic reste très chargé, notamment sur la bretelle RN532

  => Des pistes d'amélioration pour la ligne Intercitéa et les car TER dans le sens Romans/Valence par la RN532 seront étudiées par la suite ;



Bus intercitéa

33

Les aménagements annexes au projet



34

VI - Le financement du projet

35

Coût et financement

- Le coût à terminaison 2020 s'élève à 28 M€ (comprenant tous les frais : travaux, études, acquisitions foncières).
- Le financement est assuré suivant la répartition suivante :

	Montant	Quote part
État	18 M€	64,2 %
Conseil départemental de la Drôme	5 M€	17,9 %
Valence	4,61 M€	16,5 %
Saint-Marcel-lès-Valence	0,39 M€	1,4 %

36

V - La concertation publique et au-delà

PRÉFET DE LA DRÔME

37

La concertation en cours

- Lors de la concertation publique, chacun peut s'informer et s'exprimer :
  - En consultant
    - le site internet www.carrefourdescouleures.fr ,
    - le dossier de concertation disponibles en mairies de Valence et de Saint-Marcel-lès-Valence et sur internet
    - les expositions et sur les zones commerciales de Laye et des Couleures et
  - Donner son avis :
    - par mail : carrefourdescouleures@developpement-durable.gouv.fr,
    - par courrier,
    - sur les registres en mairie,
    - lors des réunions publiques.

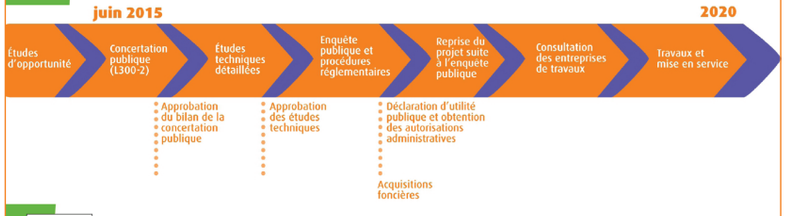
Chronologie de la concertation



CONCERTATION PUBLIQUE DU 1ER AU 28 JUIN 2015

Les prochaines étapes...

- Après approbation du bilan de la concertation publique, les études techniques détaillées débuteront.
- Une nouvelle phase de consultation du public aura ensuite lieu lors des enquêtes publiques. Chacun pourra à nouveau prendre connaissance de l'avancée des études et se prononcer sur le projet.



PRÉFET DE LA DRÔME

39

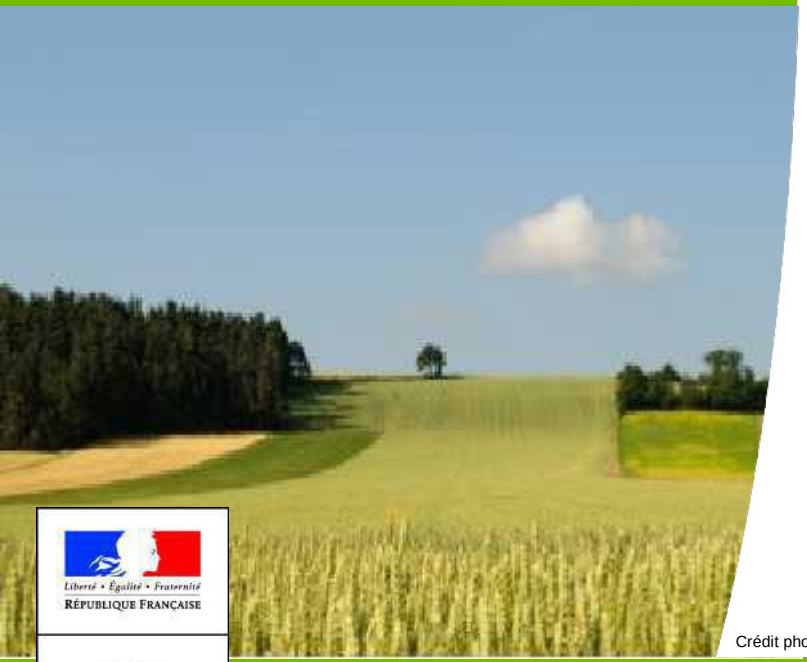
Groupement Intervia Études - Trafalgare - L'agence Mars - Agence //K// architectes © DREAL Rhône-Alpes, Intervia, Valence-Romans Déplacements, l'agence //K// architectes.

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
RHÔNE-ALPES
5, place Jules Ferry 69006 Lyon
Adresse postale : 69453 Lyon cedex 06
Tél : 33 (04) 26 28 60 00

www.developpement-durable.gouv.fr

RN7 – Carrefour des Couleures à Valence

Solution alternative et poursuite des études



Crédit photo : Arnaud Bouissou/MEDDE

DREAL Auvergne Rhône-Alpes

COPIL

11 mars 2016, en préfecture de la Drôme

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes

Etat actuel



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Contexte

- **25 septembre 2013** : COPIL choix solution 2
- **16 septembre 2014** : COPIL validation de la solution 2 avec les nouveaux élus
- **Fin 2014 - avril 2015 :** approfondissement de la solution 2 et reprise des études de trafic sur un périmètre plus large, permettant de vérifier le fonctionnement du réseau local
- **Juin 2015** :
  - Signature de la note d'intention
  - Concertation L 300-2 pour présenter la solution préférentielle (2): ponts permettant de relier les flux RN7 en passant au dessus du giratoire actuel

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Contexte

- **25 septembre 2015** : COPIL de présentation du Bilan de la concertation :
  - Solution 2 est toujours préférentielle
  - La solution alternative dite « semi-enterrée » doit être étudiée dans le modèle de trafic
  - Préparation du marché d'études préalables à la DUP
- **Novembre 2015** : comptages complémentaires
- **Novembre-décembre 2015** : mise à jour du modèle et appropriation du diagnostic complémentaire
- **Déc. 2015**: transmission du CCTP du marché d'étude préalable
- **Janvier-février 2016** : mise à jour des résultats pour la solution 2 et test de la solution « semi-enterrée »

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution 2

- **Coût :** 28M€ à terminaison
- Passage de la RN7au dessus du giratoire actuel (conservé), par deux ponts
- **Qualité de l'entrée de ville** : effet de porte, importance du traitement paysager d'un ouvrage imposant dans un paysage de plateau
- **Desserte des zones commerciales**
  - Couleures : bonne desserte (accès Boulle et giratoire des Couleures conservé
  - Laye : amélioration (ajout de la voie d'entrecroisement)
- **Phase chantier** : complexe, mais possibilité de phaser le chantier en maintenant la circulation (giratoire conservé)



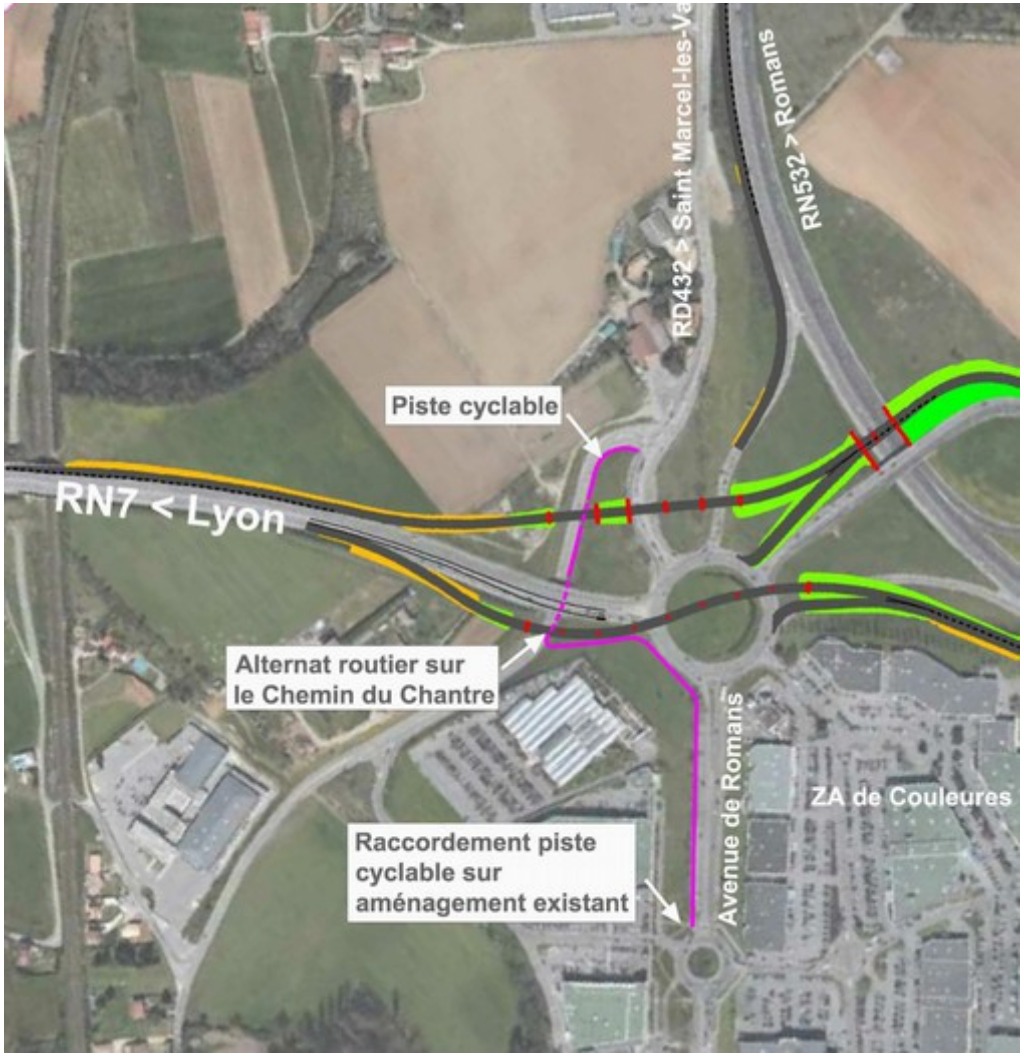
Futur ouvrage enjambant le giratoire des Couleures actuel

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution 2

- 2 possibilités pour les passages vélos :
  - Solution passage enterré, coût supplémentaire : 850k€
  - Passage en piste cyclable par le chemin du Chantre : environ 100 k€
- Passage des bus :
  - voies bus existantes sur Avenue de Romans et RD432.
  - Des pistes de solutions TC pour la RN532 seront étudiées dans le cadre des études préalables
    - Gestion dynamique par feux priorisant la voie issue de la RN532 ;
    - Voie supplémentaire.

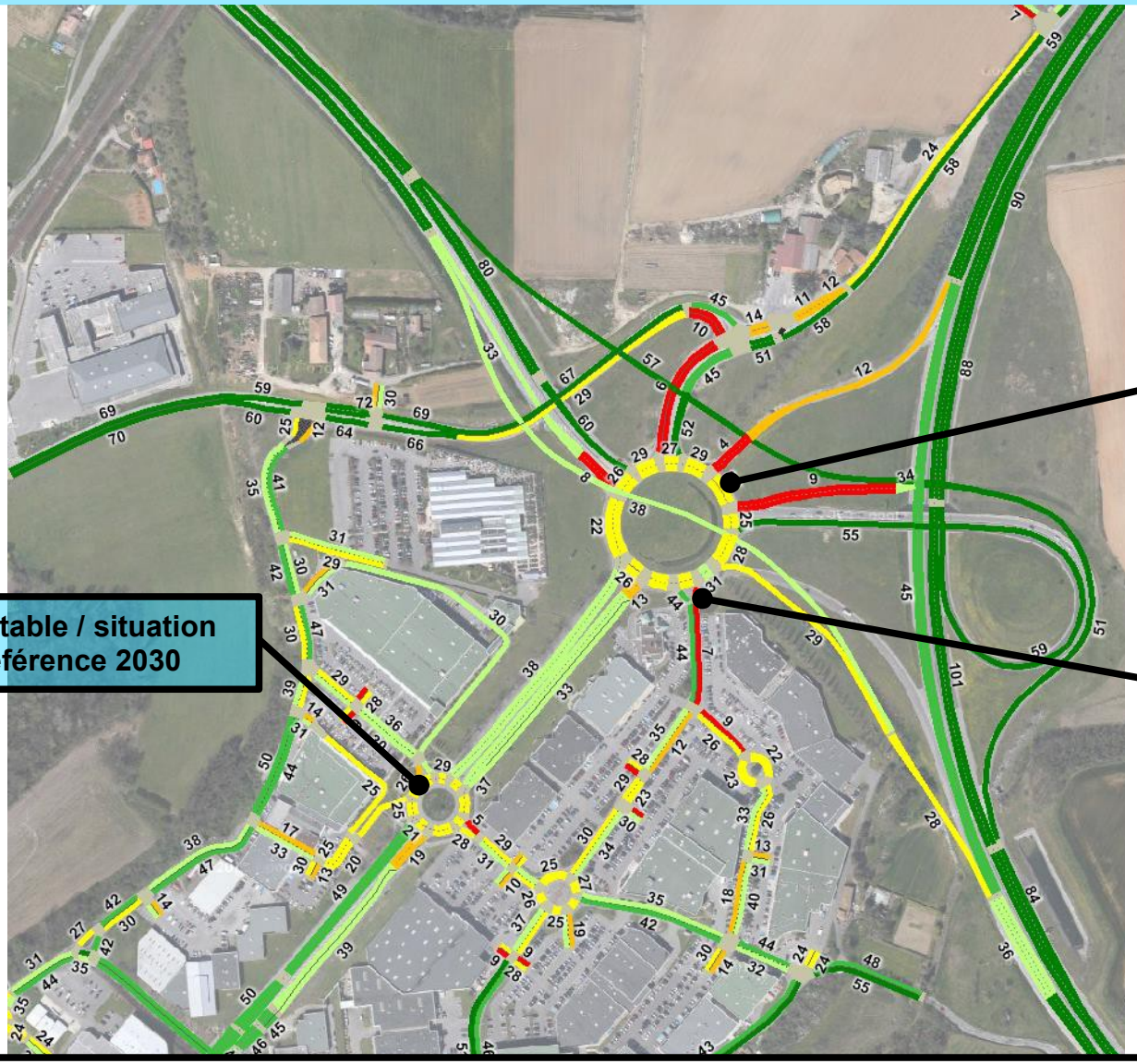


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution 2

A l'horizon 2030 – le vendredi soir



Diminution de 18 % du trafic / situation de référence 2030

Trafic stable / situation de référence 2030

Maintien d'une difficulté ponctuelle d'insertion due au trafic sur l'anneau

Vitesse moyenne
- moins de 10 km/h
- 10 à 20 km/h
- 20 à 30 km/h
- 30 à 40 km/h
- 40 à 50 km/h
- plus de 50 km/h

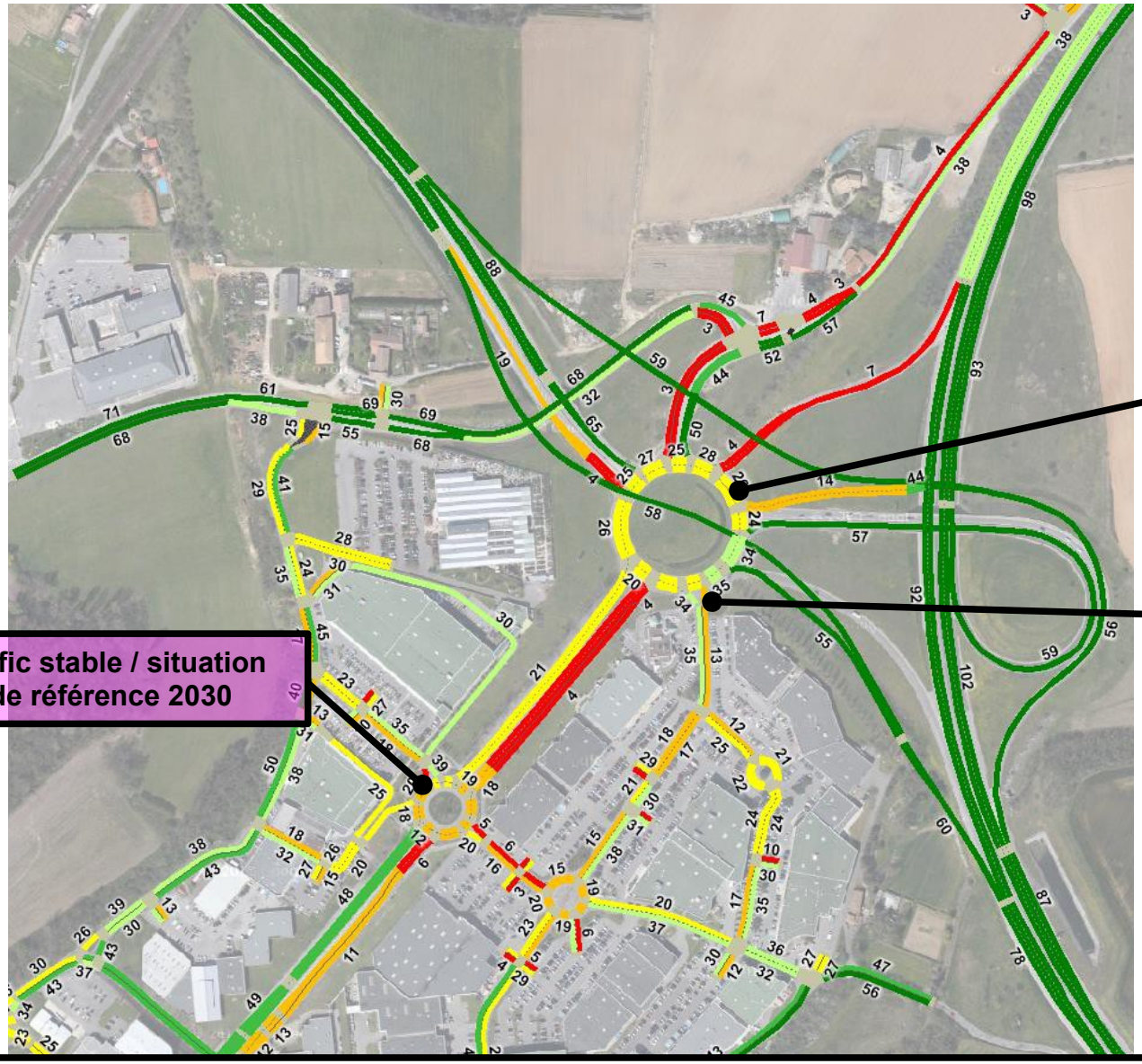
Bon fonctionnement à l'exception de quelques retenues ponctuelles sur la rue Boulle

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution 2

A l'horizon 2030 – le samedi après-midi



Diminution de 11 % du trafic / situation de référence 2030

Maintien d'une difficulté d'insertion due au trafic sur l'anneau et au trafic sur la branche

Trafic stable / situation de référence 2030

Vitesse moyenne
- moins de 10 km/h
- 10 à 20 km/h
- 20 à 30 km/h
- 30 à 40 km/h
- 40 à 50 km/h
- plus de 50 km/h

Amélioration globale mais dysfonctionnements résiduels sur la RN532, la RD432 et l'avenue de Romans, en entrée sur le giratoire des Couleures

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution 2

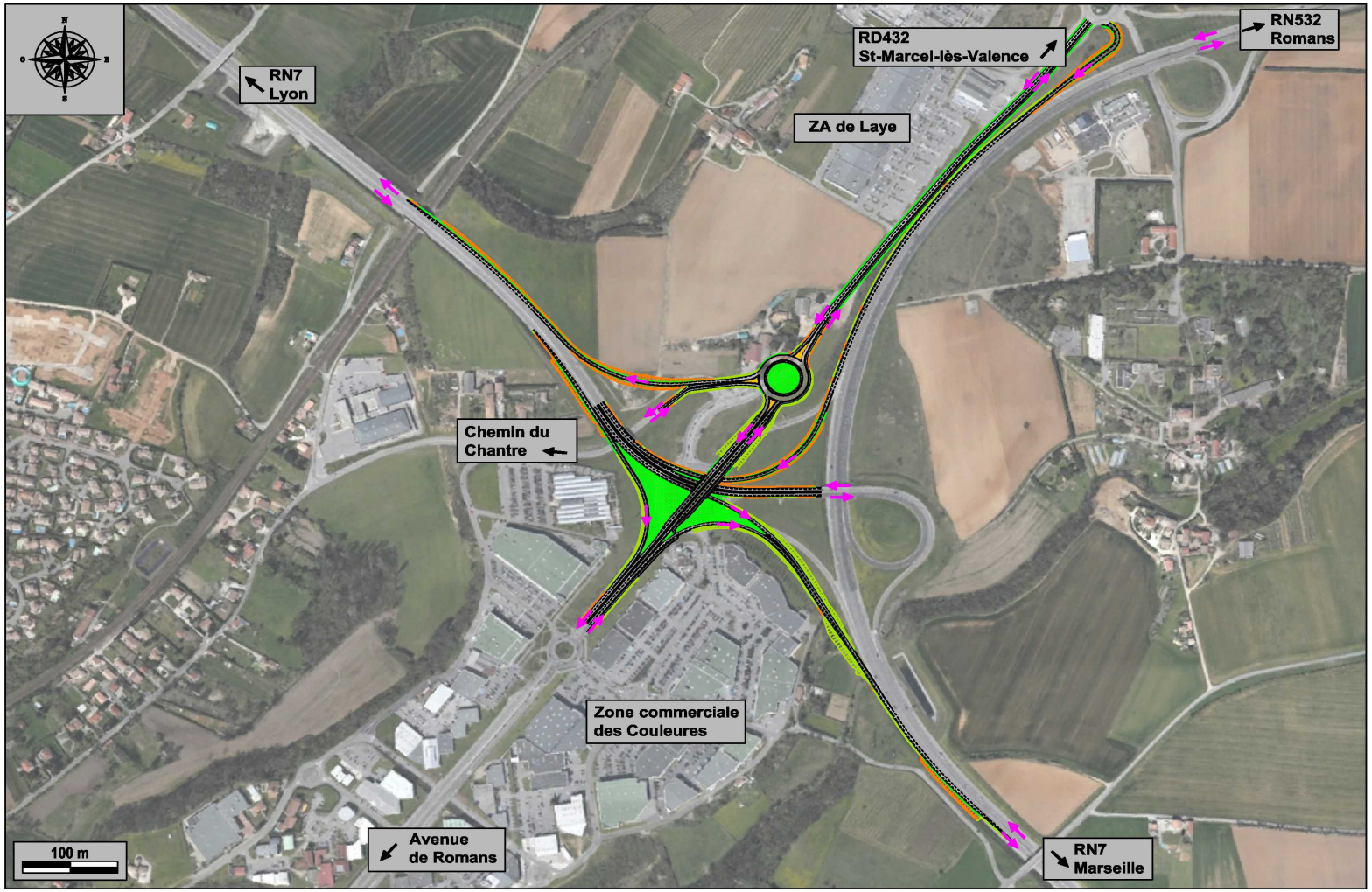
- Vendredi soir et par extension les soirs de la semaine :
  - Bon fonctionnement à l'exception de quelques retenues ponctuelles sur la rue Boulle
- Samedi après-midi :
  - Baisse globale des temps de parcours
  - Dysfonctionnements résiduels moindre qu'en situation de référence :
    - RN532 : risques de remontées de file sur la section courante
    - RD432
    - Avenue de Romans

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution semi-enterrée

- Coût à terminaison 2020 : 28M€, dont 3,5M€ pour les voies bus et vélos
- Passage des vélos : possibilité d'un piste cyclable continue (sauf au niveau des bretelles de l'échangeur) entre l'avenue de Romans et la RD 432 (plovier)
- Voies en site propre bus entre Avenue de Romans et RD 432



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution semi-enterrée

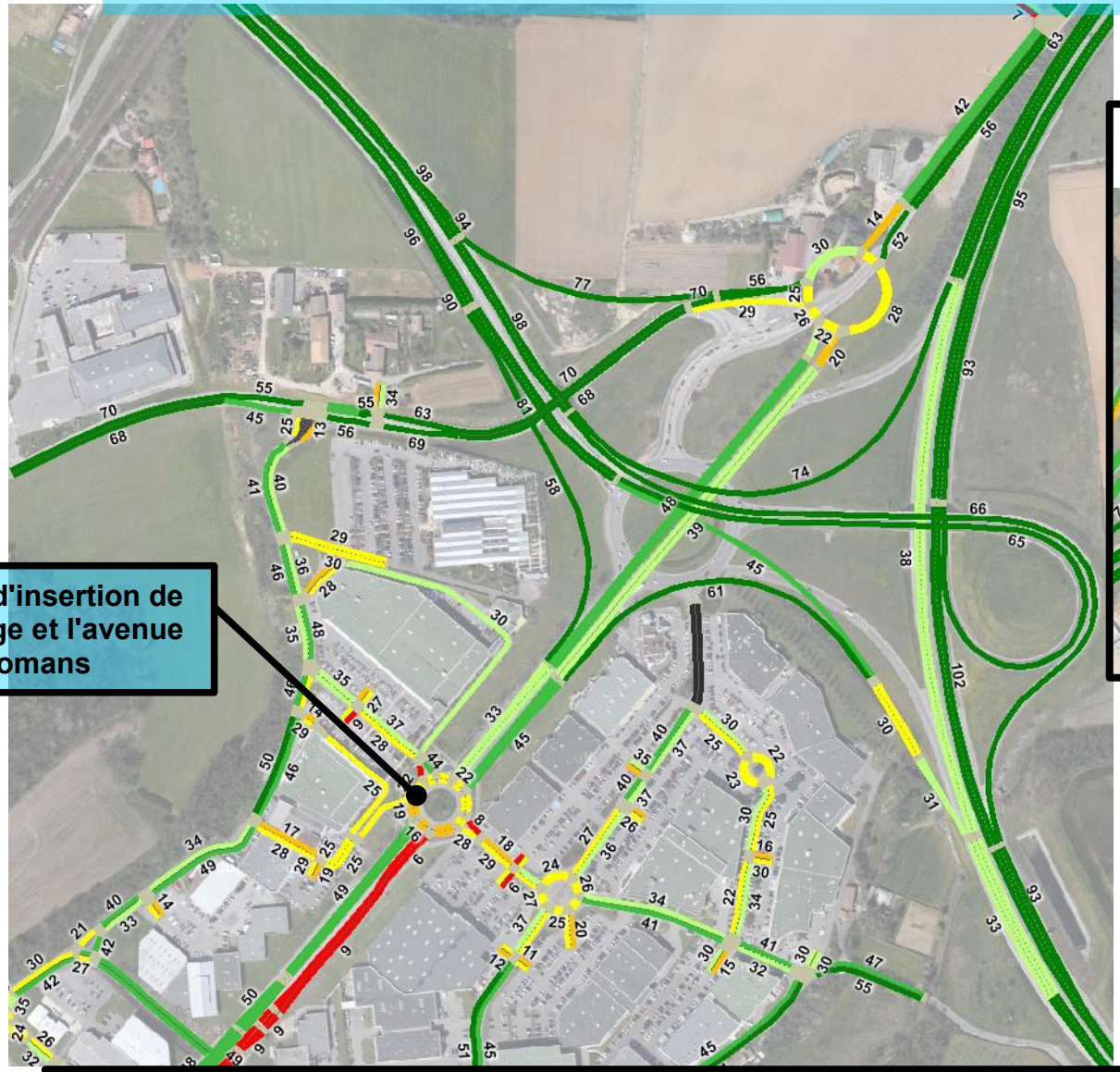
- **Entrée de ville :**
  - logique d'axe de l'entrée de ville
  - importance du traitement paysager de l'échangeur autoroutier au croisement avec l'axe de l'entrée de ville
- **Desserte zones commerciales :**
  - **Couleures** : accès Boulle fermé, le samedi trafic reporté sur le giratoire Darty
  - **Laye** : difficile le samedi après-midi car report des trafics d'échanges sur le Plovier
- **Phase chantier :** phasage des travaux complexes et à approfondir lors des études préalables

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

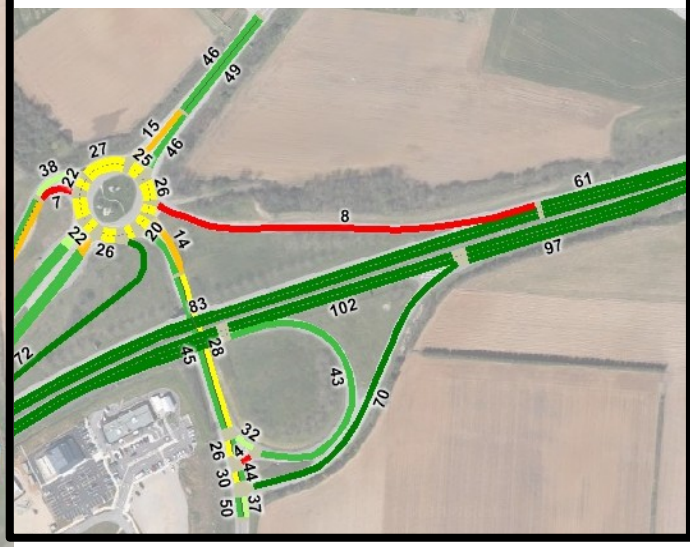
Solution semi-enterrée

A l'horizon 2030 – le vendredi soir



Difficultés d'insertion de la rue Delage et l'avenue de Romans

Secteur du Plovier



Vitesse moyenne
- moins de 10 km/h
- 10 à 20 km/h
- 20 à 30 km/h
- 30 à 40 km/h
- 40 à 50 km/h
- plus de 50 km/h
- rue Boulle fermée

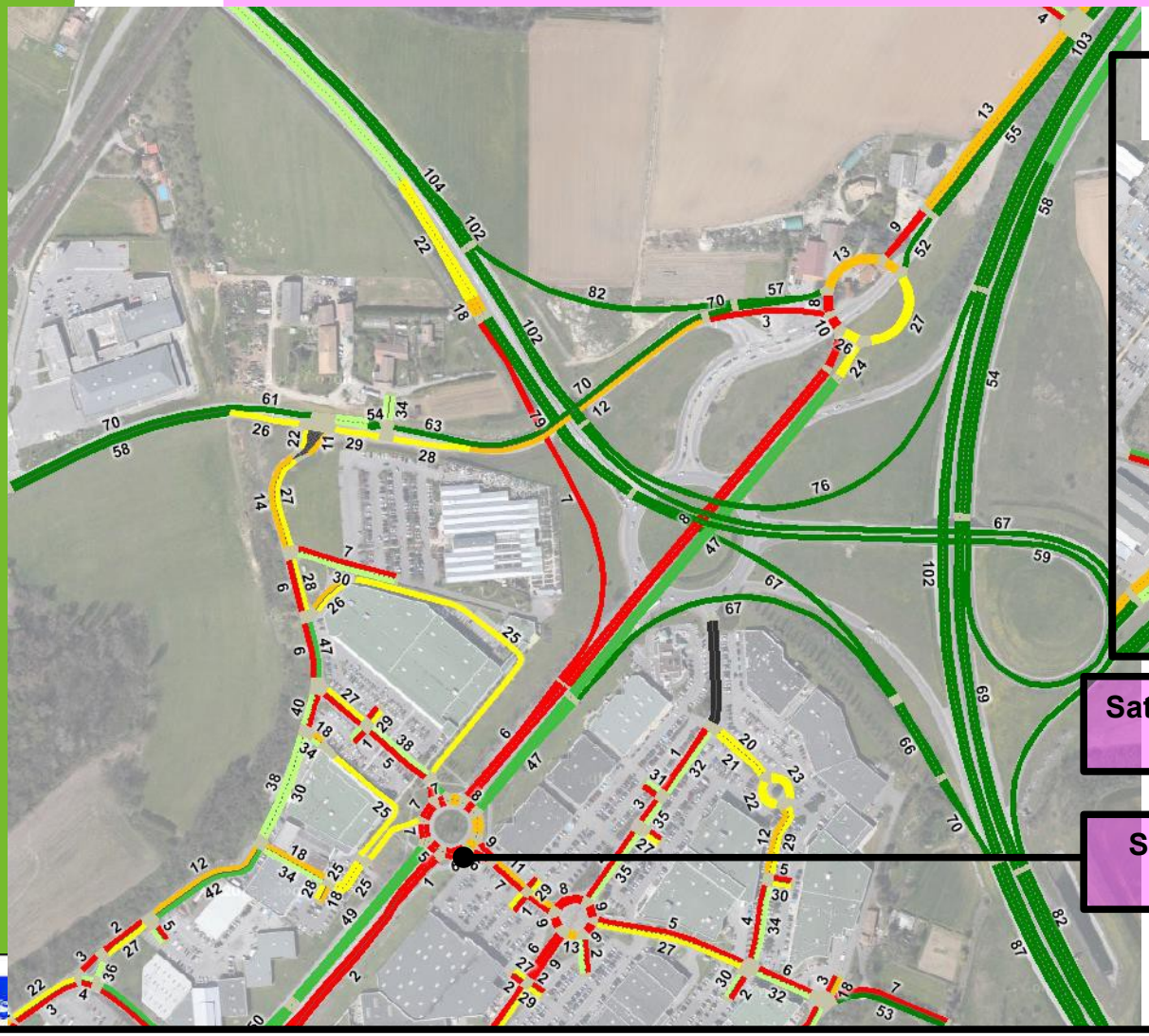
Bon fonctionnement le vendredi soir au niveau des Couleures.
Au niveau du Plovier, remontées de file sur la RN532 en limite de la section courante

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

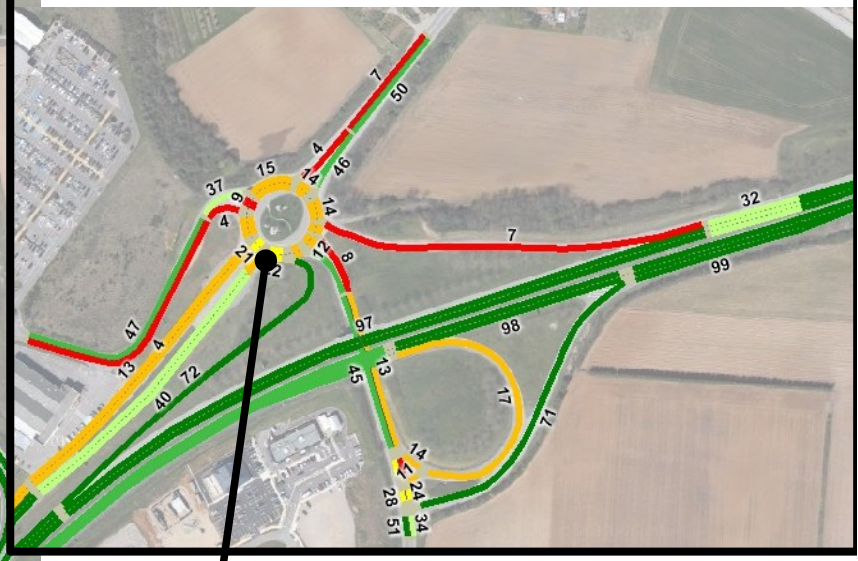
PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution semi-enterrée

A l'horizon 2030 – le samedi après-midi



Secteur du Plovier



Saturation du giratoire du Plovier

Saturation du giratoire Darty

Vitesse moyenne
- moins de 10 km/h
- 10 à 20 km/h
- 20 à 30 km/h
- 30 à 40 km/h
- 40 à 50 km/h
- plus de 50 km/h
- rue Boulle fermée

La fermeture de la rue Boulle induit un report de trafic sur le giratoire Darty générant de fortes difficultés d'insertion des trafics sur la branche nord et la branche sud.
Le secteur du Plovier est lui aussi fortement congestionné.

Comparaison des 2 solutions

Synthèse	Référence	Variante 2 (concertation)	Variante semi-enterrée
Indicateurs trafic			
Accessibilité ZC Couleures - Vendredi soir (/5)	1,0	5,0	4,0
Accessibilité ZC Couleures - Samedi a-m (/5)	1,0	3,4	0,0
Accessibilité ZC Laye - Vendredi soir (/5)	1,0	5,0	5,0
Accessibilité ZC Laye - Samedi a-m (/5)	1,0	3,4	0,0
Temps de parcours RN7 - RN7 (/5)	1,0	4,3	5,0
Temps de parcours RN532 - RN7 (/5)	0,0	3,3	5,0
Temps de parcours Valence - St-Marcel (/5)	1,3	4,0	2,7
Temps de parcours RN - local (/5)	1,7	4,7	2,7
Critères trafic (/40)	**8,0**	**33,1**	**24,3**
Indicateurs de faisabilité / aménagement			
Coût (/5)	5,0	2,0	2,0
Travaux phase chantier (/5)	5,0	4,0	2,0
Intégration bus (/5)	2,0	2,0	4,0
Intégration vélos (/5)	2,0	2,0	4,0
Cheminements piétons (/5)	2,0	2,0	1,0
Impact paysager / entrée de ville (/5)	1,0	2,0	2,0
Critères faisabilité / aménagement (/30)	**17,0**	**14,0**	**15,0**
Total /10	**3,6**	**6,7**	**5,6**

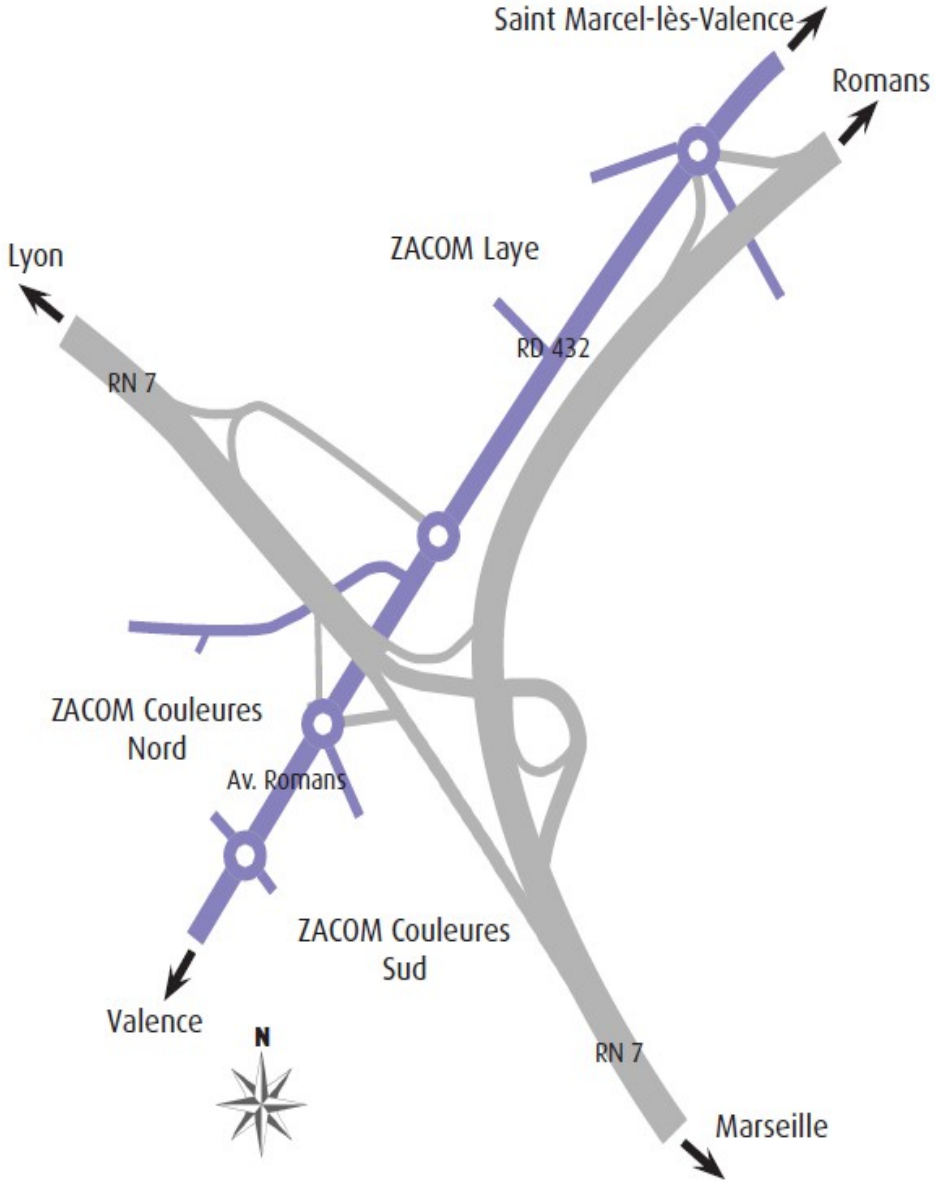
- Possibilité d'optimiser la solution semi-enterrée

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution semi-enterrée optimisée

- Meilleure répartition du trafic:
  - Amélioration de la desserte de la zone des Couleures Sud
  - Bon fonctionnement du giratoire du Plovier
- Aménagement de l'entrée de ville à définir : logique d'axe
- Etude conception plus approfondie nécessaire (géométrie, coût)



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Financements

- Coût à terminaison 2020 de 28 M€
- Projet inscrit au CPER avec la clé de répartition
  - Etat : 18 M€ (64%)
  - Collectivités : 10M€ (36%)
- La note d'intention proposait la répartition suivante :
  - Conseil Départemental de la Drôme : 5 M€
  - Communes de Valence : 4,61M€
  - Commune de Saint-Marcel-lès-Valence, 0,39M€

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Programme d’études

Été 2016 – 2017

- Etudes préalables
  - **étude d’approfondissement de la conception, assainissement**
  - **étude d’intégration architecturale et paysagère dans l’entrée de ville**
  - **études associées et étude d’impact**
  - **dossier d’enquête publique conjointe (Loi sur l’eau, environnement, et déclaration d’utilité publique)**
- Inventaires Faune Flore
- Etudes géotechniques
- Etudes topographiques complémentaires

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Calendrier

Sous réserve de l'obtention des crédits nécessaires :

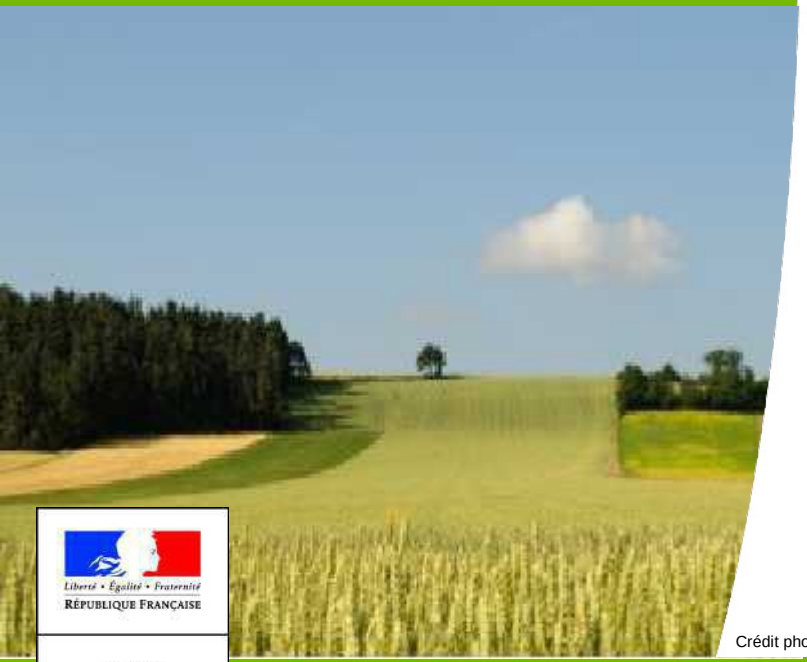
- mars à juin 2016 :
  - consultation pour le marché d'études préalables à l'enquête publique ;
  - Signature de la convention de cofinancement des études préalables
- Été 2016 à fin-2017 :
  - études préalables
  - préparation enquête publique ;
- Fin 2017 : enquête publique (après les périodes de réserves électorales présidentielles et législatives).
- 2018 : Phase PRO, acquisitions foncières
- 2019 : démarrage des travaux
- Fin 2020 : mise en service
- solution semi-enterrée optimisée : planning global maintenu/décalage d'un mois pour le lancement des études

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

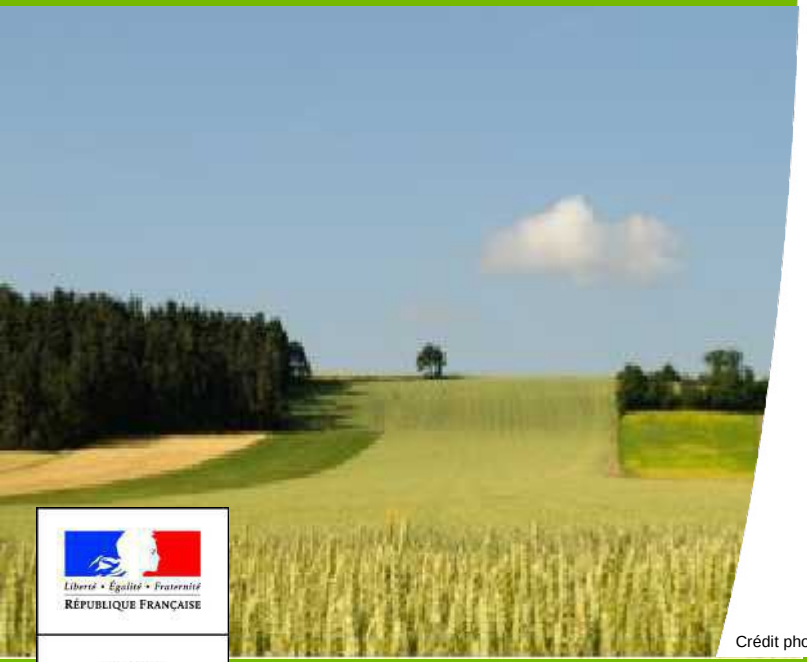
FIN

Merci de votre attention



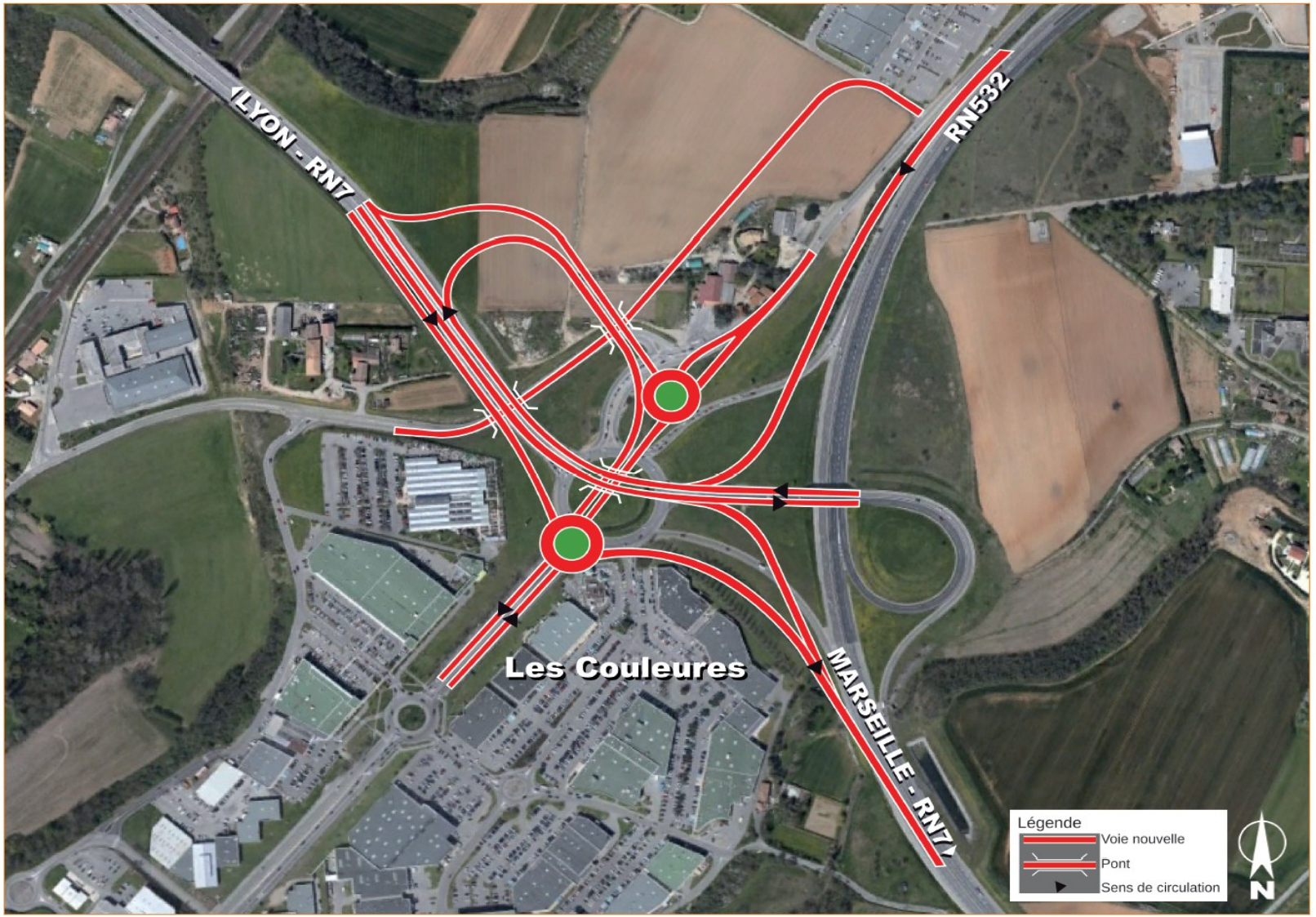
Crédit photo : Arnaud Bouissou/MEDDE

Annexes



Crédit photo : Arnaud Bouissou/MEDDE

Solution 4

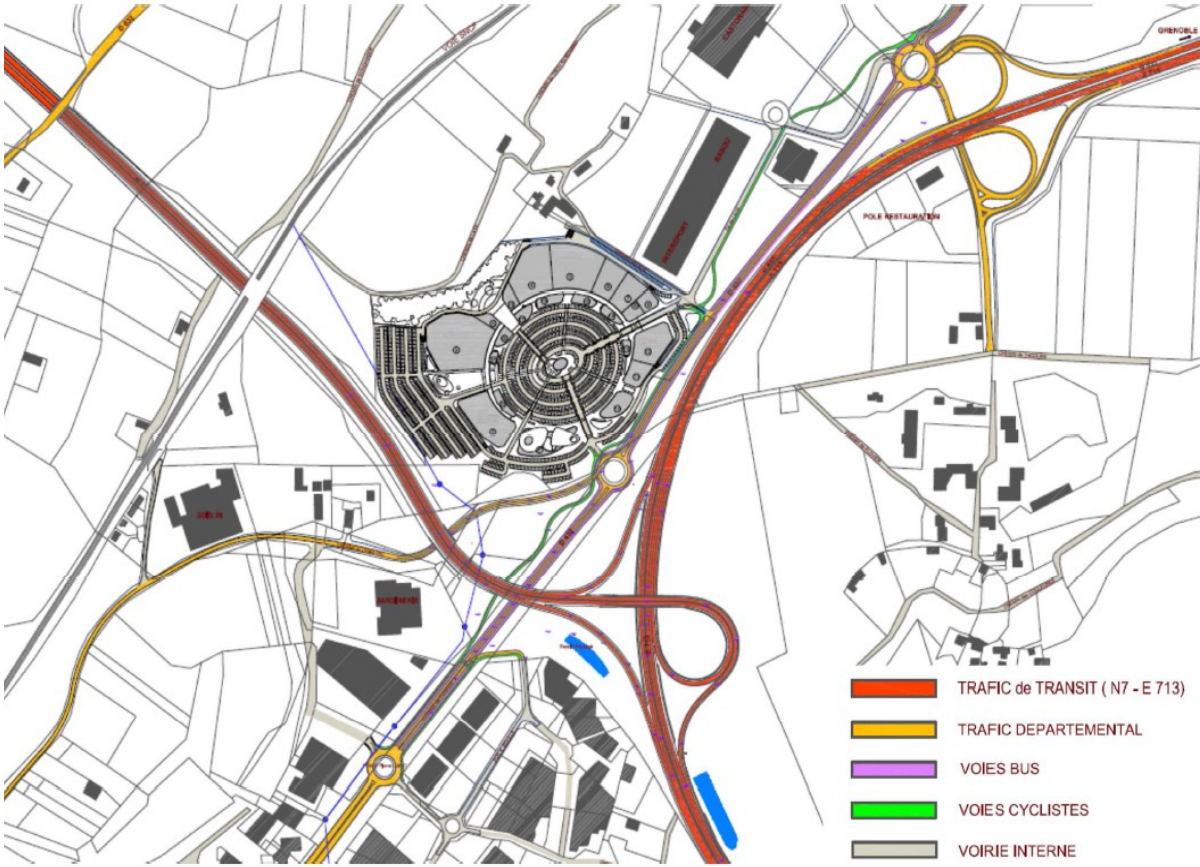


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Solution Guignard

- Solution proposée en octobre 2015 par le promoteur Guignard
- Report de l'ensemble des trafics d'échanges au Plovier
- Aucun accès direct
- Le giratoire du Plovier doit absorber une demande théorique multipliée par 2,3 à 2,5 par rapport à la situation de référence



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes (26)

Etude réalisée pour le compte de :

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VALENCE ROMANS SUD RHÔNE-ALPES



Rapport d'étude RA-120167-08-A
19 mai 2016

Intervenants
Sara SAINZ-PARDO
Céline BOUTIN

SOLDATA ACOUSTIC
Campus de la Doua 66, bd Niels Bohr - BP 52132 - 69603 VILLEURBANNE CEDEX - FRANCE
Tél. : 33 (0)4 72 69 01 22 - Fax : 33 (0)4 72 44 04 03
www.soldata-acoustic.com

AGENCE PARIS
parc de l'Île – 21 rue du Port
92022 NANTERRE Cedex
Tél : 33 (0)1 41 44 85 00
Fax : 33 (0)1 41 44 85 11

SAS au capital de 250 260 Euros – RCS LYON 451 270 276 – SIRET 451 270 276 - APE 7112 B - TVA FR 76451270276

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Sommaire

Synthèse non technique 4

1. Introduction 6

1.1 Contexte réglementaire et local 6
1.2 Les principaux textes réglementaires 9
1.3 Généralités sur le bruit 9
1.4 Mots et notions clés des cartes de bruit 11
1.5 Définition des objectifs 13

2. Analyse des cartes de bruit stratégiques 14

2.1 Méthodologie et hypothèses 14
2.2 Principaux résultats 15
2.3 Détermination des zones à enjeux 16

3. Bilan des actions réalisées entre 2002 et 2012 19

3.1 Actions du ressort des communes 19
3.2 Actions du ressort des gestionnaires 21

4. Actions réalisées ou à réaliser entre 2012 et 2017 26

4.1 Actions du ressort des communes 26
4.2 Actions du ressort des gestionnaires 27

5. Documents d'orientations stratégiques existants 31

6. Zones calmes 39

6.1 Localisation des zones calmes 39
6.2 Proposition d'actions de préservation des zones calmes 42

7. Types d'actions curatives et de préservation dans le cadre du PPBE 43

7.1 Les grands types d'actions préventives possibles 43
7.2 Les grands types d'actions curatives possibles 43

8. Les objectifs et actions curatives de la Communauté d'Agglomération 46

8.1 Objectifs de la ville de Valence repris dans son PLU 46
8.2 Les actions préventives de la Communauté d'Agglomération 47

9. Suivi du PPBE 48

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ANNEXES

Annexe 1. Plan général de localisation des zones à enjeux 49
Annexe 2. Fiches des zones à enjeux 51
Annexe 3. Etablissements sensibles en situation de dépassement 74
Annexe 4. Carte générale des zones calmes de la ville de Valence 76
Annexe 5. Localisation des zones calmes et des zones à objectif calme de la ville de Valence 78
Annexe 6. Plan des Zones Calmes de Bourg-lès-Valence 83
Annexe 7. Retours de la consultation publique 85

PLANCHES

Planche 1 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires de Valence Agglo ...7
Planche 2 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires d'Etoile-sur-Rhône 7
Planche 3 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires de Beauvallon 8
Planche 4 - Carte de multiexposition de Valence Agglo 14
Planche 5 - Tableau d'estimation des dépassements..... 15
Planche 6 - Localisation des 11 zones à enjeux 17
Planche 7 - Zones à enjeux retenues..... 18
Planche 8 - Localisation des zones de niveau sonore inférieur à 55dB(A)..... 39
Planche 9 - Liste des zones calmes par commune..... 41
Planche 10 -Liste des zones à objectif calme par commune (>55dB(A)) 42

Révisions

Ind	*Date*	*Rédaction*	*Vérification*	*Approbation*
A	19.05.16	S. SAINZ-PARDO	C. BOUTIN	A. BIGOT

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Synthèse non technique

La lutte contre les nuisances sonores est l'une des compétences transférées par les communes à la communauté d'agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes

La Directive Européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit, dans un premier temps, la réalisation de cartes stratégiques de bruit (CBS). Les CBS et les statistiques d'exposition au bruit du territoire ont été produites et approuvées en 2013.

Dans un second temps, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) doit être élaboré selon le Décret n°2006-361 du 24 mars 2006.

Le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

Depuis le 1er janvier 2014, Valence Agglo est devenue la Communauté d'Agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes, et a intégré les deux communes d'Etoile-sur-Rhône et Beauvallon, qui s'étaient associées à Valence Agglo dans le cadre d'un groupement de commande pour l'élaboration des CBS.

Le PPBE présenté ici est donc établi sous l'autorité de Valence Romans Sud Rhône Alpes. 5 de ses 13 communes (Valence, Bourg-lès-Valence, Portes-lès-Valence, Etoile et Beauvallon) sont concernées par l'obligation réglementaire. Cependant, par volonté de cohérence territoriale, la démarche d'élaboration du PPBE a été étendue aux 8 autres communes de son territoire (Saint-Marcel-lès-Valence, Montélier, Chabeuil, Malissard, Beaumont-lès-Valence, Montmeyran, La Baume-Cornillane et Upie), comme l'avait été celle des cartes de bruit.

L'analyse des cartes indique que les principales sources de bruit responsables des dépassements des seuils réglementaires sont liées au trafic routier et ferroviaire.

Les dépassements dus au bruit routier se concentrent principalement sur des routes départementales et des grandes avenues et boulevards des communes de Valence et Bourg-lès-Valence.

A l'échelle du territoire d'étude, de grands secteurs sont peu impactés par les bruits d'infrastructures de transport. Ces secteurs correspondent souvent à des sites d'intérêt communautaire qui pourraient être valorisés comme des espaces calmes.

Cas des infrastructures routières de Valence

La commune de Valence a élaboré en 2011, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de ses infrastructures routières (PPBE 1ère échéance), pour satisfaire à ses obligations réglementaires de gestionnaire de sa voirie communale (concernée par un trafic de plus de 16 400 véhicules/jour). Ce document doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans. Sa mise à jour est incluse dans le présent PPBE.

La résorption des Points Noirs de Bruit PNB[1] était l'un des axes principaux du PPBE de la Ville de Valence ; l'objectif étant d'aider les propriétaires éligibles à réaliser des travaux d'isolation phonique. Il est affirmé dans le présent PPBE.

Une étude acoustique aux abords des voies bruyantes a donc été menée. Elle a permis de déterminer des secteurs dépassant les limites réglementaires. Un inventaire définitif des bâtiments éligibles PNB a permis de proposer, à l'ensemble des propriétaires concernés, de réaliser une étude in situ de leur logement (diagnostic acoustique et thermique) afin de bénéficier le cas échéant, d'une subvention à hauteur de 80% des travaux d'isolation sur la façade exposée.

75 logements des 77 diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo) ont été traités (financés à 80% par l'ADEME le restant à la charge du propriétaire) sur le parc public (avenue de Verdun). Pour le parc privé, 113 logements ont été recensés dont 39 logements diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME

[1] PNB : Point Noir Bruit (bâtiment en dépassement des seuils réglementaires et construit avant juillet 1978).

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

et 20 % par l'agglo) et 28 logements traités (financés à 80% par l'ADEME) pour les secteurs des avenues de Romans et de Verdun).

Ce bilan est positif et a permis de sensibiliser largement les différents acteurs à la problématique du bruit et notamment les artisans locaux intervenus pour le traitement acoustique (soirée de sensibilisation dédiée).

Enfin, les voies bruyantes communales (voir zones à enjeux - PPBE ci-dessous) doivent faire l'objet dès 2015 d'une étude acoustique pour déterminer de nouveaux secteurs pouvant dépasser les limites réglementaires et bénéficier également de cette mesure de résorption des PNB (2ème phase).

Cas des infrastructures routières de Bourg-lès-Valence

La commune de Bourg-lès-Valence a élaboré en 2011, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de ses infrastructures routières (PPBE 1ère échéance), pour satisfaire à ses obligations réglementaires de gestionnaire de sa voirie communale (concernée par un trafic de plus de 16 400 véhicules/jour). Sa mise à jour est incluse dans le présent PPBE.

La prise en compte des PNB était l'un des axes principaux du PPBE, l'objectif étant d'aider les propriétaires éligibles, à réaliser des travaux d'isolation phonique.

Une étude acoustique aux abords des voies bruyantes a été menée. Elle a permis de déterminer des secteurs dépassant les limites réglementaires. Un inventaire définitif des bâtiments éligibles PNB a permis de proposer, à l'ensemble des propriétaires concernés, de réaliser une étude in situ de leur logement (diagnostic acoustique et thermique) afin de bénéficier le cas échéant, d'une subvention à hauteur de 80% des travaux d'isolation sur la façade exposée.

185 logements ont été recensés dont 48 logements diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo) et 12 logements traités (financés à 80% par l'ADEME) pour le secteur de l'avenue Jean Jaurès. Certains propriétaires ont fait réaliser des audits mais n'ont pas souhaité donner suite car avaient déjà changé les menuiseries.

Néanmoins, cela a permis de sensibiliser largement les différents acteurs à la problématique du bruit et notamment les artisans locaux intervenus pour le traitement acoustique (soirée de sensibilisation dédiée).

Enfin, les voies bruyantes communales (voir zones à enjeux - PPBE ci-dessous) doivent faire l'objet dès 2015 d'une étude acoustique pour déterminer de nouveaux secteurs pouvant dépasser les limites réglementaires et bénéficier également de cette mesure de résorption des PNB.

> Une mise à disposition du projet de PPBE, du 23 octobre au 23 décembre 2015 a permis de recueillir les observations et les avis des usagers. Les remarques formulées à cette occasion ont été analysées et sont présentées en annexe du présent PPBE.

Ce PPBE fera l'objet d'un bilan et d'une mise à jour quinquennale.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

1. Introduction

1.1 Contexte réglementaire et local

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 et sa transposition dans le droit français (décret et arrêté d'application du 24 mars et du 4 avril 2006), rendent obligatoire la réalisation d'une cartographie stratégique du bruit ainsi qu'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur le territoire de l'unité urbaine des grandes agglomérations.

Les communes de Valence, Bourg-lès-Valence, Portes-lès-Valence, Etoile-sur-Rhône et Beauvallon de la Communauté d'Agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes sont concernées par la mise en œuvre des prescriptions de la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur la gestion du bruit ambiant. Cependant, les 8 autres communes de Saint-Marcel-lès-Valence, Montélier, Chabeuil, Malissard, Beaumont-lès-Valence, Montmeyran, La Baume-Cornillane et Upie, de l'ex-agglomération Valence Agglo avaient été associées à cette démarche afin de trouver une cohérence territoriale, comme pour l'élaboration des cartes de bruit.

La cartographie stratégique du bruit a été réalisée en 2012-2013 et a fait l'objet d'une approbation en conseil communautaire en juillet 2013, après une présentation du dossier auprès de chacune des communes.

La vocation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables. L'élaboration des PPBE s'appuie sur l'analyse affinée des cartes de bruit, et sur la connaissance des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir.

Le PPBE prend en compte les objectifs majeurs suivants :

- Gérer le bruit au niveau de la planification urbaine.
- Agir sur les déplacements pour réduire les nuisances sonores.
- Agir sur l'aménagement pour réduire l'impact des infrastructures.
- Communiquer et sensibiliser les acteurs et le public.
- Echanger avec l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures impliqués sur le territoire (Communes, Conseil Départemental, DREAL, SNCF Réseau, …).
- Réaliser des études complémentaires et un suivi de l'environnement sonore.

Le PPBE concerne l'ensemble des sources de bruit de la directive mentionnée ci-dessus, à savoir : tout axe routier, l'aéroport, le réseau ferré et les principales industries au sein des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE-A).

Les grands objectifs d'un PPBE sont de réduire le bruit dans les zones fortement exposées, de préserver les zones calmes et d'anticiper l'évolution de l'environnement sonore.

Des actions sont inscrites pour les axes dont les communes sont gestionnaires ainsi que pour des thématiques plus transversales pour lesquelles la Communauté d'Agglomération peut être pilote.

Les cartes page suivante, présentent les dépassements de seuils liés au bruit routier.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Planche 1 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires de Valence Agglo

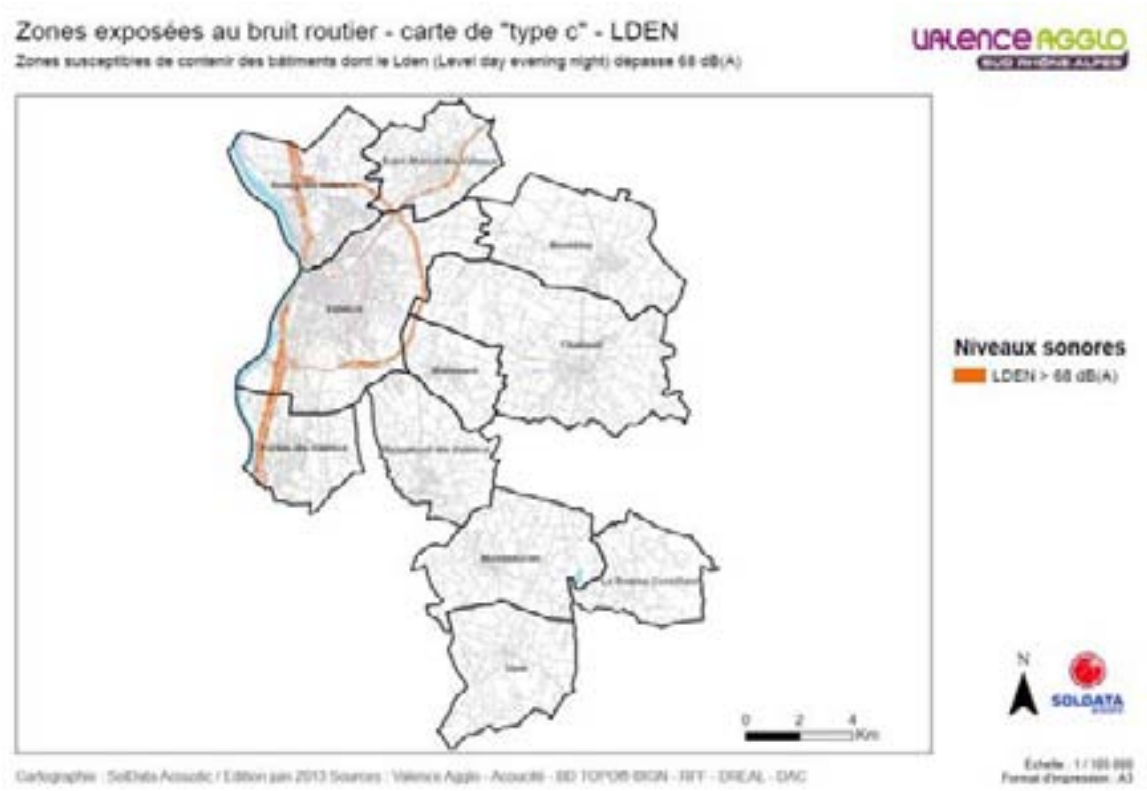
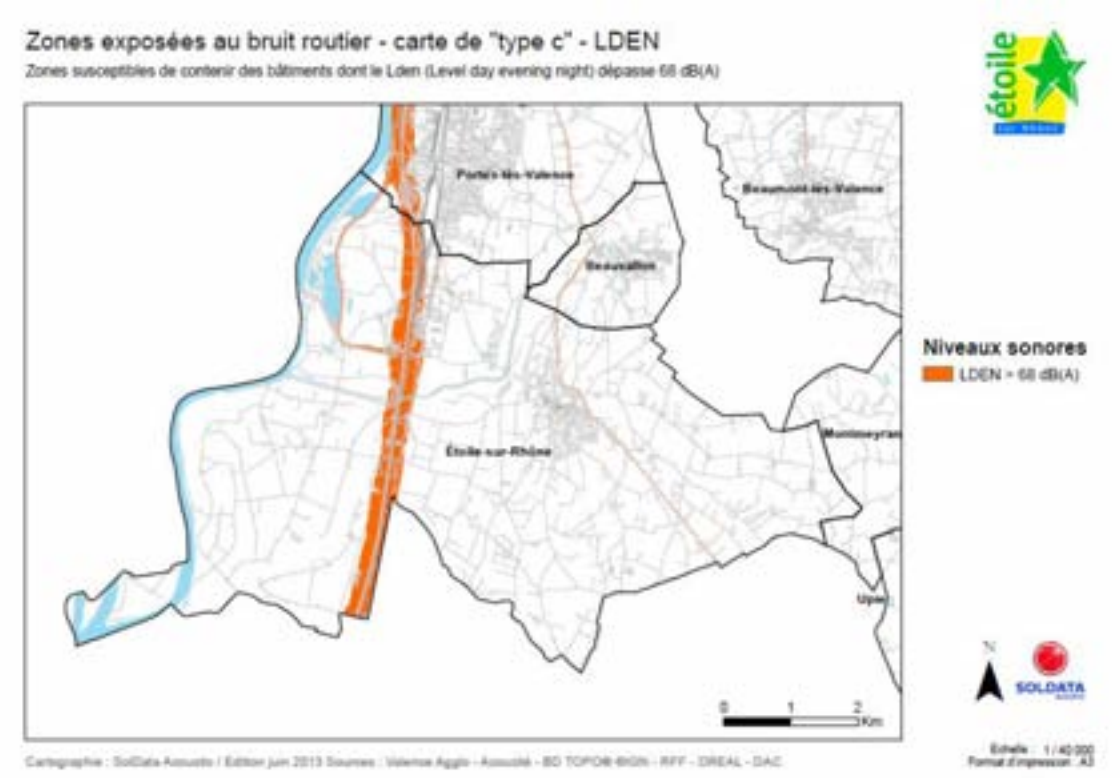
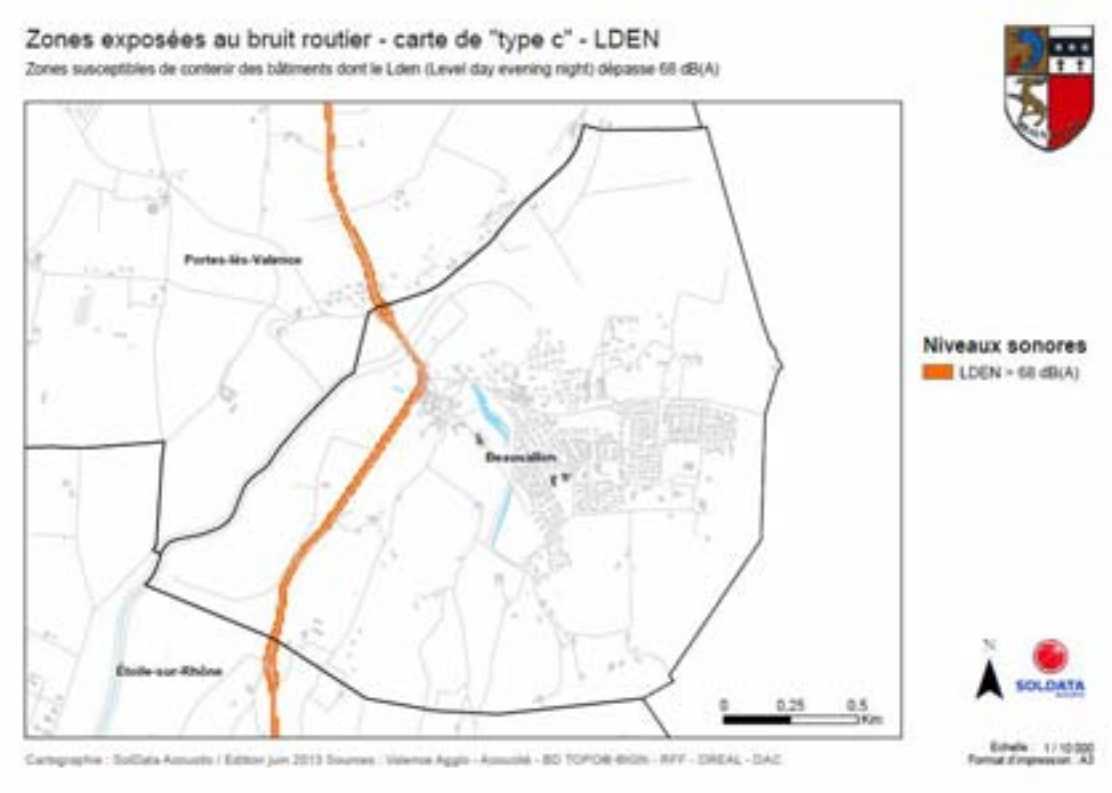


Planche 2 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires d'Etoile-sur-Rhône



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Planche 3 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires de Beauvallon



L'élaboration du PPBE est menée en plusieurs étapes :

- Diagnostic des sources de bruit identifiées par la Directive Européenne, afin de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations, dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 (cf chapitre 4.1.).
- Définition des actions à mettre en œuvre, en partenariat avec les gestionnaires des infrastructures, hiérarchisation des priorités de traitement et estimation de leurs coûts et identification des études complémentaires nécessaires.
- Homogénéisation du PPBE « agglomération» en fonction des PPBE « gestionnaires ».
- Diffusion aux différents gestionnaires.
- Consultation du public (2 mois).
- Rédaction du document définitif et vote en conseil communautaire de Valence Romans Sud Rhône-Alpes.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

Enfin, l'agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes tient, à cette occasion, à remercier les différents acteurs qui ont participé à l'élaboration de ce PPBE, en particulier les communes gestionnaires, Valence Romans Déplacements, les services de l'Etat, du Conseil Départemental… Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État en Drôme a été une source d'information précieuse pour la réalisation du PPBE de l'agglomération valentinoise. Un grand merci également à l'association ACOUCITE qui nous a guidés dans ce dossier complexe et nous a fait partager son expérience.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

1.2 Les principaux textes réglementaires

Un premier texte fondateur de la réglementation sur le bruit est daté du **6 octobre 1978**, il concerne l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.

La réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dues au bruit routier s'est étoffée depuis. Preuve de la préoccupation des législateurs sur cette gêne - source de véritable détérioration du cadre et de la qualité de vie au voisinage des grandes infrastructures routières - l'évolution de la réglementation ne la rend néanmoins pas forcément lisible et facile à appréhender.

Les textes les plus importants qui sont pris en compte pour la réalisation de ce PPBE sont les suivants :

- **25 juin 2002** : Directive européenne relative à la gestion et à l'évaluation du bruit dans l'environnement (2002/49/CE). Cette directive a vocation à définir une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle s'applique aux émissions sonores dues aux transports et aux installations classées. Elle est basée sur la cartographie, l'information de la population et la mise en œuvre de plans de prévention.
- **26 octobre 2005** : Loi n°2005-1319 (Art. L572-1 à L572-11 du Code de l'Environnement). Cette loi précise les autorités compétentes pour l'évaluation du bruit. En particulier, les gestionnaires des infrastructures routières supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an sont tenus d'élaborer les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) correspondants à ces infrastructures.
- **24 mars 2006** : Décret relatif à l'établissement des Cartes de Bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et modifiant le code de l'urbanisme (n°2006-361).

1.3 Généralités sur le bruit

1.3.1 L'unité de mesure : le décibel

L'unité de mesure du niveau sonore est le décibel (dB) et l'instrument permettant de mesurer un niveau de bruit est le sonomètre. Le son se définit par plusieurs éléments : les fréquences (grave, medium, aigu), la pression acoustique (décibel/ volume sonore).

L'oreille humaine ne perçoit pas toutes les fréquences de la même manière. Pour prendre en compte ce qui est réellement perçu par l'oreille, on utilise la pondération fréquentielle A. On parle alors de décibel A ou **dB(A)**.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

1.3.2 Les indicateurs utilisés

Indicateurs de bruit :

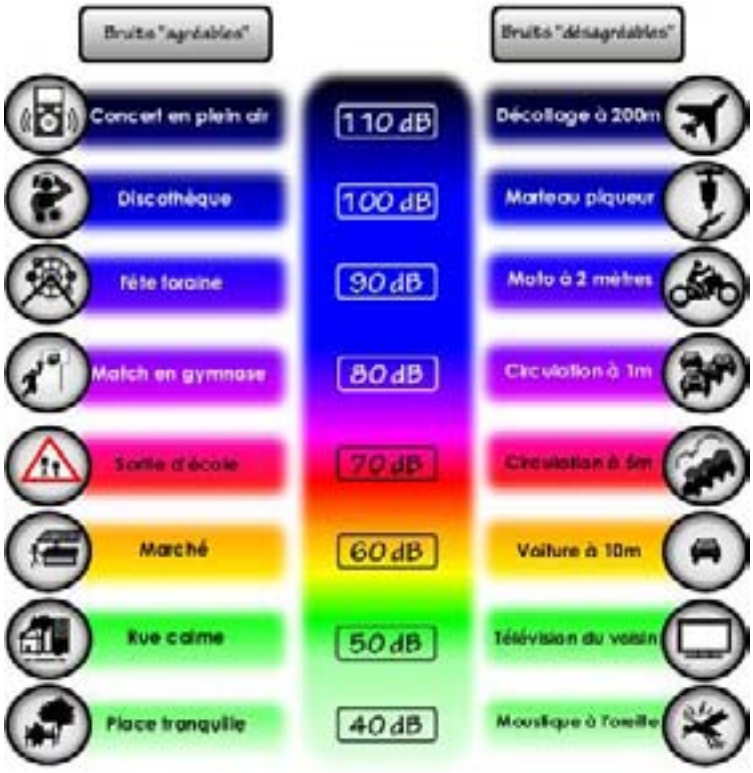
Le Lden caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.

Le Lnight (Ln) est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

1.3.3 L'échelle des décibels et quelques repères

A titre informatif, le schéma ci-dessous présente une correspondance entre l'échelle des niveaux sonores, un type d'ambiance en fonction d'une situation « agréable » ou « désagréable ».

Ces éléments ne sont évidemment présentés qu'à titre indicatif, la perception du bruit ayant un fort aspect subjectif et dépendant du contexte local ou temporel.



Attention ! Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas de manière arithmétique mais logarithmique :

- Lorsque l'on ajoute deux bruits de même intensité, le niveau sonore ne double pas mais augmente seulement de +3 dB.
- Lorsque l'on ajoute un niveau de bruit faible à un niveau de bruit élevé (écart >10 dB), Le niveau sonore total est égal au niveau de bruit élevé.

Quelques repères :

- Une variation du niveau de bruit de 1 dB(A) est à peine perceptible.
- Une variation du niveau de bruit de 3 dB(A) est perceptible.
- Une variation du niveau de bruit de 10 dB(A) correspond à une sensation de bruit « deux fois plus fort».

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

1.3.4 Le bruit et la santé

Les niveaux sonores générés chez les riverains par le trafic routier sont en général trop faibles pour entrainer des pertes auditives. Le risque est alors différent : une exposition prolongée à ce type de bruit peut provoquer fatigue, stress, anxiété, troubles de l'attention, troubles du sommeil, troubles cardiovasculaires, hypertension, etc.

En savoir plus : http://www.sante.gouv.fr

1.4 Mots et notions clés des cartes de bruit

Les cartes de bruit européennes sont le résultat d'une approche macroscopique et les décomptes de population présentés résultent d'estimations qui ne sont pas une restitution stricte de la réalité.

Mesurer le niveau sonore sur un vaste territoire est en effet impossible et il est nécessaire de recourir à des outils de calcul et de modélisation.

Les calculs s'effectuent à partir des données de topographie, de trafic, de la description du parc de véhicules roulant, des vitesses pratiquées, de qualité des revêtements, etc...

Lorsque les données ne sont pas connues avec suffisamment de précision, elles sont alors estimées selon des hypothèses. Ces valeurs, normalement surestimées, sont donc « forfaitaires ». Pour cette raison, il est possible qu'une voirie fasse moins de bruit dans la réalité que ne le laisse supposer la carte. L'objectif est d'être certain de ne pas sous-estimer la nuisance sonore.

Des cartes et des chiffres

Le contenu et le format de ces cartes répondent aux exigences réglementaires issues de la Directive Européenne 2002/49/CE sur la gestion du bruit dans l'environnement.

Ces cartes rendent compte des bruits continus et prévisibles sous la forme d'un indicateur de niveau de bruit moyen annuel ramené à une journée (indicateur L_{den}) complété par un indicateur de nuit (L_n). Cet indicateur global sur 24 heures (L_{den}), pondère la contribution du bruit en soirée et de nuit pour être mieux corrélé avec la gêne ressentie en moyenne par les habitants.

Les résultats sont donc des indicateurs « moyens » de bruit pouvant parfois être en décalage avec la perception individuelle et ponctuelle de chacun.

Les éléments de lecture des cartes ont été définis par l'arrêté national du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Les cartes de bruit comportent, conformément à la réglementation :

- Des cartes d'exposition au bruit (cartes dites de type a), faisant apparaître des courbes de niveau sonore équivalent sur le territoire. Elles représentent les courbes isophones de 5 dB(A) en 5 dB(A).
- Des cartes des zones affectées par le bruit liées au classement sonore des voies routières en vigueur (cartes de type b).
- Des cartes de dépassement des valeurs limites, représentant les zones où les niveaux sonores modélisés dépassent les seuils réglementaires (cartes de type c).

Outre ces éléments graphiques, les cartes de bruit permettent d'estimer la population dans les bâtiments d'habitation et de dénombrer deux types de bâtiments sensibles (établissement de santé et d'enseignement), exposés aux différents niveaux de bruit.

Qu'appelle-t-on bâtiments sensibles ?

Il s'agit des bâtiments à usage d'habitation ou d'enseignement et de santé. Ces bâtiments sont à protéger des nuisances sonores.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Quels sont les indicateurs utilisés dans les cartes ?

Les indicateurs de niveau sonore utilisés dans le cadre de la réglementation européenne sont exprimés en dB(A) mais ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le **L_{DEN}** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « L_{day}, $L_{evening}$, L_{night} », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le **L_N** est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

Quels sont les seuils limites applicables à une infrastructure routière ?

Les seuils sont définis à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 :

Lden	Ln
68 dB(A)	62 dB(A)

Comment ont été établies les cartes de bruit ?

Les cartes sont issues d'une modélisation acoustique en 3 dimensions suivant les recommandations du SETRA[2] et du CERTU[3] selon une méthode de calcul conforme à la NF-S-31-133. Les niveaux sont évalués à 4 mètres de hauteur, à l'extérieur des bâtiments. Les cartes de bruit correspondent à une situation de référence.

Comment a été calculée l'exposition au bruit de la population ?

Le nombre d'habitants par commune étant connu, chaque bâtiment considéré comme habitation se voit affecter un nombre d'habitants en fonction de son volume. Les habitants d'un même bâtiment sont considérés comme étant exposés au niveau de bruit calculé sur la façade la plus bruyante, ce qui peut conduire à une surestimation des résultats d'exposition au bruit.

Définition d'un Point Noir du Bruit :

Un Point Noir du Bruit (PNB) est un bâtiment répondant à 3 critères :

- **Critère de destination des locaux :** habitation, établissement d'enseignement, de soins, de santé.
- **Critère acoustique :** les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser une des valeurs limites ci-dessous[4] :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
$L_{Aeq\ (6h\text{-}22h)}$	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
$L_{Aeq\ (22h\text{-}6h)}$	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
L_{den}	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
L_{night}	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

[2] SETRA : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, devenu CEREMA depuis janvier 2014
[3] CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, devenu CEREMA depuis janvier 2014
[4] L'arrêté du 4 avril 2006 applicable aux PPBE a retenu les mêmes valeurs de Lden et Ln que celles du tableau.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

- **Critère d'antériorité :**
  - Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978, c'est-à-dire, antérieure à l'approbation de l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à « l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ».
  - Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995, notamment lorsque cette date d'autorisation est antérieure à la date de la Déclaration d'Utilité Publique de l'Infrastructure concernée.
  - Les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement.

1.5 Définition des objectifs

Aussi bien pour les établissements sensibles que pour les populations, l'objectif principal du PPBE consiste à **réduire les nuisances sonores** et à ramener les niveaux de bruit **en deçà des valeurs limites** définis par les textes pour chacune des sources de bruit. Toutefois, ces seuils sont définis en façade extérieure des bâtiments. Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs. Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur.

Concernant **les zones calmes**, l'objectif est de les protéger. Pour cela, il convient de déterminer :

- Des critères acoustiques et qualitatifs afin de construire une définition de zone calme pérenne.
- Des localisations de zones avec descriptif montrant le respect des critères.
- Des actions de pérennisation des critères.

Enfin, le troisième objectif est **d'anticiper toute modification de l'environnement sonore** liée à des projets d'infrastructures nouvelles ou d'aménagement urbain, et de prendre en compte la problématique bruit le plus en amont possible des projets pour assurer leur bonne intégration au sein du territoire et minimiser les nuisances pour les populations.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

2. Analyse des cartes de bruit stratégiques

2.1 Méthodologie et hypothèses

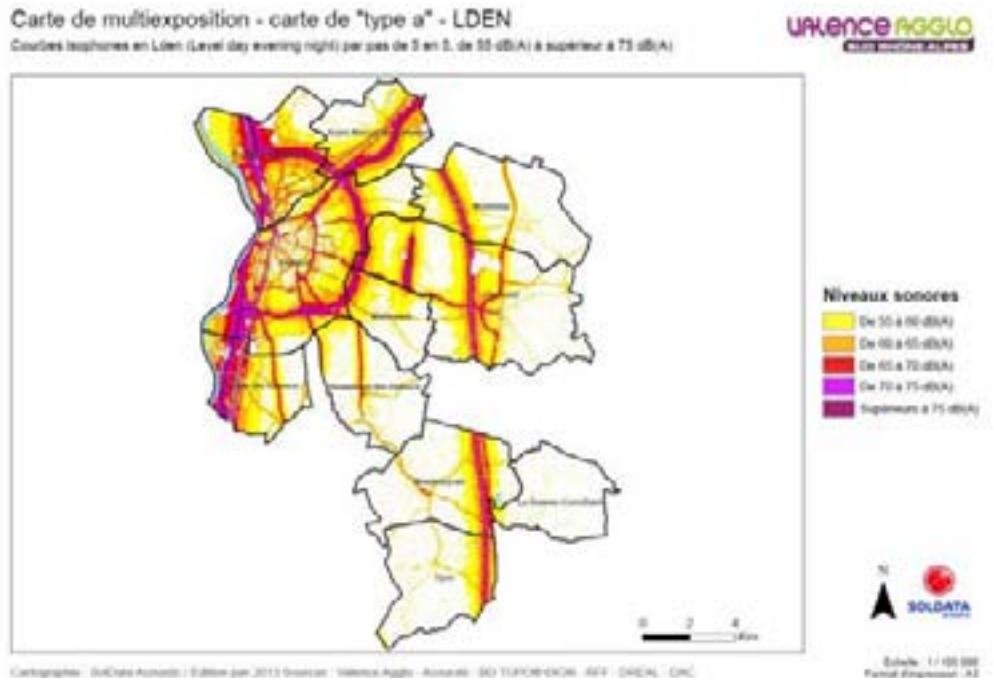
La cartographie stratégique du bruit routier, ferroviaire, industriel et aérien a été réalisée en 2012-2013 par Soldata Acoustic et a fait l'objet d'une approbation en conseil communautaire en juillet 2013, après une présentation du dossier auprès de chacune des communes.

L'exposé sommaire de la méthodologie utilisée pour réaliser les cartes de bruit et les **principales hypothèses** sont décrits dans le Résumé Non Technique accompagnant les cartes de bruit. Les calculs ont été réalisés via le logiciel CadnaA. Les données utilisées (topographie, bâti, trafics routiers, ferroviaires, localisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, etc.) sont les données numériques les plus récentes disponibles au moment de la structuration des bases de données, exploitées en entrée du modèle cartographique. Néanmoins, ces données ont été complétées par des hypothèses ou valeurs forfaitaires en l'absence d'autres données utilisables (cas des trafics sur les voiries de l'agglomération par exemple). Le nombre d'habitants présents dans un bâtiment est estimé en fonction du volume des bâtiments habités et des données de recensement de la population INSEE (à l'Ilot et datant de 2008). Les dates de référence retenues pour chaque source de bruit sont les suivantes :

- 2010 - 2013 pour le calcul du bruit routier.
- 2010 pour le bruit ferroviaire.
- 2012 pour le bruit industriel.
- Pour le bruit des aéronefs : les données du Plan d'Exposition au Bruit en vigueur pour l'aéroport de Valence-Chabeuil ainsi que des courbes complémentaires à 60 et à 65 dB(A) ont été fournies par la Direction Générale de l'Aviation Civile en pour la réalisation des cartes de bruit.

La carte de bruit global (représentant la somme des bruits routier, ferroviaire, industriel et aérien) permet de localiser des zones bruyantes en situation de multiexposition. Elle est présentée en planche 4.

Planche 4 - Carte de multiexposition de Valence Agglo



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

2.2 Principaux résultats

Les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.

Le tableau ci-dessous dénombre, pour chaque source de bruit et chaque période réglementaire, les personnes et établissements sensibles potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs seuils définies dans l'arrêté du 4 avril 2006. Les données des statistiques d'Etoile-sur-Rhône et Beauvallon ont été ajoutées aux données de Valence Agglo.

Planche 5 - Tableau d'estimation des dépassements

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit aérien
L_{DEN} : Valeurs limites en dB(A)	**68**	**73**	**71**	**55**
Nb d'habitants	30 100	2 500	0	100
Nb d'établissement d'enseignement	39	3	0	0
Nb d'établissements de santé	8	0	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit aérien
L_N : Valeurs limites en dB(A)	**62**	**65**	**60**	**X**
Nb d'habitants	12 800	3 400	0	X
Nb d'établissement d'enseignement	17	4	0	X
Nb d'établissements de santé	3	1	0	X

NOTA : Les données sont arrondies à la centaine près.

Commentaires (extrait adapté des résumés non techniques de Valence Agglo, Etoile-sur-Rhône et Beauvallon):

- Sur le territoire cartographié de la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes, le trafic routier est la principale source de bruit générant des dépassements des valeurs limites. En effet, près de 92% des dépassements sont liés au bruit routier suivant l'indicateur L_{den}. Ces dépassements concernent potentiellement un quart de la population et des établissements sensibles du territoire. Toutes les communes de la Communauté d'Agglomération sont concernées par ces dépassements hormis La Baume-Cornillane et Upie.

- Près de 2% de la population est potentiellement exposée à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires du bruit ferroviaire suivant l'indicateur L_{den}. Les 3 communes de Valence, Portes-lès-Valence et Bourg-lès-Valence, seules communes de la Communauté d'Agglomération concernées par les textes, sont concernées par les dépassements liés au bruit ferroviaire.

- Les statistiques liées au bruit aérien indiquent qu'une centaine de personnes est potentiellement exposée à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires. Cette population se concentre principalement sur la commune de Chabeuil.

- Peu de personnes (moins de 50 personnes par le jeu des arrondis) sont potentiellement exposées au bruit industriel au-delà des seuils réglementaires.

- Pour toutes les sources de bruit concernées, les communes de La Baume-Cornillane et Upie ne sont concernées par aucun dépassement.

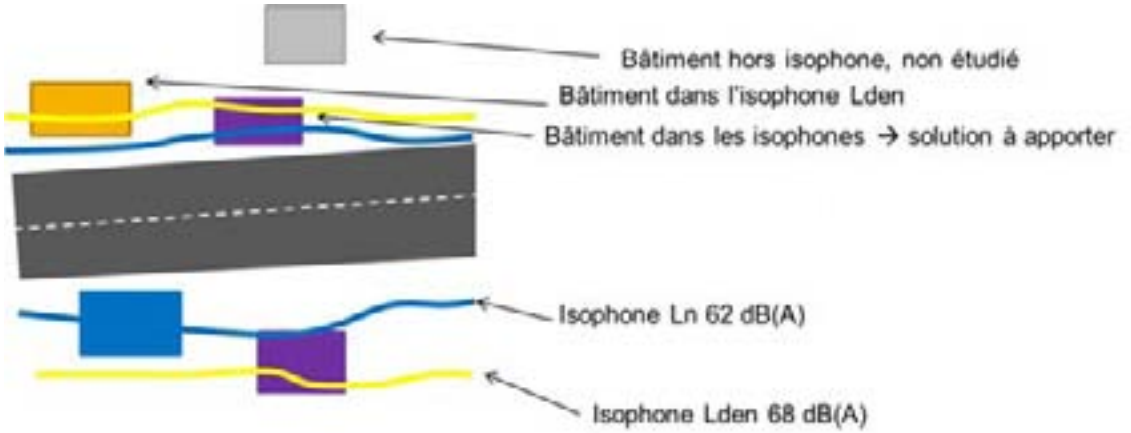
Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

2.3 Détermination des zones à enjeux

2.3.1 Méthodologie

Plusieurs critères sont pris en compte dans les étapes d'analyse qui permettent déterminer les zones à enjeux de bruit routier. Ces étapes sont décrites ci-dessous.

- **Etape 1 : Sélection des bâtiments qui sont soumis à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires par source de bruit**. La source de bruit qui impacte le plus dans le territoire est le bruit routier.



- **Etape 2 : Analyse de la présence de bâtiments d'habitation ou d'établissements sensibles :** information extraite de la BdTopo et des informations des services de la Communauté d'Agglomération et des communes.
- **Etape 3 : Détermination des Point Noirs de Bruit** à partir des données recensées par l'Agglomération.

A partir de ces 3 étapes, et de l'appréciation des communes, qui possèdent un ressenti local, **11 zones à enjeux** ont été retenues à l'issue des analyses. La totalité des zones à enjeux est concernée par le bruit routier.

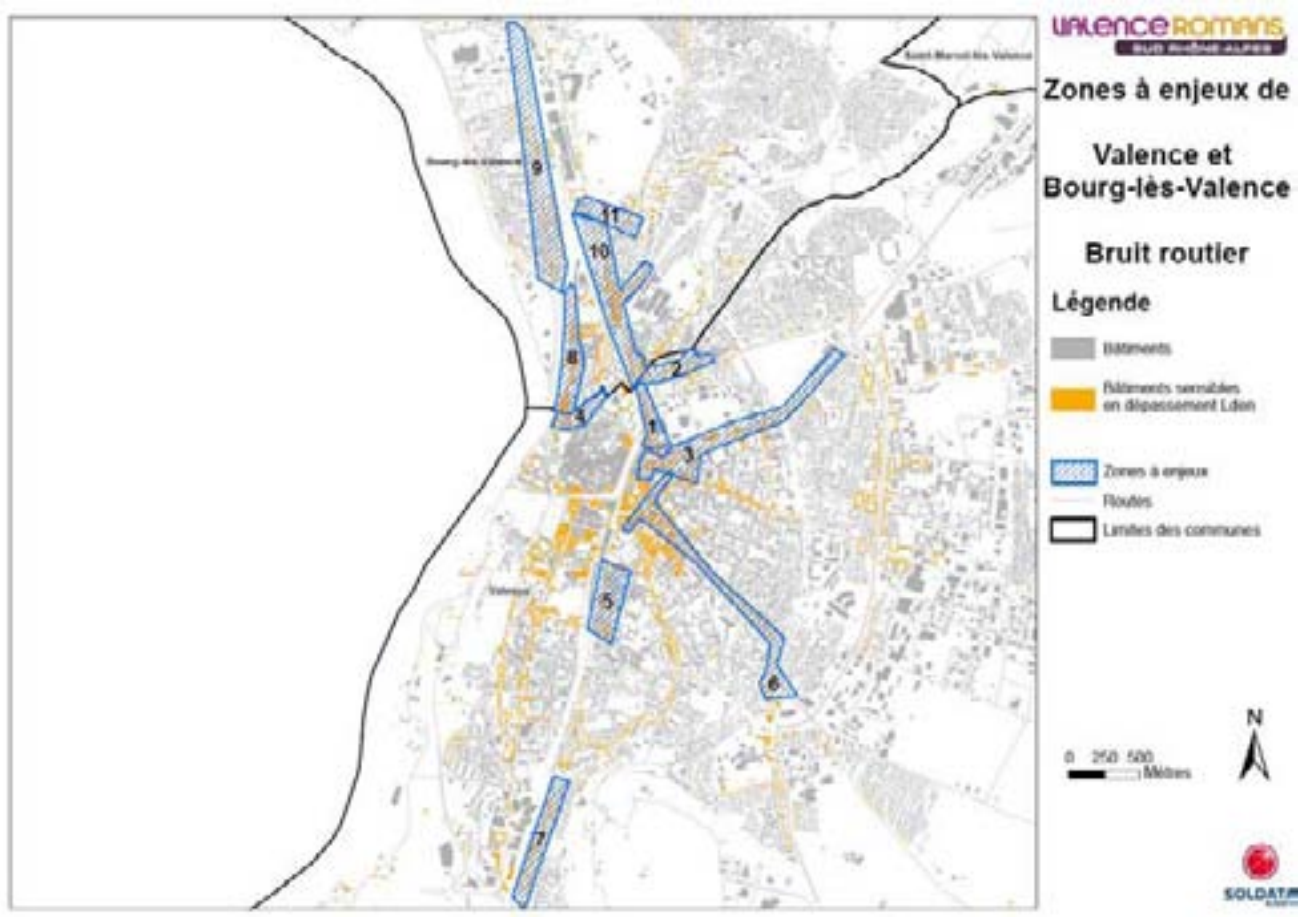
A noter que la délimitation de ces zones ne relève pas d'une analyse portée par un modèle mathématique mais d'une analyse cartographique des zones concentrant les nuisances les plus importantes et impactant des bâtiments sensibles.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

2.3.2 Identification des zones à enjeux

La localisation des zones à enjeux retenues est présentée ci-dessous. Un plan est en annexe 1.

Planche 6 - Localisation des 11 zones à enjeux



Commentaires :

- A noter qu'uniquement les communes de Valence et Bourg-lès-Valence sont concernées par des zones à enjeux. Le reste des communes n'est pas considéré, soit parce qu'il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires, soit parce que le nombre des dépassements est très faible.
- L'analyse croisée des zones de dépassement et des bâtiments a permis de recenser **489 bâtiments sensibles dépassant le seuil L_{den}** : il peut s'agir d'habitations ou d'établissements de santé ou d'enseignement. Ces **bâtiments impactés** à étudier ont été regroupés en **11 zones à enjeux**.

Le tableau page suivante identifie les localisations des zones à enjeux. Les informations sur les dépassements en termes de nombre de bâtiments, population exposée et type de bâtiment sont aussi recueillies.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Planche 7 - Zones à enjeux retenues

Zone à enjeux	Commune	Nom de la zone	Nombre de bâtiments en dépassement		Population exposée		Nombre d'établissements sensibles en dépassement	
			L_{den}	L_n	L_{den}	L_n	Santé	Enseignement
1	Valence	Zone de la Marne	11	8	1102	839	0	0
2	Valence	Zone de Verdun	20	12	677	615	0	1
3	Valence	Zone Romans(**)	75	49	2116	1757	0	1
4	Valence	Zone Manutention	10	6	286	258	0	0
5	Valence	Zone Paul Bert	22	11	488	176	0	0
6	Valence	Zone Faventines / Dr Santy / Alpes	88	44	2470	1055	0	6
7	Valence	Zone Libération	47	12	403	171	0	1
8	Bourg-lès-Valence	Zone Thannaron / Libération	28	22	940	851	0	1
9	Bourg-lès-Valence	Zone Jean Bart	125	85	643	405	0	1
10	Bourg-lès-Valence	Zone Jean Jaurès(*) / Marc Urtin / Lyon (Bourg-lès-Valence)	52	33	1538	1300	0	1
11	Bourg-lès-Valence	Zone l'Ile Adam	30	16	188	124	0	0

(*) Les PNB de l'avenue Jean Jaurès à Bourg-lès-Valence ont déjà été traités

(**) La zone a été traitée en partie.

Commentaires :

- Les zones en vert sont des zones où des PNB ont déjà été traités par isolation de façade.
- Les différentes zones à enjeux déterminées présentent de fortes disparités en termes de superficie, du nombre d'habitants contenu ou du type d'habitat, cependant plusieurs similitudes sont notables : la source la plus importante de dépassement sonore est routière.

En annexe 2, les fiches de chaque zone à enjeux détaillent le trafic sur la zone, les dépassements en termes de bâtiments et de population, les actions passées, les actions prévues, prises de vue et des plans de localisation en format A4.

L'annexe 3 présente l'exposition au bruit des établissements d'enseignement et/ou de santé en situation de dépassement des valeurs seuils.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

3. Bilan des actions réalisées entre 2002 et 2012

Comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006, le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées entre 2002 et 2012, et programmées entre 2012 et 2017, pour l'ensemble des acteurs du territoire de la Communauté d'Agglomération.

Les 2 paragraphes suivants synthétisent les actions de réduction du bruit réalisées entre 2002 et 2012 par :

- Les communes (§3.1).
- Les gestionnaires d'infrastructures (§3.2).

3.1 Actions du ressort des communes

Les actions menées depuis 10 ans par les 13 communes appartenant à la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes sont listées ci-dessous.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	**Intitulé**	**Descriptif de l'action**	**Montants des travaux**	**Date**
Malissard				
1	Reprise rue du Stade	Enrobé sur 1 500m de voirie + limitation vitesse	/	2005
2	Reprise avenue Buzatte	Enrobé sur 1 000 m de voirie + limitation vitesse	/	2007
Montélier				
1	Création d'une zone 30 + aménagement de l'avenue du Vercors	Bourg de Montélier (voies principales et lotissements)	Vercors : 418776€ HT Signalisation : 9948€ HT (dont radar pédagogique)	2011-2012
2	Intégration au PLU des zones de bruit	Prescriptions adaptés pour les constructions impactées par le bruit provenant de la D538, du TGV et de l'aérodrome.	0	2002
Beaumont-lès-Valence				
1	Chemin des CHIRONES	Mise en place de chicanes avec des plateaux surélevés pour ralentir la vitesse.	/	/
2	Chemin des NOSTES	Mise en place de chicanes avec des plateaux surélevés pour ralentir la vitesse.	/	/
3	Ecole Pierre Mendès France	Cantine réfectoire en plafond de 2 locaux.	/	/
4	/	Insonorisation du plafond de la Grande salle.	/	/
Valence				
1	Réaménagement des Boulevards du Centre-ville	Diminution de la circulation, passant de ~40 000 V/J à ~25 000 V/J.	/	/
2	Réalisation de la Zone 30 du Centre-Ville	Secteur immédiat autour du centre ancien.	/	/
3	Réalisation de la Zone 30 du Faure-Papin	Secteur situé entre l'avenue M. FAURE et la rue D. PAPIN.	/	/
4	Développement des Modes Doux	Mise en œuvre des Libélo Action sous Maitrise VRD.	/	/
5	Actions mises en œuvre par le service voirie signalisation sur l'ensemble de la commune de Valence	- Acquisition de matériel électrique pour la mise en œuvre du marquage routier en régie. - Intégration dans les marchés de critère environnementaux notamment liés à la réduction du bruit sur les chantiers.	/	/

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	**Intitulé**	**Descriptif de l'action**	**Montants des travaux**	**Date**
6	Actions mises en œuvre par le service propreté urbaine sur l'ensemble de la commune de Valence	- Organisation complète des circuits des balayeuses dans le centre-ville. - Modification régulière, en semaine, des organisations de tournées afin d'éviter de générer du bruit toujours à la même heure, au même endroit. - Equipement des balayeuses de balais en caoutchouc, afin d'atténuer les bruits de frottement. - Acquisition de 2 véhicules « Goupil G5 » hybrides bi-modes électriques/essence, pour la collecte des dépôts sauvages et vidage corbeilles en ville.	/	/
7	Actions mises en œuvre par le service Espace vert sur l'ensemble de la commune de Valence	- Acquisition du matériel électrique pour réduire le bruit. - Remplacement des souffleurs à feuilles thermique par des souffleurs électrique. Réduction de 95dB à 80dB en moyenne par appareil.	Surcoût de 2000€/appareil en moyenne soit 4000€/an.	/
Bourg-lès-Valence				
1	Rue du Moulin d'Albon.	Réalisation d'un sens unique avec piste cyclable.	/	2005-2006
2	Avenue Georges Brassens à hauteur du collège.	Réalisation d'un plateau traversant.	/	/
Etoile-sur-Rhône				
1	Place de la Peyrouse, Rue des écoles, rue de Montoison, rue de Beauvallon, rue du Parquet.	Aménagement des espaces publics (changements de la géométrie des voies et trottoirs), création de trottoirs et plateaux traversants, réduction de vitesse.	/	2006-2009
2	Immeuble de la Cure, rue Vente cul et place du Théâtre, rue de la Roquette, immeubles dangereux, …).	Réhabilitation sur des bâtiments du cœur du village.	/	/
3	Rue Cachonne et rue des Ecoles	- Engager l'aménagement. - Stratégiques pour la sécurité des dessertes piétonnes et automobiles du plateau scolaire.	/	/
4	/	Concentrer l'investissement sur des opérations de requalification des entrées de village et des espaces publics de l'agglomération au travers de toutes ces places et ces ruelles d'accès au cœur du village.	/	/
5	Place de la République	Repenser l'ensemble du stationnement et l'installation du marché, tout en réorganisant les accès aux terrains de tennis, boulodrome, salle des fêtes, gymnase, Pôle Petite Enfance et les commerces de l'esplanade.	/	/
6	RD 444 depuis la rue de Montoison à l'Est, au Nord côté Beauvallon, et sur la RD 111 A à Ouest rue du Parquet	Aménager les entrées de l'agglomération du village afin de réduire la vitesse des automobilistes entrant dans l'agglomération.	/	/
7	Au niveau des panneaux d'agglomération.	Mise en place des plateaux traversant.	/	/
8	Route de Beauvallon et rue de Montoison.	La construction de trottoirs limitant la largeur de la chaussée a été étudiée. La largeur des chaussées ont été ramenée à 5,50 m sur la route de Beauvallon et 5 m sur la rue de Montoison.	/	/

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	**Intitulé**	**Descriptif de l'action**	**Montants des travaux**	**Date**
9	Sur l'ensemble de l'agglomération	- Aménagements qui ont permis de mettre en place une zone à 30 km/h, de donner à toutes nos entrées un caractère urbain et d'accentuer la mise en sécurité de nos accès et sorties de nos différentes rues adjacentes. - Renouvellement des revêtements de chaussée. - Renforcer contrôles, durcir les sanctions et informer les usagers des deux-roues motorisés.	/	/
10	Route des Basseaux (Etablissement brioches Pasquier)	Zone à 50 km/h.	/	/
11	Chemin du Chez (Ecole)	Zone à 50 km/h.	/	/
12	Chemin de Montagnier	Zone à 70 km/h.	/	/
13	Chemin des Josserands	Zone à 70 km/h.	/	/
14	Hameau des Pécolets	Zone à 30 km/h.	/	/
15	Chemin de Clavel	Zone à 50 km/h.	/	/
16	RD 111 et RN7	Classement sonore des voies bruyantes.	/	/
17	Ecole de la Gare (haie vive en Bambou en limite de la RN 7 déviation de Portes les Valence).	Mise en place d'écran.	/	/

Commentaires :

- D'une manière générale, la création de zones à 30 km/h permet un gain de 1 à 2 dB(A) dans les zones concernées.
- Les réaménagements de voirie (modification des régimes de priorité, modification du tracé, aménagements en faveur des déplacements doux et points de rencontre, etc.) permettent un gain acoustique de l'ordre de 1 à 2 dB(A) selon les zones concernées par ces aménagements.

3.2 Actions du ressort des gestionnaires

3.2.1 DREAL[5], DDT[6] et DIR[7]

Au niveau de la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes, la DIR a en charge la gestion et l'entretien du réseau routier national, à savoir la RN7 à Bourg-lès-Valence (côté Nord) et à Portes-lès-Valence et Etoile-sur-Rhône (côté Sud) et la RN532 à Saint-Marcel-lès-Valence.

Les actions relatives à la gestion de l'environnement sonore entre 2002 et 2012 sont décrites dans le tableau ci-dessous.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	**Intitulé**	**Descriptif de l'action**	**Estimation financière**	**Date**
1	RN7 à Bourg-lès-Valence, sens sud-nord	Renouvellement des couches de roulement des chaussées	/	2007
2	RN 532 à St Marcel les Valence, sens sud-nord, (sur 280 m)	Renouvellement des couches de roulement des chaussées	/	2008
3	RN7 à Portes les Valence, dans les 2 sens, (sur 500m)	Renouvellement des couches de roulement des chaussées	/	2009

[5] DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
[6] DDT : Direction Départementale du Territoire
[7] DIR : Direction Interdépartementale des Routes

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	**Intitulé**	**Descriptif de l'action**	**Estimation financière**	**Date**
4	RN 532 à Saint Marcel les Valence, sens nord-sud, (sur 800m)	Renouvellement des couches de roulement des chaussées	/	2009

3.2.2 SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France RFF)

La SNCF Réseau a réalisé et envisage des actions sur son réseau dans les communes qui concernent cette étude.

Les actions relatives à la gestion de l'environnement sonore entre 2002 et 2012 sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012					
N°	**Intitulé**	**Actions mise en place**		**Estimation financière**	**Date**
2	Département du Rhône, dans la Vallée du Rhône	Etude de modélisation acoustique sur la voie ferrée		/	2010-2011
3	Portes-lès-Valence et Valence (là où sont envisagés des écrans acoustiques)	Etudes d'avant-projet	- Etoile-sur-Rhône : ZBC=7 ; Logements PNB=16 ; Pop=48	144 000	2012
			- Portes-lès-Valence : ZBC=2 ; Logements PNB=222 ; Pop=666 ; Bât sensibles=8 collectifs	1 089 000	
			- Valence : ZBC=3 ; Logements PNB=429 ; Pop=1287 ; Bât sensibles=49 collectifs et 4 enseignement	3 654 000	
			- Bourg-lès-Valence : ZBC=3 ; Logements PNB=319 ; Pop=957 ; Bât sensibles=23 collectifs et 2 enseignement	2 736 000	
4	Vallée du Rhône	Etude préliminaire de modélisation acoustique afin de définir les conditions de résorption des PNB. Identifier les bâtiments sensibles et le niveau d'exposition.		/	2011

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

3.2.3 Conseil Départemental de La Drôme

Les actions relatives à la gestion de l'environnement sonore entre 2002 et 2012 du Conseil Départemental de La Drôme sont indiquées dans les tableaux ci-dessous.

Le PPBE concernant les routes départementales a été approuvé le 4 mai 2015.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012					
N°	**Intitulé**	**Description (technique)**	**Motif (raison)**	**Estimation financière**	**Date de réalisation**
1	Mise en Œuvre du Schéma d'Orientation des Déplacements Routiers (SODeR)	Définir et afficher les orientations du département en matière de politique routière	Entre autres participer à la lutte contre le bruit et les pollutions au travers des préconisations générales ou des avis sur les documents d'urbanismes.	Sans objet	2007
2	Réduction des d'Enduits Superficiels	Entre 2002 et 2012 la part des enduits superficiel sur le réseau routier départemental est passée de 53 % à 37, 6 % au profit des enrobés type BBSG (+ 4,4 %) et des enduits coulés à Froid (+ 10,8%)	La proportion d'ES a globalement diminuée au profit de techniques type ECF et BBSG moins bruyantes.	Non quantifiable	2002-2012
3	Financement des traverses d'agglomération	Chaque année le département finance une trentaine de dossiers communaux d'aménagement de routes départementales en traverse de zone agglomérée	Faire accepter un meilleur partage de l'espace public en milieu urbain au bénéfice des cycles et des piétions, meilleur respect des limitations de vitesse dans un concept de routes apaisées.	Environ 8,5 M€ de travaux par an, financés en moyenne à 40 % par le Conseil Départemental	2002-2012
4	Schéma Bi-départemental du covoiturage	Réalisation d'une étude	Volonté de développer ce mode de déplacement et volonté de lui donner un cadre.	50 k€ (dont 13 K€ Conseil Départemental 26)	2010-2011
5	Réalisation de 4 aires de covoiturage aux entrées d'autoroute de l'A7	Création de 4 parkings aux abords des échangeurs autoroutiers de Loriol, **Valence Nord**, Tain L'Hermitage et Montélimar Sud	Offrir aux usagers de l'A7 qui covoiturent des structures plus confortables et sécurisées.	2 000 K€ (dont 527 K€ Conseil Départemental 26)	2011
6	Mise en service d'un site Internet bi-départemental de covoiturage www.ecovoituragе0726.fr	Mise en place d'une plate-forme de mise en relation pour les personnes désirant covoiturer	Facilité la mise en relation des personnes désirant covoiturer sur le territoire Bi-départemental Drôme Ardèche et au-delà.	40 K€ (dont 16 K€ Conseil Départemental 26)	2012
7	Mise en œuvre d'un dispositif d'animation et d'outils de communication	Mise en place d'un plan d'action de communication et d'animation porté par les comcom.	Sensibiliser et développer la pratique du covoiturage.	50 K€ (dont 20 K€ Conseil Départemental 26)	2012-2013(*)
8	Mise en place d'aires de covoiturage au sein du Département de la Drôme	Labellisation de parkings existants ou de délaissés routiers pour permettre le RDV et le stationnement des covoitureurs. 25 aires ont été créées	Rendre visible le covoiturage sur le territoire et proposer des lieux de rencontre faciles d'accès et sécurisés.	20 K€	2012-2013(*)
9	Equipement des	Equiper environ 220 km de	Une meilleure mise en	111 K€	2009

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Actions déjà menées entre 2002 et 2012					
N°	**Intitulé**	**Description (technique)**	**Motif (raison)**	**Estimation financière**	**Date de réalisation**
	bandes multifonctionnelles	RD de panneaux de signalisation et de marquage au sol pour inciter les 2 roues à utiliser les bandes multifonctionnelles.	valeur des surlargeurs multifonctionnelles afin qu'elles soient plus empruntées par les cyclistes.		
10	Plan de Déplacements des collèges	Développer les modes de transport alternatifs à la voiture particulière par la sécurisation des aires de dépose en cars départementaux et l'amélioration des cheminements piétonniers et cyclables	- Favoriser la pratique du vélo et de la marche à pieds pour les collégiens et leurs accompagnateurs.	650 K€ (invest.)	Lancement en juillet 2007
		Améliorer le cadre de vie des citoyens résidant à proximité direct des collèges par la réduction du sentiment d'insécurité et des nuisances sonores générées par les trafics de cars et de VL.			
		5 collèges actifs dans la démarche (aménagements + sensibilisation).	/		
11	Plan de Déplacements Administrations	Organiser et faciliter les déplacements pour les trajets domicile-travail et professionnels des 2800 agents et 160 sites du Département.	- Rationaliser les déplacements	35 K€	2013(*)
			- Apaiser la circulation autour des sites	(étude)	
			- Diminuer le stress dû à la conduite	/	
12	Action de formation et de sensibilisation	Former et sensibiliser les techniciens de BE à la problématique bruits dans les projets routiers et mettre en place des outils de suivi et de contrôle.	- Assurer un niveau de connaissance de l'enjeu « bruit » pour la prise en compte dans les dossiers de DUP. - S'assurer du respect de la réglementation. - Prendre en compte les remarques et souhaits exprimés lors de l'enquête publique. - Rendre compte des aménagements réalisés.	3000 € (formation)	2009-2012
13	VVV Via-Rhôna	Réaliser la partie drômoise de la VVV ViaRhôna : du Léman à la Méditerranée, sur la base d'une piste de 3 m de large revêtue en enrobé et sur un itinéraire d'environ 67 km.	Réaliser un itinéraire linéaire et continu, aménagé à destination quasi exclusive des déplacements non-motorisés, principalement des cyclistes. Cette infrastructure doit permettre de développer les modes de déplacements doux.	11,9 M€ (dont 6 Conseil Départemental 26)	2009-2013(*)
14	VVV de la vallée de l'Isère	Réaliser la partie drômoise de la VVV de la Vallée de l'Isère entre Saint Nazaire en Royans et Châteauneuf-sur-Isère., jonction avec la Via Rhôna sur un itinéraire de 42 km environ.		9,5 M€ (dont 3 Conseil Départemental 26)	2012-2013(*)
15	Réduction des vitesses de 90 à 70 km/h RD143 : CHATEAUNEUF S/I., MONTELIER, ST MARCEL-LES-VALENCE RD206 : MONTELIMAR.		Améliorer la sécurité réduire les vitesses et contribue à limiter le bruit	Sans objet	2002-2012

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Actions déjà menées entre 2002 et 2012					
N°	Intitulé	Description (technique)	Motif (raison)	Estimation financière	Date de réalisation
	RD211 : BEAUVALLON. RD269 : PORTES-LES-VALENCE. RD444 : ETOILE-SUR-RHONE. RD533N : VALENCE. RD7 : ETOILE-SUR-RHONE, VALENCE.				

(*) La période de réalisation des actions est au-delà de la période 2012-2017.

3.2.4 ASF[8]

Les actions relatives à la gestion de l'environnement sonore entre 2002 et 2012 sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	Intitulé	Description (technique)	Estimation financière	Date
1	Bourg-lès-Valence	Bâtiments étudiés	/	2008-2013(*)
2	Valence	Bâtiments étudiés	/	2008-2013(*)
3	Portes-lès-Valence	Bâtiments étudiés	/	2008-2013(*)
4	Etoile-sur-Rhône	Bâtiments étudiés	/	2008-2013(*)
5	Bourg-lès-Valence	Mise en place d'écrans acoustiques (17 PNB protégés).	/	2008-2013(*)
6	Portes-lès-Valence	Mise en place d'écrans acoustiques (17 PNB protégés).	/	2008-2013(*)

(*) La période de réalisation des actions est au-delà de la période 2012-2017.

[8] ASF : Autoroute du Sud de la France

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

4. Actions réalisées ou à réaliser entre 2012 et 2017

Les 2 paragraphes suivants synthétisent les actions de réduction du bruit qui ont été réalisées, qui sont en cours de réalisation ou qui seront réalisées entre 2012 et 2017 par :

- Les communes (§4.1).
- Les gestionnaires d'infrastructures (§4.2).

4.1 Actions du ressort des communes

Des actions sont d'ores et déjà prévues par les 13 communes appartenant à la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes sont listées ci-dessous.

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017				
N°	**Intitulé**	**Description (technique)**	**Estimation financière**	**Date**
Malissard				
1	Pôle Sportif	Déplacement équipement sportifs	/	2014 à 2016
2	Route Trésorerie	Déplacement entrée agglo + aménagement de la route	/	2015 à 2016
Montélier				
1	Rue principale	Déplacement du trafic du centre vers la périphérie.	/	2013
2	Chemin de la Limaçole	- Elargissement - Déplacement du trafic de transit.	/	2013
Saint-Marcel-lès-Valence				
1	Avenue Privance	- Réduction de la vitesse 50 km/h - Aménagement	2 400 000 € TTC	2014
Valence				
1	Quartier Châteauvert	Extension de la zone 30 du centre-ville.	/	/
2	Sur les zones à enjeux de bruit de Valence	Résorptions des Points Noirs de Bruit - opération pilotée par Valence Romans Sud Rhône-Alpes et subventionnée par l'ADEME	/	1ère tranche : 2013 – 2014 2ème tranche 2015-2017
3	Avenue de la Libération	Réaménagement de la voie, rénovation chaussée, création d'une piste cyclable, 3 plateaux traversant avec une limitation à 30 km/h sur ces 3 zones	/	2016-2017
4	Avenue de Romans	Résorption PNB	/	2015
5	Avenue de Verdun	Résorption PNB	/	2015
6	Ville de Valence	Etude acoustique pour déterminer plus finement quels sont les PNB à traiter sur le territoire de Valence.	/	2015
Bourg-lès-Valence				
1	Route de Châteauneuf	Travaux de voirie, piste cyclable, rétrécissement de la chaussée, plateaux traversant, rond-point, cheminements piétons	/	2013
2	Sur les zones à enjeux de bruit de Bourg-lès-Valence	Résorptions des Points Noirs de Bruit - opération pilotée par Valence Romans Sud Rhône-Alpes et subventionnée par l'ADEME et piloté par Valence Romans Sud Rhône-Alpes	/	1ère tranche : 2013 – 2014 2ème tranche 2015-2017
3	Rue Roger Salengro	Aménagement d'une zone de rencontre à 20 km/h	/	/

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017				
N°	**Intitulé**	**Description (technique)**	**Estimation financière**	**Date**
4	Ville de Bourg-lès-Valence	Etude acoustique pour déterminer plus finement quels sont les PNB à traiter sur le territoire de Valence.	/	2015
Etoile-sur-Rhône				
1	- Entrée Nord RD444 -Entrée Ouest RD111 - Entrée Est RD444(*) - Hameau les Pecolets (*).	- Réduction de vitesse à 30 km/h. - Réorganisation de la circulation en périphérie du cœur du village. - (*) Mise en place de feux tricolores.	/	/
2	Route le Priourat	- Révision PLU - Suppression zone d'habitat en bord de la RD/zone de bruit	/	2014
Beauvallon				
1	Aménagement routier	Coussins berlinois sur la RD211	4 850 €	Eté 2014
2	Aménagement rue des Stades	Chicanes + Modes doux	220 000	2016

Commentaires :

- La prise en compte de critères d'isolation phonique pour l'habitat (neuf, rénovation ou réhabilitation) permettra un gain significatif à l'intérieur des logements.
- Les actions nouvelles envisagées portent sur des réaménagements de voirie, la création de zones 30 et de pistes cyclables et l'amélioration de la circulation : ces actions auront un impact bénéfique sur les niveaux de bruit.

4.2 Actions du ressort des gestionnaires

4.2.1 Etat

Les actions prévues par services de l'Etat sont listées ci-dessous.

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017					
N°	**Intitulé**	**Description (technique)**		**Estimation financière**	**Date de réalisation**
1	Echangeur RN7-RD119 à Montélier	Etude de l'aménagement de l'échangeur.		/	/
2	RN7/RN532/ RD432 à Valence	Etude de l'aménagement du giratoire des Couleures.		/	/
3	N7	PR : 78+200 à 80+600	Renouvellement des couches de roulement des chaussées par des matériaux permettant d'atténuer les nuisances sonores	/	2015
		PR : 91+900 à 91+1100			2015
		PR : 93+0 à 94+300			2015
		PR : 29+680 à 36+300			2016
		PR : 72+0 à 76+740			2016
		PR : 94+300 à 96+560			2016
		PR : 49+800 à 51+650			2017
		PR : 55+700 à 60+800			2017
		PR : 114+400 à 118+807			2017
		PR : 36+980 à 42+1200			2018(*)
		PR : 63+200 à 63+930			2018(*)

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017				
N°	**Intitulé**	**Description (technique)**	**Estimation financière**	**Date de réalisation**
		PR : 64+80 à 64+260		2018(*)
		PR : 66+230 à 66+450		2018(*)
		PR : 68+600 à 69+400		2018(*)
		PR : 48+400 à 49+400		2018(*)
4	N7	Réduction de vitesse sur le contournement de Valence (entre Valence Nord et Valence Sud)	/	Fin 2015

(*) L'action programmée hors la période concernée par ce PPBE mais l'information est également remarquable.

4.2.2 Aéroport de Chabeuil-Valence

Il faut noter que l'agglomération ne comporte pas de grands aéroports ou héliports dont l'activité relève de la Directive Européenne et dont le gestionnaire a obligation de réaliser un PPBE. La Communauté d'Agglomération a pris en compte la problématique du bruit généré par l'aéroport de Chabeuil-Valence dans les cartes de bruit.

L'aéroport de Chabeuil-Valence est géré par le Syndicat Mixte pour l'Exploitation, la Gestion et l'Entretien de l'Aérodrome de Valence Chabeuil. Situé sur la commune de Chabeuil et enregistrant plus de 25 000 mouvements par an, l'aéroport Valence-Chabeuil est ouvert au trafic national commercial et international, ainsi qu'aux avions privés, mais n'accueille plus de ligne régulière depuis l'arrêt de l'exploitation de la ligne Valence-Paris. Il est également occupé par une petite base militaire.

Lors de la récupération des données des actions relatives à la gestion de l'environnement sonore, réalisées et prévues, Soldata Acoustic n'a pas eu de retour du gestionnaire de l'aéroport. Toutefois, il ressort des cartes de bruit fournies par la Direction Générale de l'Aviation Civile que l'aéroport a un faible impact acoustique sur les populations.

La Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes souhaite malgré tout, que soient prises en compte les nuisances sonores ressenties par les riverains les plus proches de l'aéroport et renforcer le dialogue avec le gestionnaire et les habitants proches, afin de trouver des solutions réelles à cette problématique.

Un système d'alerte des pratiques nuisibles est déjà mis en place entre riverains, gestionnaires et entreprises.

4.2.3 SNCF Réseau

Les actions prévues par SNCF Réseau sont listées ci-dessous.

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017				
N°	**Intitulé**	**Description (technique)**	**Estimation financière**	**Date de réalisation**
1	16 communes de la Vallée du Rhône, dont Valence et Portes-lès-Valence	Programme prioritaire d'écrans acoustiques	/	/
2	Valence-Grenoble	Electrification du sillon Sud Alpin, reliant Valence à Grenoble en passant par Romans et Moirans.	/	Jusqu'à fin 2013
3	Nœud ferroviaire lyonnais et CFAL	Modification du nœud ferroviaire lyonnais et notamment la réalisation du CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise).	/	/
4	Possible solution logistique pour les chargeurs de la région de Valence	Développement des autoroutes ferroviaires et notamment de Bettembourg-Le Boulou (Nord-Sud) et Aiton-Orbassano (transalpine) peut permettre une meilleure compétitivité du fret ferroviaire et devenir une solution logistique pour les chargeurs de la région de Valence.	/	/

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

4.2.4 Conseil Départemental de La Drôme

Les actions prévues par le Conseil Départemental de la Drôme sont listées ci-dessous.

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017					
N°	**Intitulé**	**Description (technique)**	**Motif (raison)**	**Estimation financière**	**Date de réalisation**
1	Mise en place d'aires de covoiturage labellisées sur le territoire drômois	A terme, 80 aires de covoiturage devraient être identifiées sur le territoire drômois.	Mise en œuvre opérationnelle du Schéma Départemental de covoiturage. Développer la pratique du covoiturage	/	2014-2017
2	Poursuite de la mise en œuvre du dispositif d'animation et d'outils de communication en accompagnement de la réalisation des aires de covoiturage	Mise en place d'un plan d'action de communication et d'animation porté par les communautés de communes et d'agglomération	Sensibiliser et développer la pratique du covoiturage.	/	2014-2017
3	Centrale de mobilité	Mise en place d'un système d'information multimodale (SIM) sur le périmètre Drôme Ardèche.	Faciliter l'accès aux déplacements alternatifs à la voiture particulière.	1 000 K€	2015-2016
4	Plan de Déplacements des Collèges (PDC)	Accompagner et susciter de nouveaux PDC selon les opportunités	Permettre aux collèges de s'approprier les outils en internalisant la démarche et inscrire la démarche dans le temps et le projet éducatif.	400 K€ (invest.)	2014- 2016
5	Plan de Déplacements Administrations (PDA)	Organiser et faciliter les déplacements pour les trajets domicile-travail et professionnels des 2800 agents et 160 sites du Département.	- Diminuer considérablement la part modale de la voiture. - Favoriser le recours aux modes alternatifs	100 K€	2012-2019(*)
6	Schéma Directeur Cyclable Départemental de la Drôme	Proposer une politique générale en faveur des deux roues pour les aménagements cyclables mais aussi sur l'ensemble des actions en faveur de la pratique du vélo.	Soutenir, promouvoir et améliorer les conditions de l'usage des deux roues	50 K€ (étude)	2012-2014
7	Traitement des PNB dans le contexte de l'appel à projet ADEME	Isolation des façades des logements soumis aux nuisances sonores de la route PNB le long de la RD7 dans la traverse de Portes lès Valence	Résorption des PNB	485 k€ (dont 56 k€ Conseil Départemental 26)*	2014-2016
8	Traitements des zones à enjeux du PPBE	Selon priorité du PPBE Etat		Budget à définir	2015-2017

(*) La période de réalisation des actions est au-delà de la période 2012-2017.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

4.2.5 ASF

Dans la réponse d'ASF à nos demandes d'informations, aucune action n'a été indiquée pour les 5 ans à venir. Cependant, une étude de faisabilité pour permettre l'enfouissement tout le long de l'autoroute A7 qui traverse la commune de Valence est en cours de réflexion. Cet avant-projet a un coût de 2 millions d'euros et est financé à 50% par Vinci Autoroutes.

Par ailleurs, le Maire de Valence, Président de Valence Romans Sud Rhône Alpes a demandé officiellement à Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie par courrier du 17 juillet 2015 de réduire la vitesse de 110 à 90 km/h sur le tronçon autoroutier valentinois, tronçon qui borde la partie agglomérée de la ville. Cette disposition est prévue pour fin 2015.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

5. Documents d'orientations stratégiques existants

En tant que document stratégique d'agglomération, le PPBE a vocation à être mis en cohérence avec les autres documents stratégiques en vigueur, à savoir :

- Le SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale, en cours de réalisation.
- Le PCET : Plan Climat Energie Territorial (nouveau PC**A**ET avec un volet « Air » en cours de réalisation).
- Le PLU : Plan Local d'Urbanisme de la ville de Valence.
- Le PDU : Plan de Déplacements Urbains.
- Le PPBE Etat.
- Le PPBE du Conseil Départemental de La Drôme.

En effet, les actions de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientations stratégiques applicables sur le territoire. Ils constituent des outils privilégiés de prévention et rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

5.1.1 SCoT

Le SCoT est en cours de révision. Le diagnostic actualisé du projet, daté d'août 2015 et arrêté en septembre 2015, a été fourni par les services du schéma de cohérence territoriale.

En matière de bruit, le diagnostic prend en compte les objectifs suivants :

Enjeux du SCoT	Conséquence attendue en termes d'environnement sonore
Rendre plus performant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et aux camions	
Développer un réseau de modes doux, transport collectif covoiturage.	Diminuer la part modale de la voiture, et les nuisances sonores qu'elle induit.
Renforcer les centralités et construire en priorité à proximité des gares / arrêts bus.	Diminution de nuisances dues aux réseaux. Favoriser l'usage des transports en commun.
Organiser la logistique urbaine, le fret ferroviaire et le transport fluvial.	Limitation de l'usage de la voiture. Favoriser l'usage des transports en commun.
Promouvoir les économies d'énergie	
Diminuer l'usage de la voiture individuelle.	Limitation de l'usage de la voiture.
Développer des formes urbaines et des habitats économes en énergie (favoriser l'émergence des éco-quartiers).	

En ce qui concerne le bruit, le SCoT remarque qu'il est un enjeu fort de l'aménagement urbain qui peut devenir prioritaire lorsque l'exposition de la population aux nuisances sonores risque d'entraîner une dégradation importante de ses conditions de vie et de santé.

Les objectifs principaux sont :

- Réduire les sources de nuisances sonores et de pollution atmosphérique

La mise en œuvre du projet du SCoT dans sa globalité repose sur les objectifs suivants :

- La réduction du trafic en durée et en distance en rapprochant habitat, emplois et équipements/commerces.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

- Le développement des modes alternatifs à la voiture, orientation détaillée en partie 3, permettra de limiter la croissance de déplacements générés par la croissance démographique et économique attendue et à moyen et long terme de les réduire.
- Le développement du pôle multimodal de Valence Euro Rhône permettra de réduire le nombre de poids lourds en transit sur les principaux axes à travers un report vers le fleuve ou le fer.
- Lors de la réalisation ou la requalification d'infrastructure de transports générateurs de bruit, la mise en place d'équipement permettant de réduire les nuisances pour les riverains (merlons, murs anti-bruit, dispositifs végétalisés, couverture des axes…) doit accompagner les différents projets en veillant à une bonne intégration paysagère.
- Les secteurs à traiter en priorité sont les espaces accueillant des établissements recevant des publics sensibles (scolaire, petite enfance, santé et médico-social…). Si les conditions d'amélioration sur place ne sont pas possibles, les conditions d'une délocalisation à proximité doivent être rendues possibles.
- La réalisation d'une étude de faisabilité technique et financière visant à «l'effacement» de l'autoroute A7 dans sa traversée du centre- ville de Valence afin de déterminer les modalités d'aménagement permettant de limiter les nuisances liées à cet axe au droit de secteurs naturels et urbains existants et futurs, en rive gauche comme en rive droite du Rhône.

- Encadrer le développement de l'urbanisation à proximité des infrastructures de déplacements

Le SCoT souhaite réduire l'exposition des populations aux pollutions et nuisances issues des circulations ferroviaire et automobile. A ce titre, les objectifs suivants doivent être traduits dans les documents d'urbanisme :

- Les extensions urbaines le long des voies identifiées comme bruyantes de niveau 1 et 2 sont proscrites sauf aménagement urbain permettant d'en atténuer les nuisances (conception, végétalisation,...). Le renouvellement urbain, la réhabilitation, la densification et l'utilisation des gisements fonciers sont autorisés en zone urbaine. Ces restrictions concernent l'habitat et non l'activité.
- Aux abords des axes routiers de niveaux 3 et 4, il convient d'inscrire dans les PLU, pour toutes opérations nouvelles les dispositions permettant des aménagements où la sécurité et le confort des usagers sont mis en avant.
- L'intégration d'un volet sanitaire aux études d'impact relatives aux grands projets urbains, de développement ou d'infrastructures permettra de contribuer à la limitation des nuisances pour les populations et à l'amélioration du cadre et des conditions de vie.

- Encadrer le développement à proximité des activités génératrices de nuisances sonores

Le développement de l'habitat à proximité immédiate des zones d'activités générant des nuisances doit être encadré. Des aménagements de type zone-tampon végétalisée sont recommandés.

La distance idéale entre habitat et activités nuisantes doit être adaptée au contexte local.

5.1.2 CET

Le Plan Climat Energie Territorial a pour but de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'augmenter l'efficacité énergétique et d'augmenter la part d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie. Il a été approuvé en juin 2013. L'agglomération Valence Romans Sud Rhône Alpes est en train de réviser ce Plan qui devient **Plan Climat Air Energie Territorial**.

Toute action de réduction des nuisances due au trafic routier a un impact favorable à la fois sur la qualité de l'air et la qualité sonore.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

5.1.3 PLU de la ville de Valence

Le PLU de la ville de Valence a été approuvé en décembre 2013.

En matière de bruit, le PLU prend en compte les tendances suivantes :

- Accroissement des déplacements en voiture : une augmentation de la population, du nombre de ménages, et du taux d'équipement en voiture des foyers.
- En raison de la périurbanisation des dernières années à la ville de Valence, les flux de déplacements quotidiens tendent à augmenter, que ce soit pour le travail, la formation, l'enseignement, les achats, les loisirs ou pour tout acte de la vie personnelle.

Dans ce contexte, les besoins en mobilité des habitants augmenteront et se diversifieront dans les années à venir. Il s'agit donc aujourd'hui pour Valence de tenir compte de ces tendances et de proposer des solutions alternatives à la voiture, notamment sur le centre-ville afin de le dynamiser davantage.

La ville de Valence prend comme enjeux les objectifs suivants :

- Amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité de la ville.
- Développement de la mixité fonctionnelle dans les futures opérations afin de limiter les déplacements automobiles.
- Création de parkings deux roues à proximité des équipements et services, gares…
- Mise en place d'une offre de stationnement modérée dans les nouveaux quartiers.
- Amélioration des modes doux et du stationnement :
  - Développement des parcs-relais de périphérie.
  - Amélioration des liens interquartiers par la création ou le renforcement de la continuité des liaisons douces.
  - Création d'aménagements cyclables continus et sécurisés.
  - Mise en place d'une desserte des transports en commun optimale dans les futurs quartiers à l'échelle des quartiers et des futures extensions.
  - Réduire, en termes généraux, les nuisances sonores.

5.1.4 PDU de Valence-Romans

Le PDU a été arrêté en mai 2015 et fait le lien avec le SCoT, qui est en cours de réalisation, étant donné les enjeux globaux suivants :

- Réduction de la place de la voiture au profit des modes alternatifs.
- Accès de tous aux pôles de vie internes à Valence Romans Déplacements et facilité d'échange entre les trois pôles urbains du SCoT et l'extérieur.
- Maîtrise des coûts du système de déplacements.
- Connaissance des déplacements pour anticiper et évaluer.
- Amélioration de la coordination entre acteurs.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Les enjeux généraux en matière de bruit sont décrits selon les thématiques ci-dessous :

1. **Interface urbanisme et déplacements**

- Mettre en cohérence l'organisation des réseaux de transports collectifs avec les développements urbains prévisibles et réciproquement.
- Développer la coopération entre acteurs locaux à l'échelle du SCoT sur la question de l'interaction entre urbanisme et déplacements.
- Promouvoir un urbanisme durable favorisant les modes actifs.

2. **Intermodalité**

- Aboutir à une véritable offre multimodale.

3. **Management de la mobilité**

- Développer les actions en faveur de l'écomobilité.
- Améliorer le conseil en mobilité.

4. **Transport collectif**

- Améliorer la performance du réseau de transport collectif, notamment par la création d'axes haut niveau de service.
- Poursuivre la mise en cohérence de l'offre de transports collectifs avec le développement du territoire dans une logique de complémentarité des offres.
- Consolider les atouts du réseau unifié.

5. **Accessibilité**

- Améliorer l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite et Handicapées, sur l'ensemble de la chaîne de déplacements.
- Améliorer la qualité, l'agrément et le confort des cheminements piétons sur l'ensemble du territoire, notamment en termes de lisibilité pour l'ensemble des handicaps.

6. **Modes actifs**

- Développer la pratique cyclable sur l'ensemble du territoire et la rendre concurrentielle pour les déplacements domicile-travail.
- Développer les actions d'accompagnement à l'usage du vélo, la marche à pied et l'intermodalité

7. **Stationnement**

- Faire de la politique de stationnement, un levier du report modal.
- Développer de nouvelles formes de stationnement ou reconvertir l'offre de stationnement vers des usages nouveaux (intermodalité, covoiturage, vélos, véhicules propres, stationnement mutualisé).
- Maîtriser le nombre de places publiques sur voirie en fonction des besoins, améliorer l'attractivité des parcs en ouvrage, hiérarchiser et organiser l'offre de stationnement en zone urbaine y compris pour la mobilité des marchandises.
- Améliorer la lisibilité et la cohérence des réglementations et améliorer le contrôle pour assurer l'efficacité de la politique.
- Améliorer et mettre en cohérence la rédaction des normes de stationnement dans les PLU du territoire et proposer une offre privée résidentielle en adéquation avec la demande.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

8. Réseau, trafic routier et sécurité des déplacements

- Définir le réseau routier de demain, en développant les espaces pour les modes alternatifs à l'automobile (vélo, piétons…) et en améliorant la lisibilité du réseau pour chaque mode.
- Réaliser des aménagements cohérents avec les fonctions assignées à chaque voie définies dans la hiérarchisation de voirie actuelle et à définir demain.
- Limiter les nuisances sonores liées au trafic automobile, aux poids lourds et au trafic ferroviaire, la pollution atmosphérique et les impacts sur le climat.
- Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et les conditions de vie de la faune.
- Améliorer la sécurité routière sur les axes les plus empruntés et dans les traversées de bourgs
- Développer la sensibilisation de tous les usagers de la route et améliorer la prise en compte des usagers vulnérables.

9. Mobilité des marchandises

- Organiser la coordination des acteurs (professionnels, pouvoirs publics, commerçants, riverains) pour améliorer le transport des marchandises et les livraisons.
- Développer l'usage de la multimodalité pour les entreprises basées sur le territoire et favoriser le report modal pour les transports de longue distance.
- Adapter, rendre lisible et compréhensible la réglementation marchandises et faciliter le contrôle de la réglementation.
- Rationnaliser les itinéraires d'accès aux pôles générateurs de flux marchandises et mutualiser les flux de marchandises à destination des centres.

10. Mise en œuvre et suivi du PDU

- Clarifier le rôle de chaque acteur dans la mise en œuvre des politiques de mobilité sur le territoire et s'assurer de la mise en œuvre coordonnée et cohérente des actions en faveur du report modal.
- Assurer le suivi de la mise en œuvre du PDU.
- Améliorer et partager les connaissances en matière de mobilité sur le territoire.

5.1.5 PPBE Etat

Le PPBE de l'Etat est en cours de consultation et sera approuvé fin 2015. Ce document concerne les réseaux routiers et ferroviaires gérés par l'Etat dans le département de La Drôme.

Pour la période 2015-2018, plusieurs actions sont prévues par les différentes maîtres d'ouvrages comme, la recherche d'un financement pour la réalisation d'études détaillées visant la résorption des points noirs du bruit ferroviaire, le renouvellement des couches de roulement des chaussées par des matériaux permettant une atténuation des nuisances sonores ou encore l'isolation de façades et la mise en place d'écrans acoustiques. Dans le tableau ci-dessous sont listées les actions par Maître d'ouvrage.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Actions/Maître d'ouvrage	Etat DREAL/DIRCE[9]	ASF	SNCF - Réseau	AREA[10]
Recherche de financement pour les études détaillées			X	
Résorption des PNB routiers (RN7)- isolation des façades + écrans acoustiques	X			
Résorption des PNB routiers par les renouvellements des couches de roulement (action DIRCE)	X			
Etude des demandes de traitement des PNB pour lesquels les propriétaires ont refusé les travaux jusqu'à présent		X		

Les mesures de protection détaillées dans le document sont :

- **Actions préventives :** Rechercher une diminution très forte des trafics routiers en privilégiant les transports collectifs et les déplacements actifs comme la marche et le vélo ainsi qu'à organiser l'aménagement du territoire de manière à ne pas construire de nouveaux bâtiments sensibles à proximité de sources bruyantes existantes.
- **Actions de préservation** :
  - Intégrer la préoccupation de lutte contre le bruit pour profiter de ces investissements pour réduire les nuisances sonores.
  - Etre attentifs à ce que les aménagements réalisés ne constituent une nouvelle source de nuisance sonore ou n'accentue pas une nuisance existante.
  - Choisir des matériaux adaptés pour les dispositions constructives des bâtiments, leur aération et leur isolement acoustique.
  - Préoccupation à appliquer aussi aux aménagements de sécurité et aux aménagements de recherche de fluidité du trafic (carrefours à feu ; giratoires…).

Dans le programme d'actions 2015-2018, le PPBE recense les informations suivantes :

- **Classement sonore des infrastructures de transports terrestres :** Actualisation tous les 5 ans, ce qui pourrait permettre une révision conjointe avec la cartographie stratégique du bruit.
- **Résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaires :** Sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, rechercher le financement des études détaillées préalables aux travaux dans le cadre de la politique nationale de résorption des PNS ferroviaire. Aucune action de traitement n'est prévue sur la période 2015-2018.
- **Résorption des Points Noirs du Bruit routiers :** Direction Interdépartementale des Routes du Centre Est, plusieurs programmes de travaux de renouvellement des couches de roulement des chaussées par matériaux permettant d'atténuer les nuisances sonores sont programmés sur la période 2015-2018.
- **Résorption des Points Noirs du Bruit autoroutiers :** Tous les propriétaires de PNB situés le long du réseau ASF ont été contactés et ont bénéficié de protection individuelle, à l'exception de ceux ayant refusé. Une étude au cas par cas sera réalisée pour ces derniers à leur demande durant la période du PPBE Etat.

  Aucune action complémentaire n'est prévue dans le cadre du PPBE Etat.
- **Résorption des Points Noirs du Bruit routiers et autoroutiers (multiexposition) :** PPBE du Conseil Départemental de La Drôme.

[9] DIRCE : Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est
[10] AREA : Société des Autoroutes Rhône-Alpes

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

5.1.6 PPBE du Conseil Départemental de la Drôme

Le PPBE concernant les routes départementales a été approuvé le 4 mai 2015.

Les actions programmées dans le cadre du PPBE sont listées ci-dessous par étape :

Etape 1 : Réalisation d'une campagne de mesure de bruit et comptage trafic

Des mesures de bruit in situ ont été ou seront réalisées sur les 18 secteurs exposés. Ces mesures seront associées à des comptages de trafic. Ces mesures permettront de préciser les niveaux de bruit dans les zones identifiées sur les cartes et de confirmer les dépassements potentiels au niveau des bâtiments sensibles.

- Date réalisation prévisionnelle : 2014-2015.
- Budget estimé à : 25 000 €.

Etape 2 : Recherche de solutions de réduction du bruit

Dans le cadre de l'élaboration du PPBE, une recherche préliminaire de solutions a été effectuée. Il en ressort que :

- Selon les bonnes pratiques, des protections à la source doivent être privilégiées. Les zones concernées ne pouvant pas accueillir d'écran acoustique, les solutions envisageables sont du type réduction de vitesse et mise en place d'enrobés phoniques (suivant l'état de la route).
- La dernière mesure de protection consiste à isoler les façades des habitations concernées. Dans ce cadre, le Conseil Départemental a sollicité l'ADEME pour financer un programme d'aide à l'isolation.
- Date réalisation prévisionnelle : 2015-2016.

Etape 3 : Mise en place des solutions

- Pour le secteur considéré, le Conseil Départemental traitera notamment, a RD 7 dans la traversée de Portes-lès-Valence en tant que zone à enjeux prioritaire.

Les solutions envisagées et présentées ci-dessous sont fonctions des résultats de l'étape 1 et 2.

- **Réductions de vitesse :** Des zones 30 peuvent être créées. Gain attendu : 2 dB(A).
- **Changement d'enrobé :** Remplacement des BBSG par des BBTM ou des enrobés acoustiques. Dans un souci de bonne gestion économique, le nouveau revêtement sera appliqué **lorsque les routes nécessiteront des travaux de réfection**. Cependant, ces travaux ne pourront être effectués que sous certaines conditions (absence de déflexion,…), une étude préalable devra donc être menée par les services techniques.
  - Gain attendu : 2-3 dB(A).
  - Date réalisation prévisionnelle : 2016-2018.
  - Budget estimé à : 209 000 €.

Lorsque les solutions à la source ne sont pas applicables ou pertinentes :

- **Traitement des façades :** Les habitations répondant aux critères des points noirs bruit (PNB) dans les 4 zones à enjeux identifiées feront l'objet du programme d'isolation des façades lancé en 2014 avec la collaboration de l'ADEME. Pour le secteur de Valence, seule la RD 7 dans la traverse de Portes lès Valence entant, est concernée.
  - Gain attendu : >5 dB(A).
  - Date réalisation prévisionnelle : 2015-2018.
  - Budget estimé à : 865 000 € dont 448 000 € à charge du Conseil Départemental de la Drôme déduction faites des aides ADEME et des participations des propriétaires concernés. Les crédits seront inscrits en fonction des disponibilités budgétaires.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

En ce qui concerne les zones calmes, le Département est favorable pour mener des actions en faveur de la protection de ces zones, en partenariat avec les communes et agglomérations que le solliciteront.

Le suivi du PPBE du Conseil Départemental de la Drôme est nécessaire dans le cadre de sa mise à jour quinquennale qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

6. Zones calmes

6.1 Localisation des zones calmes

Outre la localisation des zones bruyantes et la définition des actions à mettre en place pour réduire la nuisance, le PPBE a pour objectif de **préserver les zones calmes**. Sur la base des cartes de bruit, une pré-localisation des zones les moins bruyantes a été réalisée pour aider l'identification de lieux à préserver.

Les zones calmes sont définies dans le code de l'environnement (article L572-6) comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit (<55 dB(A) de bruit global), dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ». Une zone calme est donc considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures et est, en revanche, susceptible d'accueillir diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, repos, zone de rencontre …).

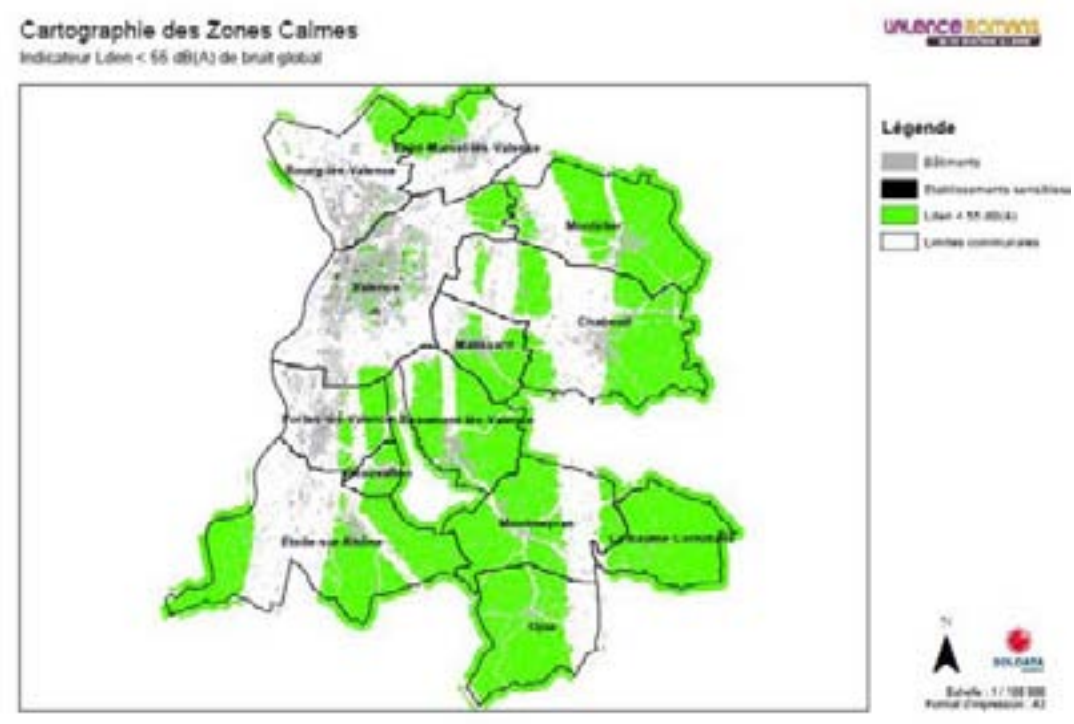
La collectivité peut également identifier des **zones à objectif calme**, c'est-à-dire des zones dans lesquelles, en raison des usages urbains actuels et potentiels, la qualité sonore paraît être un enjeu de qualité et de développement durable de ces espaces.

En effet, la cartographie de l'agglomération montre que l'on peut rencontrer des parcs, zones de loisirs et espaces naturels de l'agglomération (ex. parc Jouvet à Valence) qui ne sont pas situés dans des zones où le seuil de bruit est inférieur à 55 dB(A). Ces secteurs sont même parfois localisés dans des zones «critiques » de bruit, car fréquemment situés aux abords des grandes infrastructures routières. Selon la définition de la collectivité, ces espaces sont des zones à objectif calme.

D'ailleurs, ces espaces fréquentés par les populations et impactés par une nuisance sonore forte n'entrent pourtant pas dans la définition des points noirs de bruit puisque qu'il ne s'agit ni d'habitations ni d'établissements sensibles.

La carte suivante présente les zones où le bruit ambiant reste inférieur à 55 dB(A) selon l'indicateur L_{den}.

Planche 8 - Localisation des zones de niveau sonore inférieur à 55dB(A)



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Commentaires :

- La carte permet de faire ressortir, en vert, les zones les plus préservées du territoire en termes de nuisances sonores dues aux bruits routier, ferroviaire, industriel et aérien.
- Ces zones sont relativement étendues et correspondent à des espaces agricoles ou naturels pour les communes concernées les plus éloignées de la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes. Même dans les secteurs les plus urbanisés, on note la présence d'espaces préservés du bruit, en cœur d'îlot, ou au niveau de parcs et jardins.
- Ces deux types d'espaces, en milieu urbain ou en milieu plutôt rural, sont intégrés de manière différenciée à la notion de zone calme.

Au-delà d'être des espaces remarquables par leur faible exposition au bruit, ces espaces définis comme zones calmes ont des fonctions de ressourcement, de bien-être et de lieux de loisirs pour les populations (vélo, promenade, jeux, tourisme). Un des objectifs sera de limiter les inégalités environnementales, et donc que les habitants des secteurs fortement impactés par le bruit aient la possibilité de se ressourcer à proximité.

Aussi les paramètres suivants doivent également être pris en compte :

- L'aspect fonctionnel :
  - Accessibilité – en véhicules, en transport en communs, à vélo, etc.
  - Commodités – présence de bancs, d'éclairage le soir.
  - Aménagements - pancartes de localisation, balisage des balades, etc.
- L'aspect humain / relationnel :
  - Convivialité : peut être favorisé par certains aménagements ou être propre au lieu.
- L'ambiance sensible :
  - Eléments naturels : présence de zones arborées, etc.
  - Ambiance sonore : ambiance végétale et animale, sons émanant d'un cours d'eau considérés comme agréables.
  - Esthétique : ambiance visuelle agréable et reposante.
- L'usage et le confort du lieu :
  - Activités : jeux pour enfants, parcours de santé.
  - Propreté : présence de poubelles avec ramassage régulier.
  - Sécurité : éclairage la nuit, éventuellement présence d'un gardien.
- La morphologie de l'espace :
  - Espace de bonne taille, etc.

Ainsi, les zones calmes et les zones à objectif calme recensées auprès des communes sont listées page suivante.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Planche 9 - Liste des zones calmes par commune

Commune	Zones calmes
Malissard	Bois de Saillant
	Les Terres Rouges
	Fond Chambonne
La Baume-Cornillane	Les Bois
	Le Champ de Rôle
	Les Bayettes
	Coli
	Le Barlet
	Bon Temps
Portes-lès-Valence	Parc Louis Aragon
	Parc Léo Lagrange
	Future zone verte (du bois de la Chaffine vers le Stade G. Coullaud à travers champs
	Neyremand
	Les Lacs
	Les Chaux
	Vidalon
	Tégenas
	Les Rebatières
Saint-Marcel-lès-Valence	Bois de Gotheron
	Marquet
	Sapière
	Conflan
	Les Reys
	Les Champs
	Plovier
	Les Oboussiers
	Rousset
	Les grandes terres
	Les debeaux
Etoile-sur-Rhône	Lîle du diable
	Les îles de champfort
	L'ove blanc
	Les îles
	Les îles du chiez
	Bois barbier
	Les chassans
	Les bogros
	Ronchamint
	Les fôrets
	Le Parc du château
Beauvallon	Marsauze
	Donay
	La Roue
	Gréolon
	Les gros pays
	Vicherolle (zone naturelle)
	Zone du lac de Beauvallon
	Zone du Château

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Commune	Zones calmes
Valence	Parc Perdrix
	Parc Delessert
	Parc de la Grande Marquise
	Parc Chamfort
Bourg-lès-Valence	Chemin de Valentin et Parc de Valentin
	Parc de la Cartoucherie
	Bois des Chanalets
	Vallon de la Barberolle

Planche 10 - Liste des zones à objectif calme par commune (>55dB(A))

Commune	Zones à objectif calme
Valence	Parc du Polygone
	Stade des Baumes
	Parc Saint Ruff
	Parc Jouvet
	Parc Saint-Victor
	Parc des Trinitaires
	Parc Marcel Paul
	Chemin des Contrebandiers / Chemin de Robinson
Bourg-lès-Valence	L'île de Girodet

Les plans de localisation des zones calmes et des zones à objectif calme de la ville de Valence sont en annexe 4. Les plans de localisation des zones calmes de Bourg-lès-Valence sont en annexe 5.

6.2 Proposition d'actions de préservation des zones calmes

L'objectif inhérent au PPBE consiste à préserver l'environnement sonore de ces lieux de qualité.

Cela se traduit par des actions relatives à la prévention de l'environnement sonore, en lien avec les projets d'infrastructures ou d'aménagements qui pourront impacter sur ces zones, mais également par des actions relatives à l'attractivité de ces lieux pour la population. Les actions de préservation seront orientées pour, à minima, s'assurer du respect durable des critères acoustiques et de cadre de vie.

Les mesures envisageables visant à préserver une qualité acoustique du lieu consisteraient à :

- Dans le cadre de projets :
  - Intégrer la prise en compte des zones calmes dans le cadre des projets d'aménagements, d'infrastructures ou dans le cadre du développement d'activités économiques, notamment via le référentiel d'aménagement.
  - Impliquer les services Environnement lors des projets d'aménagements situés dans un rayon de 1 km autour du lieu à préserver.
  - Sensibiliser en amont les services de la Communauté d'Agglomération et les communes.
- Réaliser un suivi de l'environnement sonore via les cartes de bruit, ou via des mesures de bruit régulières.
- Mener une réflexion sur l'usage de la zone, et les possibles conflits d'usage, à l'intérieur du lieu ou vis-à-vis de l'environnement extérieur.
- Informer et sensibiliser les services, les scolaires voire le public (communications, articles, expositions, enquêtes).

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

7. Types d'actions curatives et de préservation dans le cadre du PPBE

7.1 Les grands types d'actions préventives possibles

Les actions préventives habituelles sont :

- La réduction de l'intensité du trafic.
- L'éloignement du flux des zones urbanisées.
- L'évitement de l'urbanisation à proximité des voies circulées.
- Sensibilisation du respect de la réglementation routière.

7.2 Les grands types d'actions curatives possibles

Les principales actions qui peuvent être mises en place afin de diminuer l'impact sonore d'une route sont les suivantes :

- Actions à la source : réduction de la vitesse, mise en place d'un enrobé acoustique.
- Actions sur la propagation : écrans acoustiques ou merlons.
- Actions au niveau du récepteur : isolation acoustique des bâtiments.

Pour chacun des types d'action étudiés, l'analyse des avantages et inconvénients, des conditions de mise en œuvre, ainsi que des gains acoustiques moyens attendus constituent autant d'éléments d'aide à la décision pour la mise en place d'actions de réduction dans des secteurs impactés par les nuisances sonores.

L'étude de ces paramètres conduit ainsi parfois à l'impossibilité de mettre en place un type de solution sur un secteur étudié.

> Les actions à la source (action sur la vitesse, les revêtements) permettent de réduire les niveaux de bruit pour l'ensemble des bâtiments situés de part et d'autre de la chaussée traitée. Le gain va donc au-delà des seuls bâtiments dépassant les seuils de Points Noirs de Bruit.

Réduction de la vitesse (action à la source)

Cette action est généralement très efficace en termes de réduction des niveaux de bruit, et peut s'accompagner généralement d'un gain en terme de sécurité routière, lorsqu'elle est mise en place sur des portions de routes adaptées.

Une diminution de la vitesse réglementaire doit toutefois s'accompagner de divers aménagements incitant les usagers à respecter cette limitation de vitesse : ralentisseurs, réduction de la largeur de voirie, aménagements de stationnement de part et d'autre de la chaussée (réduction du champ de vision), radars de contrôle de vitesse, affichage au sol etc.

En pratique, lorsqu'une diminution de la vitesse réglementaire est appliquée, elle est de l'ordre de 20 km/h, conduisant à un gain acoustique de l'ordre de 1 à 3 dB(A). Ce gain est variable selon la part de poids-lourds dans le trafic, et selon le bruit lié aux autres voiries.

La mise en œuvre d'une telle mesure ne peut donc s'envisager d'une façon systématique, et doit être précédée d'une analyse détaillée des aménagements qu'elle nécessitera.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

En agglomération, la limitation de la vitesse réglementaire relève du pouvoir de police du maire ; une concertation avec la commune concernée sera alors nécessaire.

Mise en place d'un enrobé acoustique (action à la source)

La réponse acoustique suite au changement du revêtement de chaussée sur une route est déterminée en fonction de la vitesse de roulement. Ainsi, plus la vitesse de roulement est élevée, plus le gain acoustique apporté par le changement de revêtement sera important. En effet, au-delà de 30 km/h, le bruit de roulement devient prépondérant sur le bruit moteur.

Les gains acoustiques attendus suite au changement de revêtement par un revêtement acoustique sont indiqués ci-dessous.

Vitesse pratiquée sur la route	Atténuation suite au changement du revêtement
50 km/h	de l'ordre de 3 dB(A)
70 - 90 km/h	de 3 à 5 dB(A)
110 - 130 km/h	supérieur à 5 dB(A)

NOTA : Ces données sont valides uniquement pour le remplacement par du revêtement acoustique.

Pour les secteurs où la mise en place d'un enrobé acoustique est préconisée, pour une bonne efficacité, on considère que l'enrobé doit être renouvelé sur une longueur de 200 m de part et d'autre des bâtiments à traiter. Afin d'estimer le coût de cette solution, un calcul de surface est donc réalisé.

Les revêtements de chaussée étant soumis de façon régulière aux intempéries ainsi qu'à l'agression et à l'usure liées au trafic, leurs performances acoustiques évoluent au cours du temps.

Réalisation d'une isolation de façade (action sur le récepteur)

L'isolation de la façade consiste à traiter les voies de transmission d'un logement (fenêtres, coffres de volets roulants, éléments de toiture, murs). Ainsi l'atténuation apportée par l'isolation d'un logement est estimée à 15 dB(A) environ, à l'intérieur des logements. Ce gain peut-être supérieur pour des isolations renforcées. Ce type de solution est efficace uniquement à l'intérieur des logements, et ne permet pas de traiter les espaces extérieurs (jardins, terrasses).

Mise en place d'un écran antibruit ou merlon (action sur la propagation)

La mise en place d'un écran ou d'un merlon permet une diminution des niveaux de bruit en façade des bâtiments de l'ordre de 5 à 15 dB(A) en fonction de la géométrie (hauteur, longueur) et des propriétés techniques de l'écran.

L'efficacité de ce type de solution dépend de :

- La distance de l'écran/merlon à la source de bruit, sachant que plus l'écran/le merlon est proche de la route, plus il sera efficace.
- La topographie du terrain.
- Des caractéristiques géométriques des bâtiments à traiter : un écran/merlon ne suffira pas à traiter les immeubles de grande hauteur (plus de 5 étages).
- La longueur et la hauteur de l'écran/merlon.
- Des caractéristiques de l'écran : écran absorbant, réfléchissant, présence d'une casquette, écran incliné …

Les solutions de type écran ou merlon ne sont pas proposées dans les cas suivants : habitat isolé, secteur urbain très dense (type rue en U), habitat surplombant la voie (efficacité limitée).

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Les éventuelles contraintes supplémentaires de l'installation d'un écran ou merlon, à vérifier par une étude de faisabilité, pourront être : la nécessité de prévoir une voie d'accès pour l'entretien de l'écran, l'existence d'une continuité écologique à l'endroit de l'écran projeté, les caractéristiques géophysiques du sol (solidité et stabilité des fondations), les contraintes liées au Plan Local d'Urbanisme (hauteur maximale d'un mur), l'intégration paysagère.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

8. Les objectifs et actions curatives de la Communauté d'Agglomération

La Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes se fixe les objectifs généraux suivants dans le cadre du PPBE :

> Répondre à un objectif général de résorption des PNB dans les zones à enjeux retenues.
>
> Réaliser les études complémentaires nécessaires, pour les zones bruyantes les plus exposées en termes de niveaux sonores, dans une seconde étape.
>
> Mettre en œuvre des mesures préventives visant à éviter l'apparition de nouvelles situations de nuisances sonores critiques.

Les deux premiers objectifs ci-dessous visent la réduction du bruit au niveau des zones à enjeux identifiées par les cartes de bruit.

- Le **1er objectif** vise à effectuer une étude acoustique préalable pour l'ensemble des zones à enjeux conformément à la norme NF S 31085 (« caractérisation et mesurage du bruit du trafic routier » de novembre 2002), pour valider les niveaux sonores déduits de la cartographie. Le nombre et la répartition des mesures devront assurer une représentation pertinente de l'ambiance sonore de ces zones.
- Le **2ème objectif** vise à traiter les PNB complémentaires dans les communes de Valence et de Bourg-lès-Valence au travers l'avenant de convention de l'ADEME.
- Le **3ème objectif** que se donne la Communauté d'Agglomération est de mettre en œuvre une série de mesures préventives ; elles sont développées ci-après.

8.1 Objectifs de la ville de Valence repris dans son PLU

La ville de Valence prend comme enjeux les objectifs suivants :

- Amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité de la ville.
- Développement de la mixité fonctionnelle dans les futures opérations afin de limiter les déplacements automobiles.
- Création de parkings deux roues à proximité des équipements et services, gares…
- Mise en place d'une offre de stationnement modérée dans les nouveaux quartiers.
- Amélioration des modes doux et du stationnement :
  - Développement des parcs-relais de périphérie.
  - Amélioration des liens interquartiers par la création ou le renforcement de la continuité des liaisons douces.
  - Création d'aménagements cyclables continus et sécurisés.
  - Mise en place d'une desserte des transports en commun optimale dans les futurs quartiers à l'échelle des quartiers et des futures extensions.
- Réduire, en termes généraux, les nuisances sonores.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

8.2 Les actions préventives de la Communauté d'Agglomération

Outre les actions curatives, qui permettent de résorber une situation critique existante, la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes engage d'ores et déjà des actions préventives pour éviter l'apparition de nouvelles situations conflictuelles en termes de nuisances sonores.

- Prévention du risque de création de nouvelles situations critiques.
- Communication auprès des administrés et riverains.
- Travail collaboratif avec les agglomérations et les gestionnaires d'infrastructures.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

9. Suivi du PPBE

Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de la mise à jour quinquennale du PPBE, qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

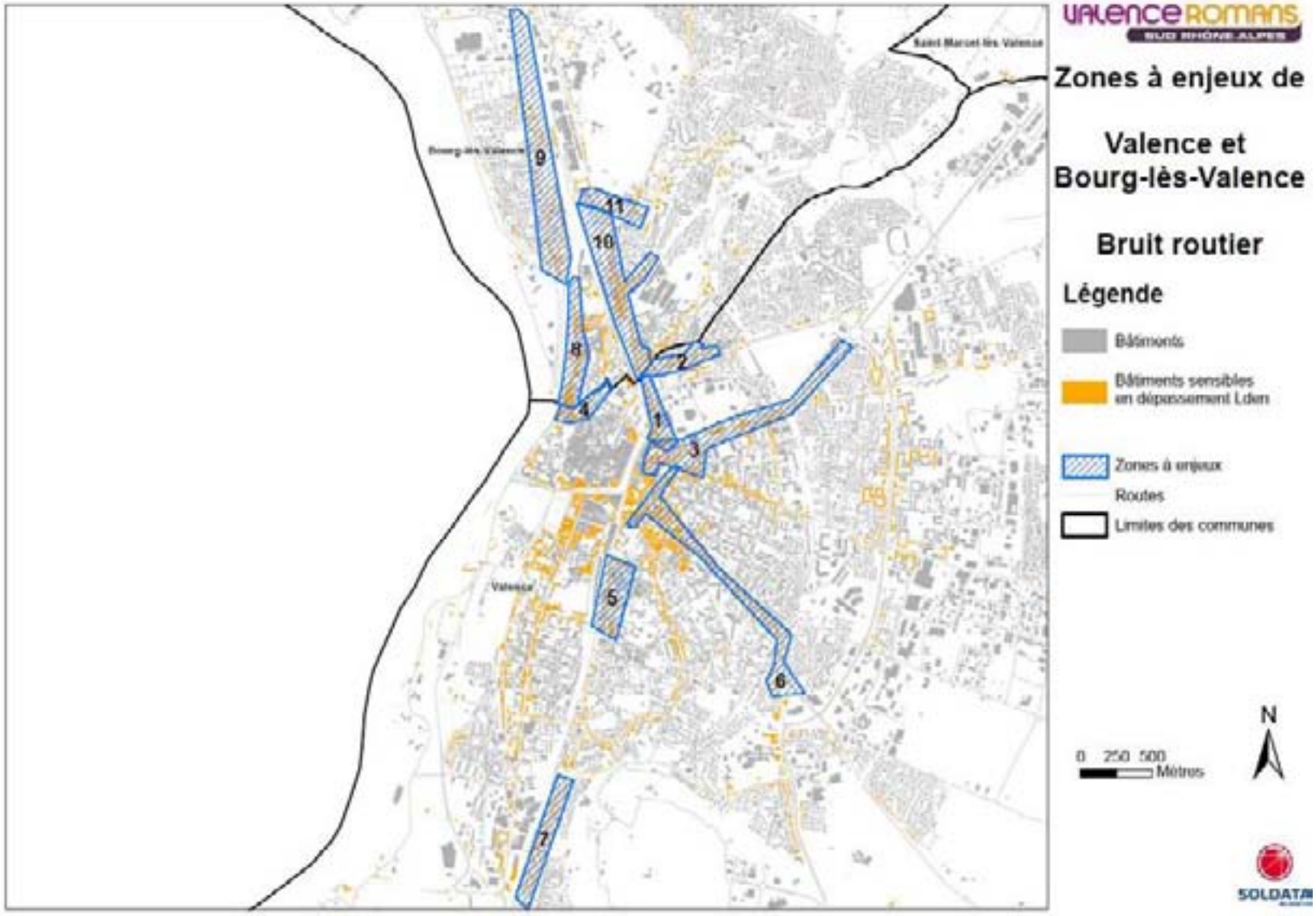
Valence et la commune de Bourg-lès-Valence, gestionnaires des infrastructures de transport, réaliseront les actions correctives déjà mentionnées avec des propositions d'actions transversales dont l'impact sur la population est difficilement quantifiable :

- Sensibilisation des aménageurs publics de son territoire.
- Préservation des zones calmes définies.

De plus, les PPBE des gestionnaires du territoire ne sont pas encore tous publiés. L'agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes souhaite s'assurer que les zones à enjeux détectées dans le diagnostic seront bien prises en considération et traitées par les gestionnaires.

Annexe 1. Plan général de localisation des zones à enjeux

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Annexe 2. Fiches des zones à enjeux

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 1	Zone de la Marne	Commune : Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			8 000 véh/jour	4,2/4,2/6,9

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	>1978	Petits collectifs, immeubles, pavillons

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
11	8	1102	839	0	0

Actions à entreprendre

- 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et des mesures acoustiques seront effectués afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Zones à enjeu n°1

Zone de la Marne

Valence

Bruit routier

Légende

Bâtiments

Etablissements de santé et d'enseignement

Bâtiments sensibles en dépassement Lden

Bâtiments sensibles

Etablissements de santé et d'enseignement

Zones à enjeux

Routes

Limites des communes

0 25 50 Mètres

N

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 2	Zone de Verdun	Commune : Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			9 000 véh/jour	10,6/10,6/15

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	>1978	Petits collectifs, immeubles, pavillons

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
20	12	677	615	0	1

Actions réalisées

- Résorptions des Points Noirs de Bruit : diagnostics acoustiques et thermiques + travaux d'isolation. Pilotage Valence Romans Sud Rhône-Alpes en partenariat financier avec l'ADEME.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 3	Zone de Romans	Commune : Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			14 500 véh/jour	4,3/4,3/5,8

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
75	49	2116	1757	0	1

Actions réalisées

- Résorptions des Points Noirs de Bruit : diagnostics acoustiques et thermiques + travaux isolation. Pilotage Valence Romans Sud Rhône-Alpes en partenariat financier avec l'ADEME et sous pilotage diagnostics acoustiques + travaux d'isolation (de la rue Montplaisir au rond-point Kennedy).

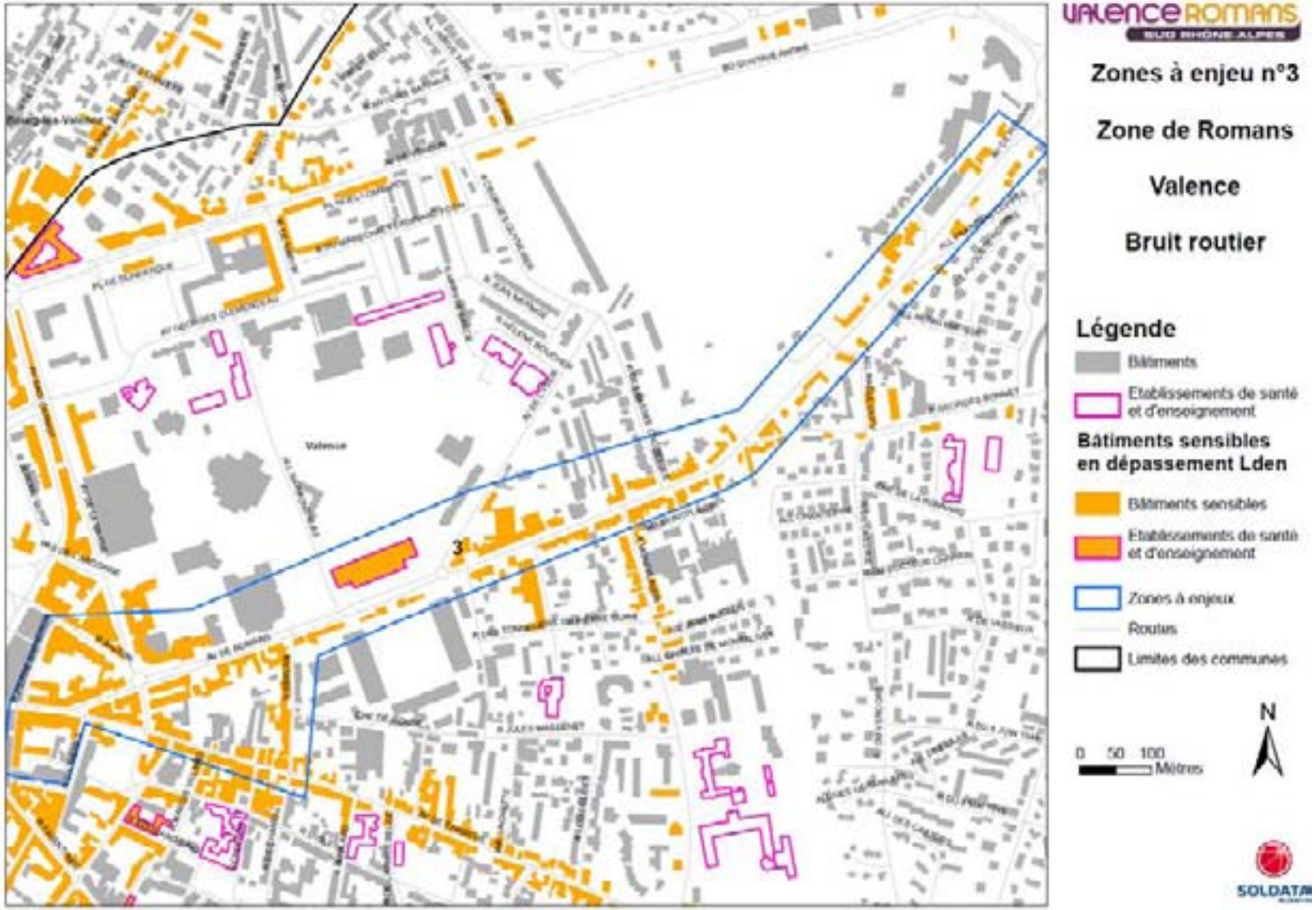
Actions à entreprendre

- 2ème phase de résorption des PNB : des nouveaux comptages de trafic et des mesures acoustiques seront effectués afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 4	Zone de la Manutention	Commune : Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			16 000 véh/jour	4,3/4,3/6,1

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles, pavillons

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
10	6	286	258	0	0

Actions à entreprendre

- 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et de mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 5	Zone Paul Bert	Commune : Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			7 800 véh/jour	4,3/4,3/5,5

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
22	11	488	176	0	0

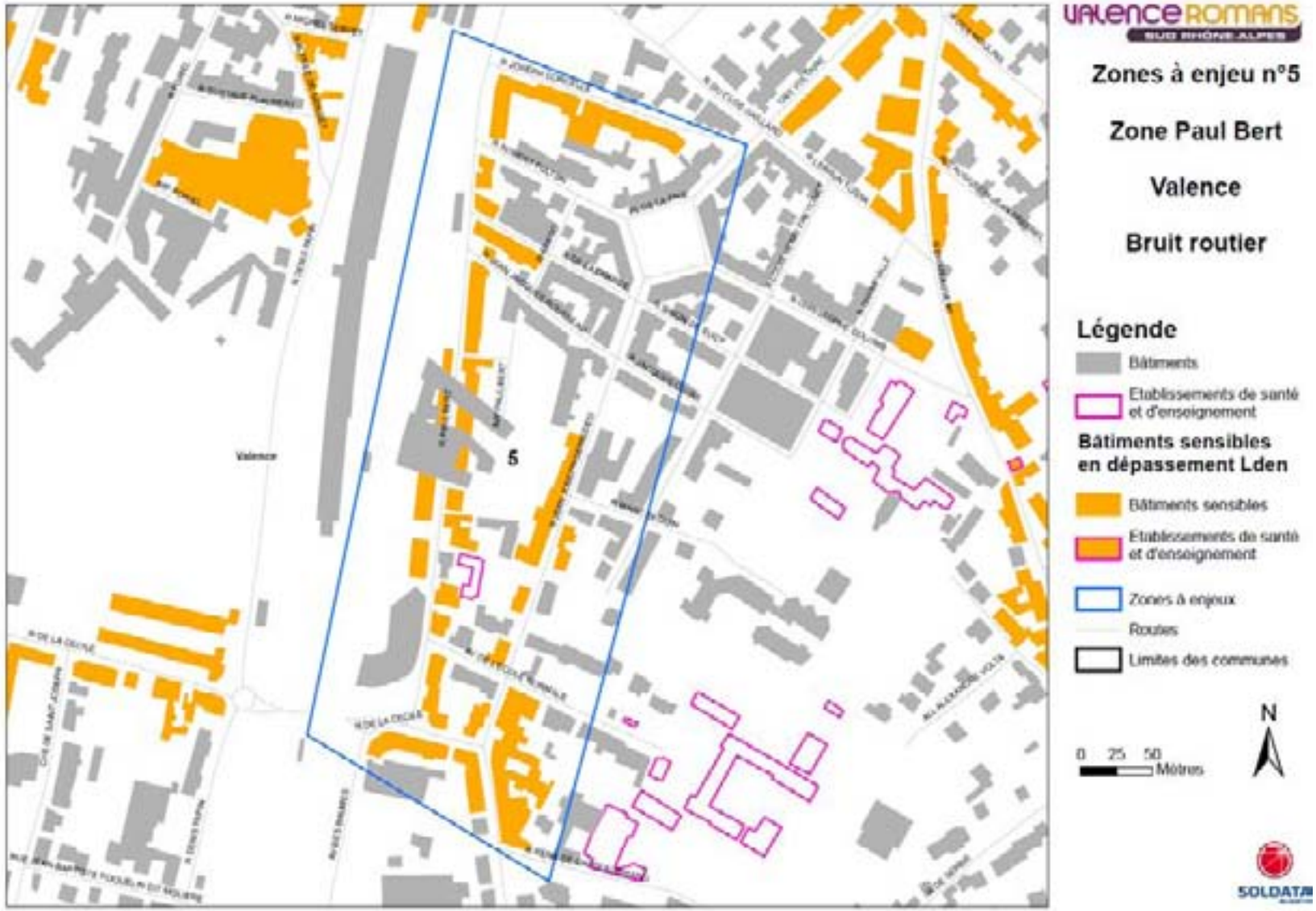
Actions à entreprendre

- 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 6	Zone Faventines / Dr Santy / Alpes	Commune : Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			11 000 véh/jour	3,2/3,2/5,1

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
88	44	2470	1055	0	6

Actions à entreprendre

- 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 7	Zone Libération	Commune : Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			11 000 véh/jour	4,2/4,2/6,3

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles, maisons individuelles

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
47	12	403	171	0	1

Actions à entreprendre

- Réaménagement de la voie, rénovation chaussée, création d'une piste cyclable, 3 plateaux traversant avec une limitation à 30 km/h sur ces 3 zones. Réalisation entre 2016-2017.
- 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 8	Zone Thannaron / Libération	Commune : Bourg-lès-Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			6 000 véh/jour	3/2/1

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
28	22	940	851	0	1

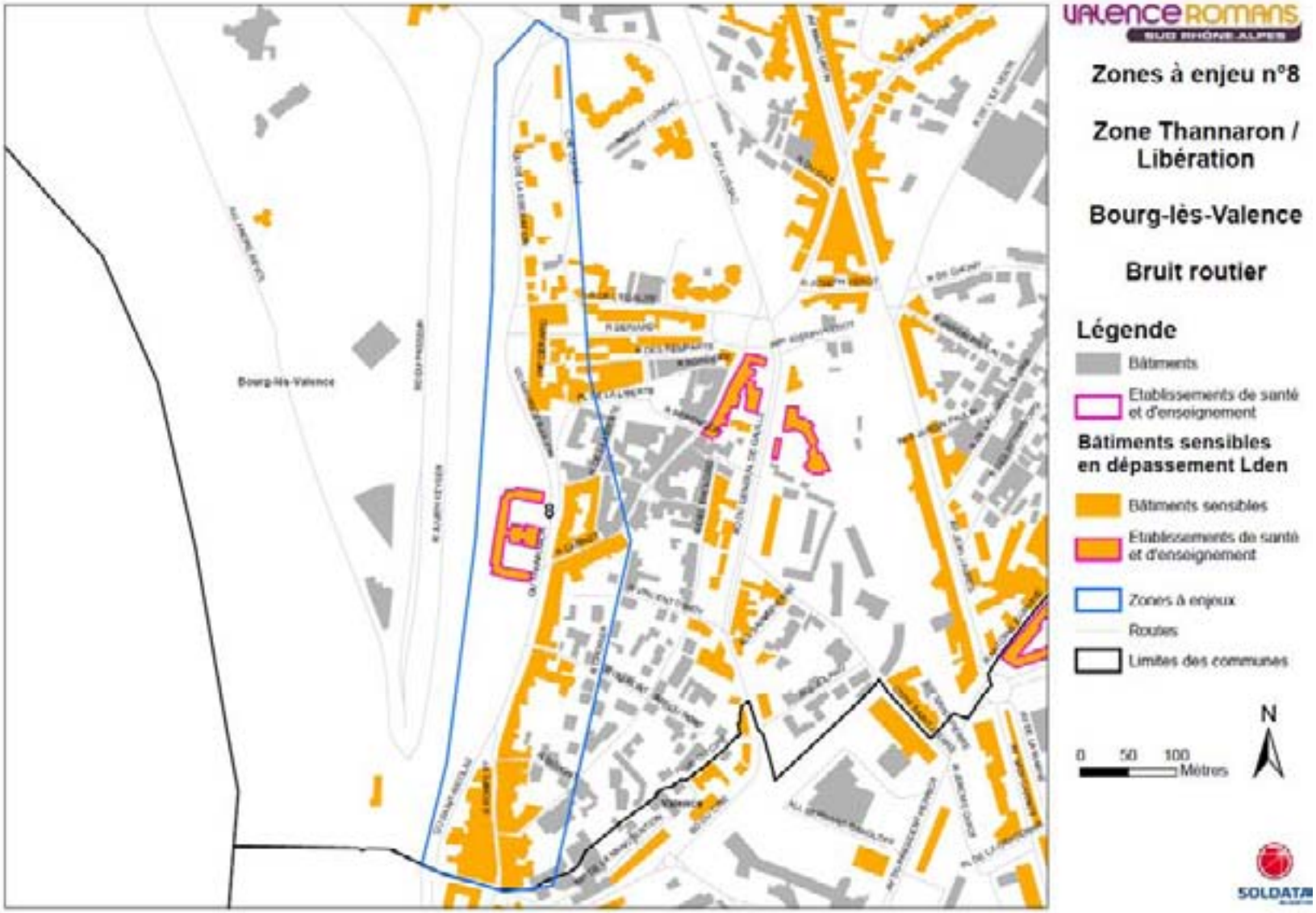
Actions à entreprendre

- 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 9	Zone Jean Bart	Commune : Bourg-lès-Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			7 000 véh/jour	3,2/3,2/4,1

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, maisons individuelles

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
125	85	643	405	0	1

Actions à entreprendre

- 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 10	Zone Jean Jaurès / Marc Urtin / Lyon (Bourg-lès-Valence)	Commune : Bourg-lès-Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			14 722 véh/jour	10,6/10,6/14,7

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
52	33	1538	1300	0	1

Actions réalisées

- Dans le cadre du PPBE 1ère échéance de la ville : Résorptions des Points Noirs en partenariat avec l'ADEME et sous pilotage diagnostics acoustiques + travaux d'isolation sur l'avenue Jean Jaurès.

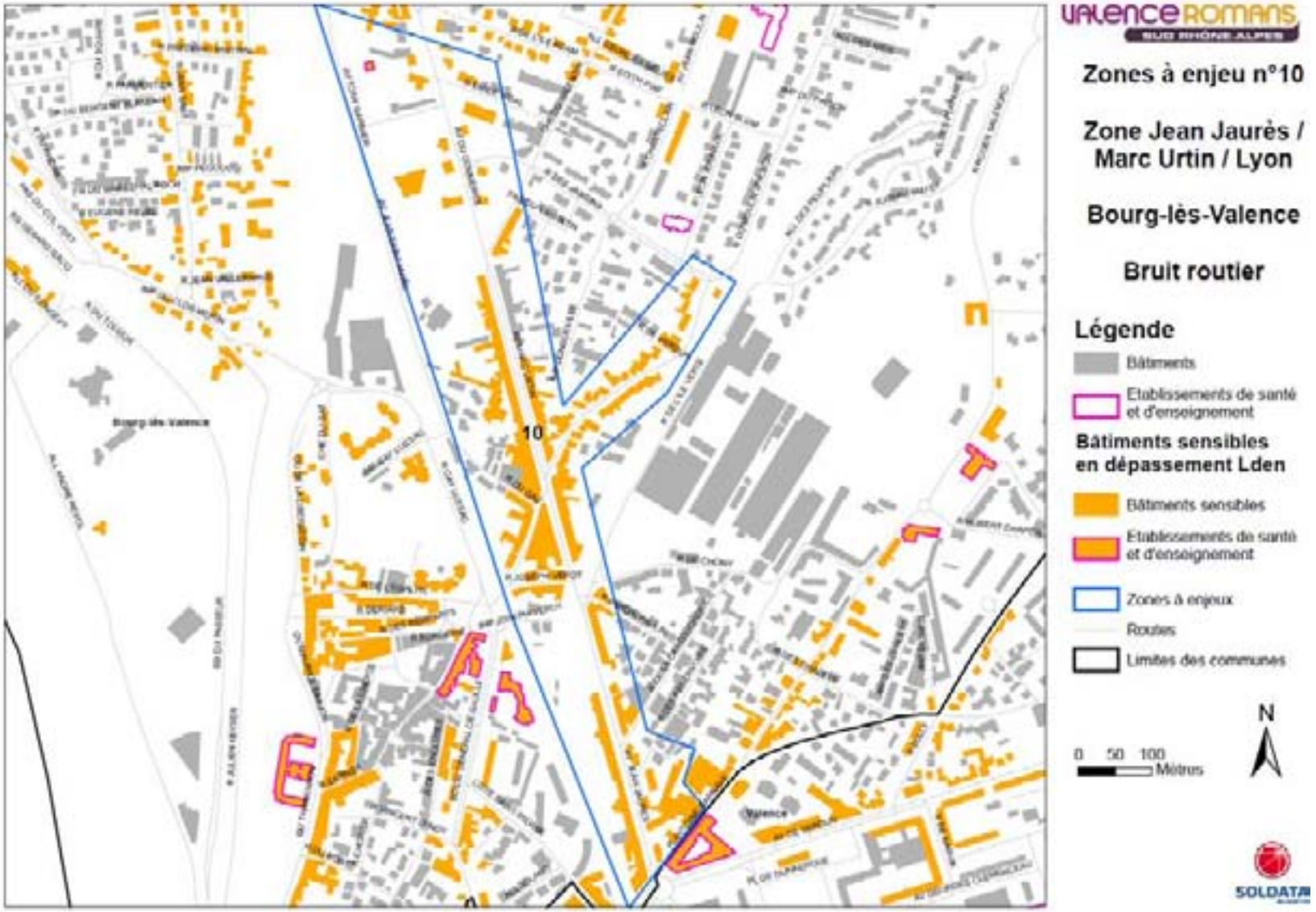
Actions entreprendre

- 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et des mesures acoustiques seront effectués afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

ZONE 11	Zone l'Ile Adam	Commune : Bourg-lès-Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
			8 500 véh/jour	6,4/6,4/9,7

Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, maisons individuelles

Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L_{DEN}	L_N	L_{DEN}	L_N	Santé	Enseignement
30	16	188	124	0	0

Actions à entreprendre

- 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.

Repérage visuel :



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Annexe 3. Etablissements sensibles en situation de dépassement

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

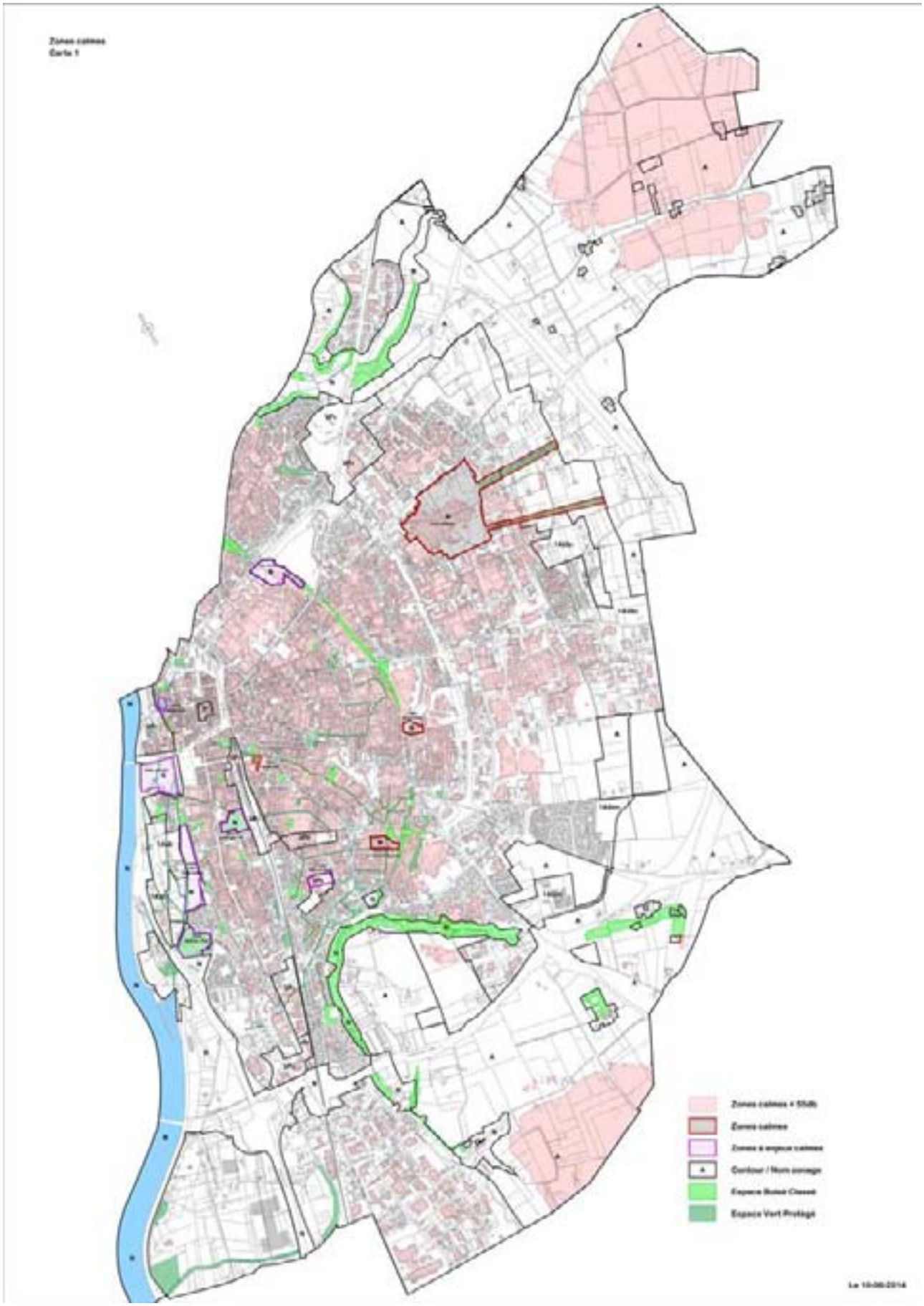
Nom de l'établissement sensible	Zone à enjeux concernée	Source	Bruit routier en dB(A)	
			L_{den}	L_n
EPSECO	2	Bruit routier	74,8	66,2
Université Latour Maubourg	3	Bruit routier	73,1	62,8
IME Les Colombes	5	Pas de dépassement réglementaire	En dessous de la limite réglementaire	En dessous de la limite réglementaire
Groupe scolaire E. Renan	6	Bruit routier	72,1	61,3
Lycée technique Amblard	6	Bruit routier	68,1	57,4
Collège Paul Valéry	6	Bruit routier	70,6	59,9
Ecole Léon Archimbaud	6	Bruit routier	79,2	69,9
Ecole Saint Apollinaire	6	Bruit routier	73,4	62,9
Groupe scolaire Paul Langevin	7	Bruit routier	71,2	62,7
Groupe scolaire Emile Barthelon	8	Bruit routier	74,5	66,8
Ecole primaire de Chirouzes	9	Bruit routier	70,8	62,8
Pôle Petite Enfance	10	Bruit routier	74,7	66,9

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Annexe 4. Carte générale des zones calmes de la ville de Valence

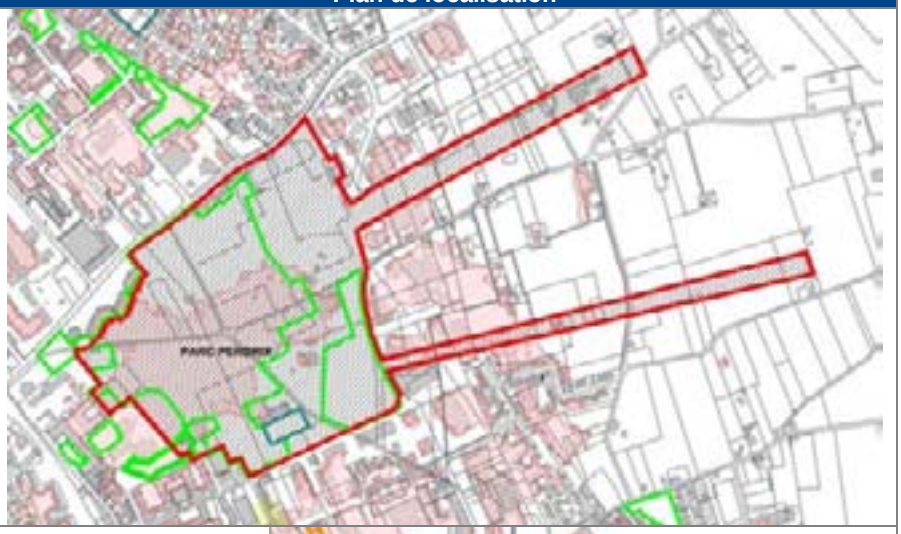
Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE



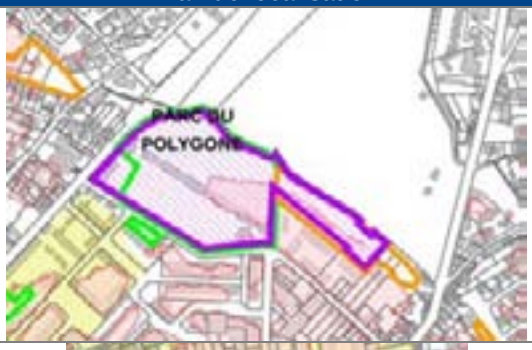
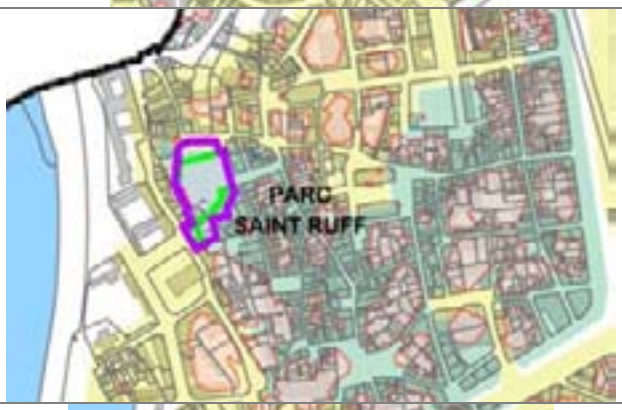
Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE
Annexes

Annexe 5. Localisation des zones calmes et des zones à objectif calme de la ville de Valence

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Nom de la zone calme	Plan de localisation
Parc Perdrix	
Parc Delessert	
Parc de la Grande Marquise	
Parc Chamfort	

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Nom de la zone à objectif calme	Plan de localisation
Parc du Polygone	
Stade de Baumes	
Parc Saint Ruff	
Parc Jouvet	

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Nom de la zone à objectif calme	Plan de localisation
Parc Saint Victor	
Parc des Trinitaires et Parc Marcel Paul	

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

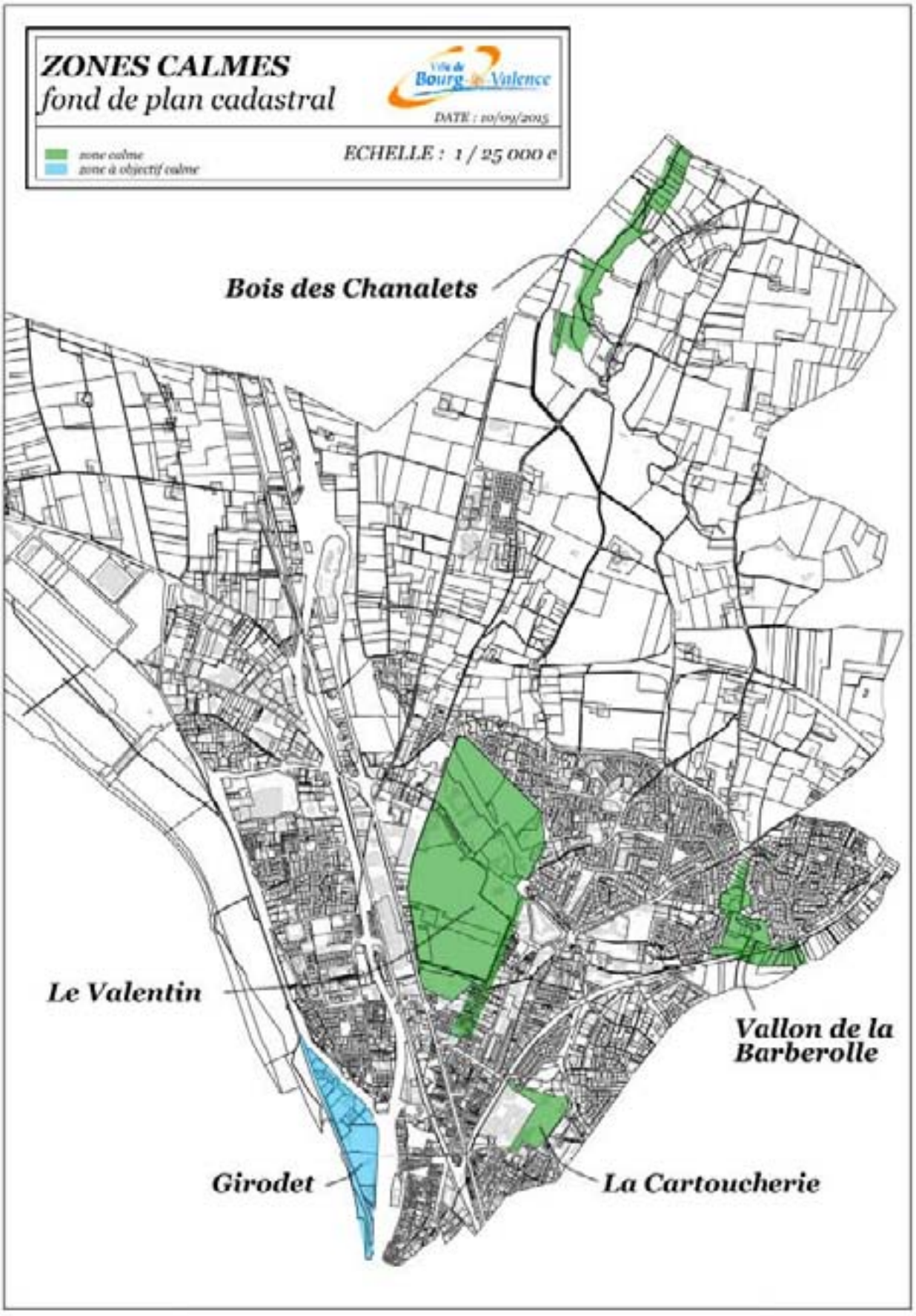
Nom de la zone à objectif calme	Plan de localisation
Chemin des Contrebandiers / Chemin de Robinson	

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE
Annexes

Annexe 6. Plan des Zones Calmes de Bourg-lès-Valence

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

SOLDATA ACOUSTIQUE



Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Annexe 7. Retours de la consultation publique

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE
Annexes

Synthèse de la consultation

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public du 23 octobre au 23 décembre 2015.

Sur cette période, le Plan était consultable :

- Au siège de la Valence Romans Sud Rhône-Alpes (51 rue Denis Papin, 26000 Valence) aux horaires habituels d'ouverture.
- Dans la mairie des communes de : Valence, Bourg-lès-Valence, Portes-lès-Valence, Saint-Marcel-lès-Valence, Montélier, Chabeuil, Malissard, Beaumont-lès-Valence, Montmeyran, La Baume-Cornillane, Upie, Etoile et Beauvallon, aux horaires d'ouvertures habituels
- Sur le lien internet suivant : http://www.valenceromansagglo.fr/

Des registres ont été mis à disposition sur les lieux de consultation. Les observations ont également pu être consignées à l'adresse suivante : ppbe@valenceromansagglo.fr.

Conformément aux dispositions réglementaires, un avis est paru 15 jours avant le début de la consultation, soit le 8 octobre 2015 dans le journal de l'Agglo et sur 2 journaux locaux.

A l'issue de la période de consultation du PPBE, 28 consultations du PPBE ont été consignées le 23 décembre 2015.

Le tableau suivant présente une synthèse de chacune des observations ou témoignages consignés, afin de mettre en évidence les sources de nuisances évoquées par le public dans le cadre de cette consultation et d'apporter, dans la mesure du possible, des éléments de réponse. Du fait du faible nombre de réponses à cette consultation, cet échantillon ne peut pas être considéré représentatif de la population du territoire de l'agglomération considéré au sens statistique du terme.

Nous avons cependant constaté les éléments suivants, en matière de perception de nuisances, de sources sonores et de répartition géographique.

SYNTHESE DES SOURCES DE NUISANCES SONORES IDENTIFIEES EVOQUEES PAR LES TEMOIGNAGES

THEMATIQUE	NB TEMOIGNAGES	%
Bruit routier	10	34,49
Bruit ferroviaire	4 (dont ligne TGV)	13,79
Bruit de comportement (de conducteurs de véhicules)**	5	17,24
Bruit comportement des usagers de l'autoroute**	5	17,24
Autres**	5	17,24
Total*	29	100

**certains témoignages abordent plusieurs thématiques*

*** nuisances signalées mais ne faisant pas l'objet du présent PPBE., elles seront cependant signalées aux collectivités ou gestionnaires concernés*

ORIGINE GEOGRAPHIQUE DES TEMOIGNAGES

THEMATIQUE	NB TEMOIGNAGES	%
VALENCE	12	42,86
BOURG LES VALENCE	2	7,14
PORTE LES VALENCE	6	21,43
LA BAUME CORNILLANE	2	7,14
UPIE	1	3,57
CHABEUIL	3	10,72
BEAUVALLON	1	3,57
MONTELIER	1	3,57
Total	28	100

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
1	07/11/2015	Valence Avenue Maréchal Juin	Bruit routier	L'avenue du Maréchal Juin est fortement empruntée, ce qui génère des nuisances sonores pour de nombreux riverains dont je fais partie. J'étais intervenu auprès de l'ancienne municipalité pour signaler ce problème mais il n y a jamais eu de retour. Je suggère qu'une étude soit réalisée afin d'apporter quelques solutions sur cette Avenue et notamment au niveau du réservoir d'eau situé en contre bas de l'avenue. Plutôt qu'un mur antibruit, la mise en place d'une haie végétale sur une hauteur permettant d'atténuer ce bruit, serait le mieux adapté même si cela ne garantit pas la suppression à 100% de la nuisance, et aurait pour avantage. de préserver l'environnement.	L'avenue Maréchal Juin est une voirie communale. Cet axe n'a pas été identifié dans les zones à enjeux de la commune. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence. A titre informatif, la mise en place d'une haie végétale n'aura pas d'effet sur les niveaux de bruit, mais elle permettra de masquer visuellement la route.
2	07/11/2015	Valence avenue de Chabeuil	Bruit de comportement routier	Nuisances sonores en haut de l'avenue de Chabeuil à Valence, allée des Clématites. Mis à part le flot de voitures certains 2 roues sont extrêmement bruyants (en plus de conduite dangereuse), certains véhicules roulent vite ce qui accroît les bruits. Je pense que l'aménagement de cette avenue de Chabeuil serait une bonne chose pour lutter contre les nuisances sonores.	L'avenue de Chabeuil est une voirie communale. Ce type de nuisances ne fait pas l'objet du présent PPBE. Il s'agit davantage de bruits de comportement dont les infractions doivent être relevées par les polices municipale ou nationale (Code de la route). La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence.
3	09/11/2015	Valence Boulevards Kennedy, Churchill	Bruit de comportement routier	Nuisances sonores liées aux motos sur les boulevards Kennedy, Churchill, notamment les week-ends. Ils passent et repassent inlassablement et le bruit occasionné est assourdissant intolérable et fatigant.	Les Boulevards Kennedy et Churchill sont des voiries communales. Ce type de nuisances ne fait pas l'objet du présent PPBE. Il s'agit davantage de bruits de comportement dont les infractions doivent être relevées par les polices municipale ou nationale (Code de la route). La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603225-20160706-20160704_107-DE

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
4	10/11/2015	Valence carrefour Victor Hugo / Sémard	Bruit de comportement routier (Code de la route)	- Accélérations des scooters et motos. - Nuisances sonores des voitures avec des équipements audio surpuissants et défilant en ville toutes vitres ouvertes les week-ends et jours fériés. - Nuisances sonores des sirènes des voitures de pompiers, police, ambulance, en pleine nuit. - Engins de nettoyage qui commencent à 5h30 du matin.	Les avenues Victor Hugo et Pierre Semard sont des voiries communales. Ce type de nuisances ne fait pas l'objet du présent PPBE. Il s'agit davantage de bruits de comportement dont les infractions doivent être relevées par les polices municipale ou nationale (Code de la route). La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence.
5	13/11/2015	Valence avenue de la Marne	Bruit d'activité et livraison Bruit routier	Désagrément généré par une agence postale pour entreprises qui a été installée depuis quelques mois dans l'immeuble où le riverain habite. Cette agence débute son activité du lundi au samedi à partir de 6h30-7h. Cela occasionne beaucoup de bruit du certainement à la manutention (palettes, colis, chargement, déchargement,…) D'autre part, viens à signaler que l'avenue de la Marne est très bruyante.	Ce type d'activité ne rentre pas dans le cadre de ce document. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence. Concernant l'avenue de la Marne, elle fait l'objet d'une zone à enjeux dans ce secteur. La 2ème phase de résorption des Points Noirs de Bruit est prévue. Des nouveaux comptages de trafic et des mesures acoustiques seront effectués afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles à la réalisation de travaux de résorption.
6	18/11/2015	Valence Rue Pont du Gât	Bruit routier	La circulation sur la rue Pont du Gât est très fréquentée par des motos, voitures, cars, bus et camions. La rue n'est pas large et une telle circulation engendre du bruit et une pollution pour tous les riverains de cette rue, ainsi qu'un danger pour les piétons.	La rue Pont du Gât, à sens unique, est une voirie communale. Cet axe n'a pas été identifié dans les zones à enjeux de la commune. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence.
7	19/11/2015	Valence lotissement de l'allée Mansard	Bruit routier	Demande d'un mur antibruit et pollution. Nous avons eu une réponse négative nous informant qu'une étude avait été faite en 2011 (nous n'avons jamais été mis au courant) et que notre lotissement ne représentait pas un niveau de bruit important. Situés le long du boulevard Franklin Roosevelt, donc confrontés au bruit en permanence de par les voitures qui ne respectent pas la limitation de vitesse (portion limitée à 70 km/h).	Le Boulevard Franklin Roosevelt est une voirie communale. La carte de bruit réalisée en 2013 indique que les niveaux de bruit routiers ne dépassent pas le seuil de 68 dB(A) en Lden. Cet axe n'a pas été identifié dans les zones à enjeux de la commune. Concernant le non-respect des limitations de vitesse, il s'agit de bruits de comportement dont les infractions doivent être relevées par les polices municipale ou nationale (Code de la route). La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603220-20160704-107-DE

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
8	28/11/2015	Valence Place Saint-Jean	Bruit de comportement (tranquillité publique) et (Code de la route)	Nuisances au cœur de la ville : mécaniques, hautes vitesses de circulation, festives (les gens crient, parlent fort, se hèlent et je vous évite les grossièretés ou menaces). Ce phénomène est d'autant plus amplifié l'été, cela en est au point où on n'ose plus sortir ni ouvrir les fenêtres. Pour avoir un peu de tranquillité et de repos, il est proposé par l'administré que les éclairages de la place St Jean soient arrêtés à des heures raisonnables (22h/23h), et pour des questions de sécurité, limité à un éclairage minimum, sachant que les restaurants ont leur propre luminosité.	Ce type de nuisances ne fait pas l'objet du présent PPBE. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence.
9	30/11/2015	Valence Avenue Maréchal Juin	Bruit routier	Nuisance sonore due au bruit de roulement des voitures sur le goudron et à la résonance de ce bruit. Nous sommes au milieu entre l'hôpital et l'avenue de la libération, et nous entendons nettement les voitures à partir de l'allée des Grillons jusqu'au chemin des Baumes. Voici les mesures faites depuis notre terrasse : - Moyenne constatée 75 dBA, - Aux heures de pointe mesures constatées pics réguliers de 82 dBA et même jusqu'à 95 dBA. La solution pour notre quartier à ce problème de bruit serait : 1. De faire respecter la limitation de vitesse de 50 km/h. 2. Changer le revêtement de la route. Vous faites actuellement de nombreux travaux sur l'avenue Maréchal Juin, peut-être est-il prévu de refaire l'enrobé. Ce serait donc l'occasion de faire ces travaux tout en luttant contre le bruit.	L'avenue Maréchal Juin est une voirie communale. Cet axe n'a pas été identifié dans les zones à enjeux de la commune. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
10	13/12/2015	Valence rue Paul Bert	Bruit ferroviaire, routier et bruit provenant de la gare	Nuisances sonores de bruit routier et ferroviaire. Les riverains doivent faire face au bruit causé par les annonces sonores de la gare, dont l'intensité est insupportable (à 5h30-6h les annonces sont entendues chez les riverains). Le riverain demande réduire l'intensité du son, au moins aux heures de moindre affluence (plages 21h-22h30 et 5h30-7h).	Le bruit lié aux annonces en gare ne fait pas l'objet du présent PPBE. La demande sera transmise au gestionnaire de la gare SNCF en lien avec la commune de Valence.
11		Valence Boulevard Franklin	Bruit d'activité et livraison + Bruit de comportement routier (code de la route)	Nuisance sonores près du magasin Aldi, quasiment tous les matins en semaine. Les riverains entendaient les camions entre 7h30-8h45 environ : manouvres, moteurs qui tournent… Le riverain a demandé au gérant de chez Aldi de bien vouloir faire cesser le bruit pendant les livraisons et une nette amélioration a été obtenue. L'avenue Victor Hugo génère du bruit avec les motos qui accélèrent à certaines heures. Le riverain demande contrôle et verbalisation sur ces personnes.	Ce type d'activité ne rentre pas dans le cadre de ce document. La situation semble s'être améliorée. Concernant le non-respect des limitations de vitesse, il s'agit de bruits de comportement dont les infractions doivent être relevées par les polices municipale ou nationale (Code de la route). La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Valence.
12		Valence Rue Paul Bert	Bruit ferroviaire et bruit provenant de la gare	Ce riverain de la gare est gêné par les annonces surdimensionnées de la gare, les passages des trains de marchandises (très lourds, très longs, pleine vitesse, jour et nuit, moteurs de trains qui stationnent).	Le bruit lié aux annonces en gare ne fait pas l'objet du présent PPBE. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes au gestionnaire de la gare et à RFF pour le trafic ferroviaire, en lien avec la commune de Valence.
13	20/12/2015	route Valence-Chabeuil et ligne TGV	Bruit ferroviaire et routier	Le riverain est surpris de ne pas voir le tracé du TGV comme une nuisance pourtant lors de la construction des nuisances étaient apparues. De plus, la route de Valence-Chabeuil est vraiment une nuisance. En 1994 le trafic était de 6500 véh/jour et maintenant c'est le double. Le riverain demande de faire une enquête auprès des riverains pour vérifier le niveau de nuisance. Souhaite savoir à quoi sert cette enquête et quel est l'aboutissement de cette action.	La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à RFF pour la voie ferrée et au gestionnaire de la départementale Valence-Chabeuil en lien avec la commune de Valence. A noter que les voiries départementales de la Drôme ont été étudiées dans le cadre du PPBE du Département, approuvé le 4 mai 2015.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603626-20160706-20160704_107-DE

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
14	20/12/2015	Chabeuil route Valence-Chabeuil	Bruit routier	Actuellement le bruit généré par les voitures sur la déviation Est est infernal malgré la distance et surtout l'été. Les riverains étaient tranquilles jusqu'à la construction de la déviation. Aucun mur ou talus protège les habitations et les voitures vont trop vite. Pratiquement personne ne respecte la vitesse de 110 km/h. Depuis, le chemin des Martins est aussi devenu un boulevard où les voitures passent à toute vitesse, surtout aux heures d'entrée et sortie du travail. Le riverain demande : 1 - Limiter la vitesse à 80 km/h avec contrôle fréquent par un radar embarqué. 2 - Construction d'un talus ou d'un mur anti-bruit.	L'axe concerné est la LACRA dont le gestionnaire est l'Etat. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à l'Etat en lien avec la commune de Chabeuil.
15	23/12/2015	Chabeuil	Bruit des établissements sportifs.	Les terrains de sport sont à inclure dans la liste de nuisances sonores. Voici les activités qui produisent une gêne sonore : - Les tondeuses et débroussailleuses qui tournent toute la journée. - Les entrainements quotidiens. - Les fêtes et les compétitions. - Les locaux qui sont loués ou prêtés à des particuliers pour des fêtes ou anniversaires d'où s'échappe une musique à tue-tête toute la nuit.	Ce type de nuisances ne rentre pas dans le cadre de ce document. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Chabeuil, gestionnaire de ces équipements.
16	26/11/2015	Bourg-lès-Valence Impasse clos Morin	Bruit routier et comportement	Le freinage, l'arrêt et le redémarrage des véhicules au niveau des feux tricolores sont très gênants, ainsi que les motos. Certaines habitations ne sont pas isolées contre le bruit car anciennes.	L'axe concerné est la RD 2007 dont le gestionnaire est le Conseil Départemental. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes au Conseil Départemental en lien avec la commune de Bourg Les Valence.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
17		Bourg-lès-Valence Impasse clos Morin	Bruit routier	Nuisance sonore générée par le passage des véhicules : motos très bruyantes, voitures et surtout camions qui n'empruntent plus la « LACRA » qui était autre fois obligatoire du fait d'un panneau routier situé au rond-point Valence-Nord. Ce panneau interdisait l'accès du centre-ville aux plus de 3,5 tonnes. Par vent du sud, les murs antibruit du quai Thannaron renvoient en permanence les bruits sur l'autre côté (Rhône). La question pourrait être en partie résolue en remplaçant les feux tricolores du théâtre le Rhône, qui ont généré plusieurs accidents très graves, par un rond-point-giratoire avec ralentisseurs. Cette disposition contraindrait les usagers à passer à vitesse réduite et ôterait le risque du feu rouge grillé tout en réduisant le niveau sonore. Un contrôle de vitesse par un radar fixe ou mobile aux environs du centre Leclerc est demandé.	L'axe concerné est la RD 2007 dont le gestionnaire est le Conseil Départemental. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes au Conseil Départemental en lien avec la commune de Bourg Les Valence.
18	09/12/2015	Portes-lès-Valence Rue Marx Dormoy et rue Jean Ferrat	Bruit de comportement	Au carrefour de la rue Marx Dormoy et rue Jean Ferrat, un groupe d'adolescents issu du nouveau quartier d'à côté, se manifeste dehors jusqu'à 1 h du matin, donc impossible de dormir dans ces conditions. 2 terre-pleins sont constitués de gros cailloux qui servent de projectiles. Ne serait-il pas prudent de les remplacer par du gravier ?	Ce type de nuisances sonores ne rentre pas dans le cadre de ce document mais relève de la tranquillité publique, compétence de la commune. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de Portes Les Valence.
19	15/12/2015	Portes-lès-Valence Rue Romain Rolland	Bruit comportement des usagers de l'autoroute	Riverain qui habite en bord de l'autoroute et qui est impactée par les nuisances sonores, notamment les weekends et vacances. Le voisinage de l'aire de repos des camions est très gênant La riveraine a contacté ASF, en vain. Un mur antibruit a été construit tout près de chez elle mais hélas n'a pas été prolongé. Elle propose de mettre une protection sonore et particulièrement un mur antibruit.	L'axe concerné est l'autoroute dont le gestionnaire est ASF. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à l'ASF, en lien avec la commune de Portes Les Valence.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212601328-20160706-20160704_107-DE

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
20	16/12/2015	Portes-lès-Valence Rue Romain Rolland	Bruit comportement des usagers de l'autoroute	La riveraine habite en bordure de l'autoroute, de l'aire du repos de Portes-lès-Valence. Le bruit est a énormément augmenté depuis qu'il y a eu des travaux sur l'aire de repos. Non seulement le bruit de la circulation sur l'autoroute, aussi le bruit incessant des camions frigorifiques qui tournent jour et nuit. L'été c'est insupportable. Impossible de manger à l'extérieur ni d'ouvrir les fenêtres. Un mur antibruit a été construit et s'arrête au niveau de ses voisins.	L'axe concerné est l'autoroute dont le gestionnaire est ASF. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à l'ASF, en lien avec la commune de Portes Les Valence.
21	16/12/2015	Portes-lès-Valence Rue Romain Rolland	Bruit comportement des usagers de l'autoroute	Mêmes observations que la remarque 20.	L'axe concerné est l'autoroute dont le gestionnaire est ASF. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à l'ASF, en lien avec la commune de Portes Les Valence.
22	18/12/2015	Portes-lès-Valence Rue Romain Rolland	Bruit comportement des usagers de l'autoroute	L'aire de repos présente juste à côté produit énormément de nuisances sonores. Les camions frigorifiques qui stationnent sur l'aire tournent toute la nuit et donnent mal à la tête.	L'axe concerné est l'autoroute dont le gestionnaire est ASF. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à l'ASF, en lien avec la commune de Portes Les Valence.
23	18/12/2015	Portes-lès-Valence Rue Romain Rolland	Bruit comportement des usagers de l'autoroute	Le riverain est gêné par le bruit généré sur l'aire de repos de l'autoroute, notamment des poids-lourds qui stationnent la nuit avec notamment les camions frigorifiques qui laissent tourner leur moteur la nuit, bruit qui est très gênant l'été et qui empêche de dormir les fenêtres ouvertes.	L'axe concerné est l'autoroute dont le gestionnaire est ASF. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à l'ASF, en lien avec la commune de Portes Les Valence.
24		La Baume Cornillane Le champ du roure	Bruit de comportement	- Interdiction de circuits de MotoCross - Demander (et contrôler) l'insonorisation des ateliers situés en Zone Artisanale. - Demander aux propriétaires des chiens de limiter au maximum les nuisances sonores.	Ce type de nuisances sonores ne rentre pas dans le cadre de ce document mais relève de la compétence de la commune. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de La Baume Cornillane.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
25	24/11/2015	La Baume Cornillane Le champ du roure	Bruit de comportement	Observations : - Obligations de haies végétales d'une hauteur de 1,5 à 2 m le long des voies automobiles, pour toute nouvelle construction afin de casser le bruit de la circulation. - Pistes cyclables : utiles dans le périmètre élargi du centre du village. - Limitations de vitesse et ralentisseurs : Compte-tenu de l'agrandissement de la zone urbanisée, il parait important de reporter le panneau d'entrée de village à la hauteur du cimetière afin de contraindre les autos à ralentir plus tôt. Trop d'automobiles arrivent à une vitesse excessive à la hauteur du lotissement actuel face au Prieuré. Ceci est valable pour les autres entrées du village. Prévoir des ralentisseurs du type « coussins berlinois » sur toutes les voies entourant le nouveau centre et quelques autres lieux de la commune. - Limitation du gabarit des véhicules : Un moyen de réduire le bruit qui doit tenir compte du passage des transports en commun. - Réglementation d'accès aux livraisons : Ce sujet pourrait être préoccupant dans le futur. - Les sports mécaniques sont autorisés uniquement sur les « terrains homologués », à l'exclusion de tout terrain privé.	- Les haies végétales ne sont pas efficaces pour limiter les impacts sonores. Les solutions les plus performantes sont les murs antibruit ou merlons de terre. - Les autres propositions seront relayées par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes à la commune de La Baume Cornillane, gestionnaire de voirie.
26	28/10/2015	Beauvallon D111	Bruit routier	L'étude présentée évoque les villages de Malissard, Montélier… mais pas sur la D111 à Beauvallon. Il est évoqué dans l'étude une isolation phonique des bâtiments, mais serait-il possible d'installer des murs antibruit ? D'autre part, des chicanes ont été installées rue des Stades, pensez-vous faire quelque chose sur la D111 car la circulation est intense (presque toute la journée) ?	- L'axe concerné est D111 dont le gestionnaire est le Conseil Départemental. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes auprès du Conseil Départemental, en lien avec la commune de Beauvallon. - A noter qu'en ce qui concerne l'isolation phonique des bâtiments, celle-ci est envisagée lorsque les bâtiments concernés sont situés très proches des voies bruyantes où il n'est pas possible de mettre en place un écran.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603627-20160704-107-DE

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
27	22/12/2015	Montélier D538	Bruit routier	L'avenue de Provence (D538) ne semble pas prise en compte dans l'étude. Elle est pourtant la plus bruyante et impacte, non seulement riverains immédiats mais aussi sur une largeur importante d'autres habitations. La commune soutient le projet de déviation car si le nombre de propriétaires résidents est faible, de nombreux logements étant locatifs, le bruit généré impacte une nombreuse population (nuit et jour). Il demande que ce projet soit relancé dès à présent. Il signale par ailleurs que le stationnement sauvage sur le trottoir de cette avenue est très gênant.	L'axe concerné est la D538 dont le gestionnaire est le Conseil Départemental. La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes auprès du Conseil Départemental, en lien avec la commune de Montélier. Par ailleurs, la problématique du stationnement sauvage relève du Code de la Route et sera relayée à la commune.
28	04/12/2015	Upie SNCF Réseau	Bruit ferroviaire	Nouvelle habitante sur Upie, située à moins de 700 m de la ligne TGV, espère qu'une mesure de réduction du bruit liée aux trains est envisagée. En effet, une grande partie du tracé sur la région est encaissée mais rien sur la portion d'Upie. Selon le dossier il semble que rien ne soit prévu entre 2015-2018. Le riverain espère que cette action sera prévue dans le futur (création de monticules de chaque côté, isolation visuelle et auditive par l'adjonction de haies et négociation avec la SNCF pour que les TGV plus récents et moins bruyants soient mis en circulation).	- Les haies végétales ne sont pas efficaces pour limiter les impacts sonores. Les solutions les plus performantes sont les murs antibruit ou merlons de terre. - La voie ferrée fait partie des axes étudiés dans le cadre du PPBE Etat. Les actions concernent la résorption des Points Noirs du Bruit, avec la réalisation d'études détaillées préalables. Aucune action de traitement n'est prévue sur la période 2015-2018 par le gestionnaire RFF (SNCF Réseau). La remarque sera relayée par la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes auprès de RFF et de l'Etat, en lien avec la commune d'Upie.

Envoyé en préfecture le 06/07/2016
Reçu en préfecture le 06/07/2016
Affiché le
ID : 026-212603625-20160706-20160704_107-DE

Inventaires faune-flore

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DES COULEURES (RN7) À VALENCE (26)

Rapport d'étude - V2

Objet : Diagnostic faune-flore dans le cadre de l'aménagement du Carrefour des Couleures à Valence

Janvier 2017



Sommaire

I. Objectifs de l'étude 3

II. Localisation de l'aire d'étude 3

III. Méthodologie d'étude 6

III.1 Recherches bibliographiques 6

III.2 Méthodologie d'expertise 7

III.2.1 Habitats naturels et flore 7
III.2.2 Faune aquatique 7
III.2.3 Insectes 8
III.2.4 Amphibiens 8
III.2.5 Reptiles 9
III.2.6 Oiseaux 9
III.2.7 Mammifères terrestres 10
III.2.8 Chiroptères 11

III.3 Analyse et rendu 12

III.4 Composition de l'équipe et dates de passages 12

IV. Résultats du diagnostic écologique 13

IV.1 Contexte écologique de la zone d'étude 13

IV.1.1 Zonages réglementaires 13
IV.1.2 Zonages d'inventaires 13
IV.1.3 Espaces Naturels Sensibles du département (sites ENS) 16
IV.1.4 Fontionnalités écologiques (SRCE) 17

IV.2 Habitats naturels 19

IV.2.1 Description globale de l'aire d'étude 19
IV.2.2 Présentation des habitats naturels remarquables à enjeu recensés 19
IV.2.3 Autres habitats naturels et semi-naturels recensés 22
IV.2.4 Evaluation des enjeux écologiques 25
IV.2.5 Synthèse des enjeux 26

IV.3 Flore 26

IV.3.1 Analyse écologique globale 26
IV.3.2 Espèces patrimoniales recensées 27
IV.3.3 Evaluation des enjeux écologiques 28
IV.3.4 Synthèse des enjeux 28

IV.4 Faune aquatique 30

IV.4.1 Synthèse des données bibliographiques 30
IV.4.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu 30
IV.4.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat 31
IV.4.4 Synthèse des enjeux écologiques 31

IV.5 Insectes 32

IV.5.1 Synthèse des données bibliographiques 32
IV.5.2 Analyse écologique globale 32
IV.5.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat 32
IV.5.4 Synthèse des enjeux 32

IV.6 Amphibiens 34

IV.6.1 Synthèse des données bibliographiques 34
IV.6.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu 34
IV.6.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat 34
IV.6.4 Synthèse des enjeux écologiques 34

IV.7 Reptiles 34

IV.7.1 Synthèse des données bibliographiques 34
IV.7.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu 34
IV.7.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat 36
IV.7.4 Synthèse des enjeux écologiques 36

IV.8 Oiseaux 36

IV.8.1 Synthèse des données bibliographiques 36
IV.8.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu 36
IV.8.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat 38
IV.8.4 Synthèse des enjeux écologiques 38
Erreur ! Signet non défini.

IV.9 Mammifères terrestres 40

IV.9.1 Synthèse des données bibliographiques 40
IV.9.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu 40
IV.9.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat 40
IV.9.4 Synthèse des enjeux écologiques 40

IV.10 Chauves-souris 41

IV.10.1 Synthèse des données bibliographiques 41
IV.10.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu 41
IV.10.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat 43
IV.10.4 Synthèse des enjeux écologiques 43

V. Synthèse des enjeux écologiques 44

V.1.1 Tableau de synthèse des enjeux 44

VI. Bibliographie 47

VII. Annexes 51

Annexe 1 : Prise en compte des statuts de protection et de rareté des espèces 51

Annexe 2 : Equipe Biotope 54

Annexe 3 : Liste d'insectes recensés 55

Annexe 4 : Liste des oiseaux inventoriés en période de nidification 56

I. Objectifs de l’étude

Le DREAL Auvergne-Rhône-Alpes porte un projet d’aménagement de carrefour routier sur les communes de Valence et Saint-Marcel les Valence (26).
Le carrefour des Couleures permet d’articuler plusieurs grands axes de circulation autoroutière (A49-A7) desservant le sillon alpin et la vallée du Rhône par le réseau routier national (RN7 et RN532), de contourner Valence (RN7) et de desservir une zone commerciale. Ce carrefour est très souvent saturé en heures de pointe (matin et soir de semaine).
Aussi, un projet d’aménagement est actuellement à l’étude pour décongestionner ce carrefour.

Le bureau d’études Biotope a été mandaté pour la conduite d’une mission d’inventaires faune-flore dans le cadre des études environnementales préalables à la réalisation du projet. Cette mission comprend :

- la réalisation d’une étude faune-flore permettant d’alimenter la future étude d’impact du projet ;
- une évaluation des enjeux écologiques et une évaluation de la sensibilité des espèces à enjeux identifiés.

II. Localisation de l’aire d’étude

Carte Aire d’étude éloignée

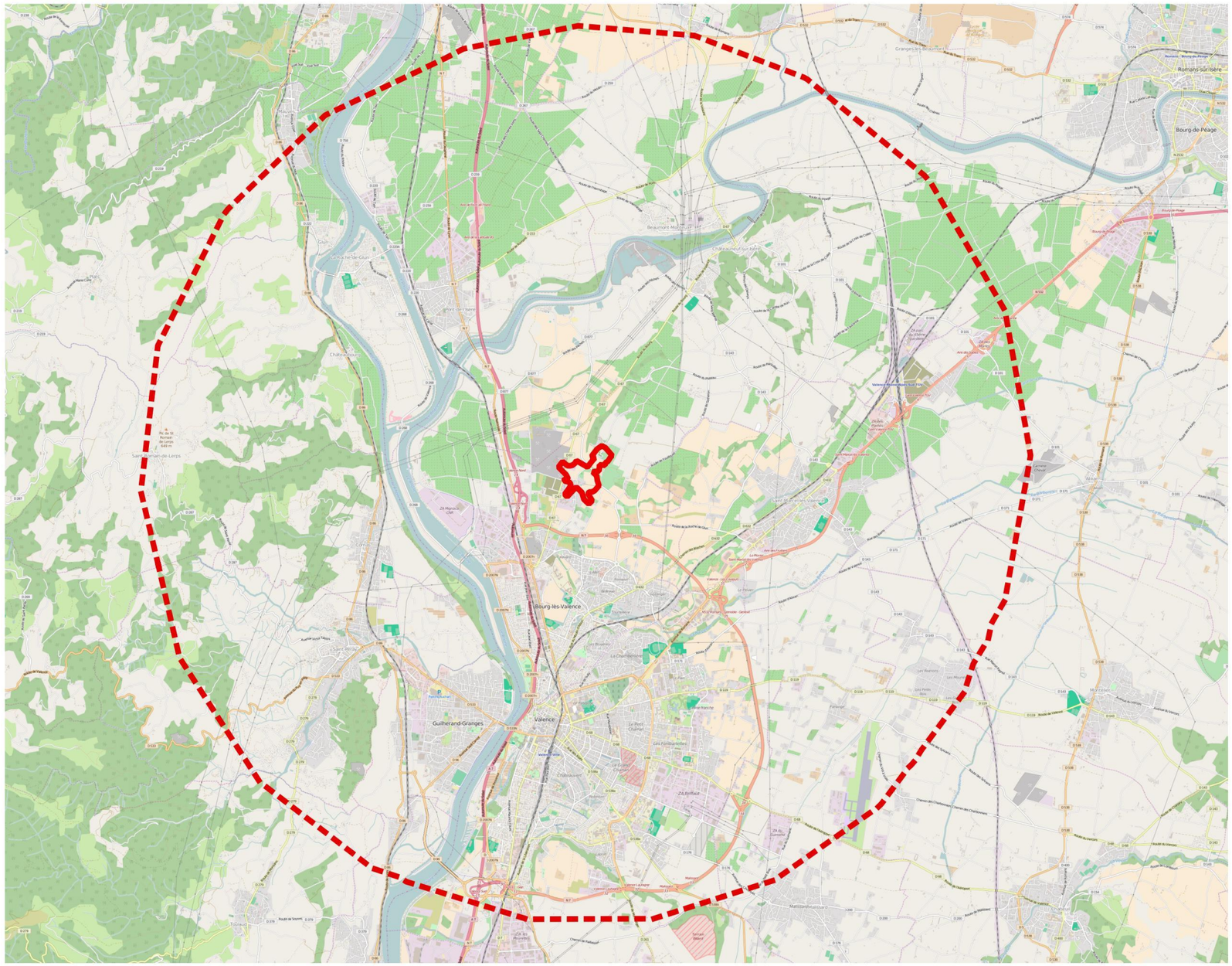
Carte Aire d’étude rapprochée

Le projet d’aménagement du carrefour des Couleures se situe en Région Rhône-Alpes dans le département de la Drôme (26). Il se positionne au nord-est de l’agglomération valentinoise.
L’aire d’étude rapprochée comprend la zone de projet et sa périphérie immédiate. Elle correspond au secteur pouvant être impacté directement par les aménagements.
Une aire d’étude éloignée a été définie. Elle est représentée par une zone tampon de 10 km autour du projet. Elle sert à définir le cadre général de l’étude. Cette distance permet d’englober les entités écologiques homogènes autour du projet et correspond aux zones de dispersion maximale des populations d’espèces à forte capacité de déplacement (oiseaux, chiroptères).

Les aires d’étude sont présentées sur les cartes suivantes.

Aire d'étude éloignée

Aménagement du carrefour des Couleures (RN7) à Valence (26) - DREAL ARA - Experstise écologique



Périmètre d'étude

- Aire d'étude éloignée
- Aire d'étude rapprochée

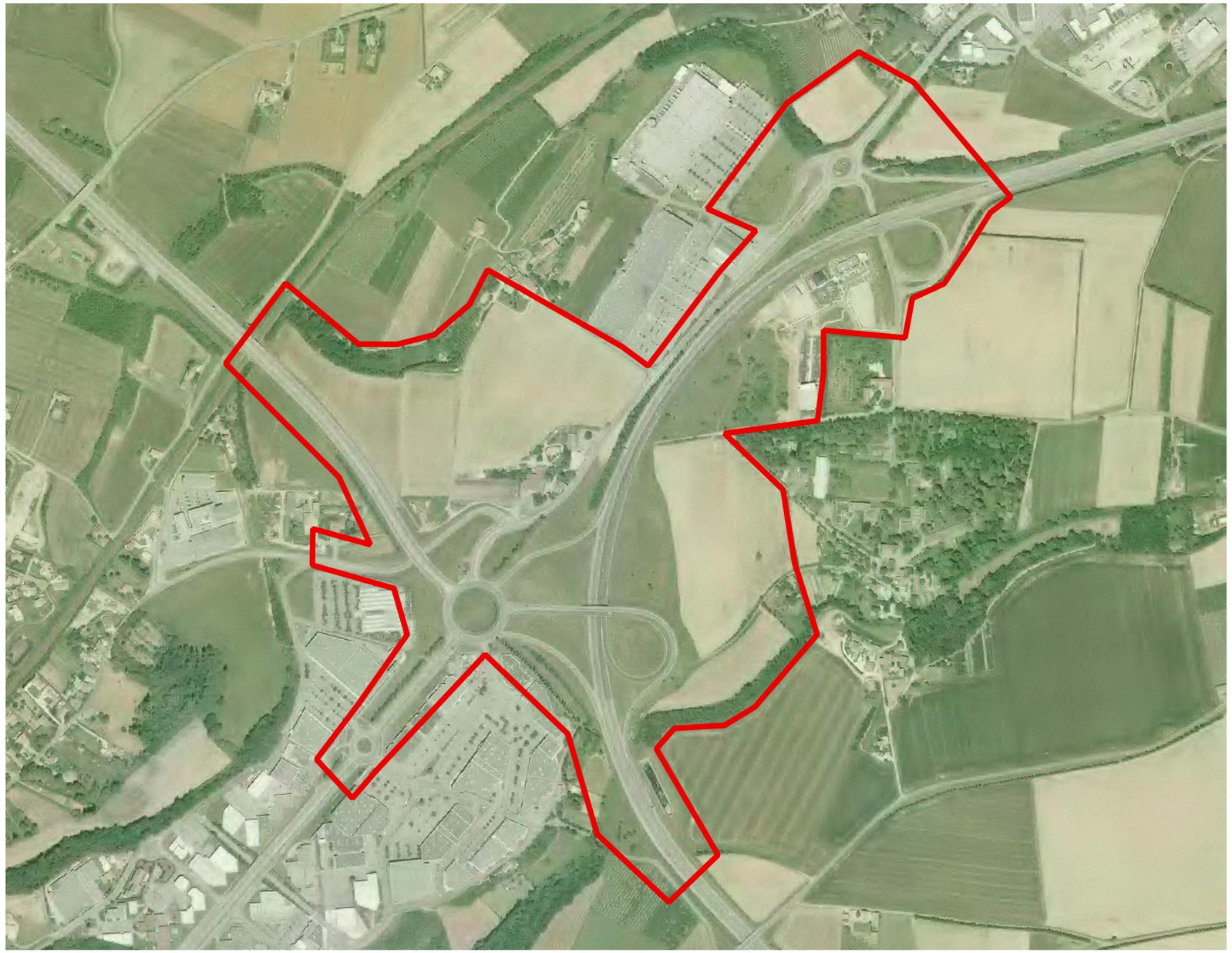
N
W
E
S

0 2 4 6 km

Source : OpenStreetMap - Cartographie : Biotope, 2016

Aire d'étude

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Aire d'étude

Aire d'étude



0 100 200 300 m

Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

III. Méthodologie d'étude

III.1 Recherches bibliographiques

Avant de lancer les prospections de terrains, une recherche bibliographique et diverses consultations ont été effectuées afin de recueillir toutes les informations disponibles à ce jour concernant les espèces ciblées et leurs habitats. L'ensemble des informations recueillies a fait l'objet d'un tri et d'une analyse permettant de préparer les prospections de terrain à réaliser.

Documents et/ou sites consultés		
Titre	Source	Date
Fiche ZNIEFF 1	DREAL Rhône-Alpes	2007 (2ème édition)
Fiche ZNIEFF 2	DREAL Rhône-Alpes	2007 (2ème édition)
Bilan du niveau des connaissances acquises jusqu'en 2007 en Rhône-Alpes sur les écrevisses autochtone et leur biotope	COFREPA	Avril 2008
AP des inventaires de frayères dans le département de la Drôme	Préfecture de la Drôme	Mars 2013
Plan global pour la préservation, la gestion et la mise en valeur du Lac des Couleures de Valence – Phase 1 Diagnostic et enjeux	Agence Gaiädomo	Juillet 2013
Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Rhône-Alpes	Région Rhône-Alpes + DREAL je crois !	Juillet 2014
SCOT du Rovaltain – Rapport de présentation et Diagnostic trame verte et bleue	Syndicat du Grand Rovaltain	Septembre 2015
Dossier de la concertation publique du projet de RN7 – Carrefour des Couleures	DREAL Rhône-Alpes	Juin 2015
Diagnostic faune/flore/habitats naturels – Projet d'échangeur de Montelier	Bureau Evinerude	Juin 2016
Site Internet Faune-Rhône	LPO Rhône-Alpes	-
Sites Natura 2000	Site Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN)	-
Fiche ZNIEFF 1	DREAL Rhône-Alpes	2007 (2ème édition)

La phase de recherche bibliographique est indispensable et déterminante. Elle permet de recueillir une somme importante d'informations orientant par la suite les prospections de terrain. Voici quelques-unes des types de références utilisées : atlas nationaux de répartition des espèces, catalogues de plantes, flores, guides de terrain, listes rouges d'espèces menacées, articles et publications diverses, études et thèses (le détail des références consultées est présenté en annexe). Nous avons également consulté certaines études réalisées par Biotope dans des habitats similaires afin de comparer les listes d'espèces inventoriées.

Les personnes et organismes consultés sont présentés dans le tableau suivant :

Organisme	Personne	Réponse
Conservatoire Botanique National Alpin	Ornela KRISTO	Données flore sur la zone d'étude et à proximité
Communauté d'Agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes	Stéphane MORENO	Données faune aquatique
Fédération de la Drôme pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique	Yann MONNIER	Données faune aquatique
Office National de l'Eau et du Milieu Aquatique (ONEMA) de Rhône-Alpes	Patrick GELIBERT	Données faune aquatique
Conservatoire d'Espaces Naturels Rhône-Alpes (CEN RA)	-	Pas de site géré à proximité
Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage de Rhône-Alpes-Auvergne (ONCFS)	-	Pas de réponse
Ligue pour la Protection des Oiseaux de la Drôme (LPO)	Vivien CHARTENDRAULT	Demande de devis
Fédération départementale des chasseurs de la Drôme	-	Pas de réponse

III.2 Méthodologie d'expertise

III.2.1 Habitats naturels et flore

Dans le cadre de cette étude, il n'a pas été réalisé de relevés phytosociologiques, mais des relevés phytocénotiques (liste d'espèces par grandes unités de végétation). Ceux-ci permettent une description analytique des communautés végétales observées. Le listing général des plantes observées est joint en annexe du présent rapport. Sur la base de ces relevés, une correspondance avec les différentes typologies de référence a permis de caractériser les formations végétales repérées sur le site et de mettre en évidence les habitats d'intérêt communautaire.

Il a ainsi été possible de les nommer selon la typologie CORINE Biotopes (Bissardon, Guibal & Rameau, 1997), la typologie européenne du manuel EUR28 (Commission Europeenne DG Environnement, 2013) pour les habitats d'intérêt communautaire listés en annexe I de la directive européenne 92/43/CEE, qui instaure le réseau Natura 2000.

Les communautés végétales recensées au cours de l'expertise ont été identifiées au moyen de typologies et de catalogue d'habitats naturels de référence au niveau national et régional (Culat, Mikolajczak & Sanz, 2016 ; Mikolajczak, 2014 ; Ferrez *et al.*, 2011 ; Bardat *et al.*, 2004).

L'expertise de la flore est une précision de l'expertise des habitats naturels. Elle vise à décrire la diversité végétale au sein de l'aire d'étude immédiate et à identifier les espèces à statut patrimonial ou réglementaire mises en évidence lors de la synthèse des connaissances botaniques (bibliographie, consultations) ou attendues au regard des habitats naturels présents.

L'ensemble de la zone d'étude immédiate a été parcouru, s'appuyant sur une méthode par transect. Cette méthode consiste à parcourir des itinéraires de prospection répondant au mieux aux réalités du terrain de manière à couvrir une diversité maximale d'entités végétales sur l'ensemble du site. La définition de ces cheminements nécessite de visiter chaque grand type d'habitat identifié.

Les espèces végétales recensées au cours de l'expertise ont été identifiées au moyen de flores de référence au niveau national (Coste, 1985 ; Fournier, 2000 ; TISON & DE FOUCAULT, 2014). La nomenclature des plantes à fleurs et des fougères a été utilisée dans cette étude comme référentiel taxonomique (TAXREF v9.0, consultable et actualisé en ligne sur le site : https://inpn.mnhn.fr/programme/referentiel-taxonomique-taxref).

Les inventaires ont été axés sur la recherche des plantes « patrimoniales » et plus particulièrement de plantes protégées. La mise en évidence du caractère patrimonial des espèces végétales repose à la fois sur les bases juridiques des arrêtés relatifs à la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire national (1982) et en Rhône-Alpes (1990) mais également sur la base de la liste des espèces floristiques déterminantes pour la modernisation de l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) en Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005), de la liste rouge de la flore vasculaire de Rhône-Alpes (Antonetti & Legland, 2014) et de l'atlas écologique et floristique de la flore de la Drôme (Garraud, 2003). Les plantes sub-endémiques, endémiques, en limite d'aire ou encore les espèces semblant en forte régression sont inclus également sous la catégorie « patrimoniale ».

Ces stations de plantes patrimoniales ont été localisées au moyen d'un GPS, avec une précision oscillant entre 3 et 6 m en fonction de la couverture satellitaire. La surface et/ou le nombre d'individus ont été estimés pour les espèces à enjeu réglementaire. Des photographies des stations et des individus ont également été réalisées.

Limites de la méthode :

Concernant les bryophytes (mousses et hépatiques) et charophytes (algues Characées), aucun inventaire spécifique n'a été réalisé dans le cadre de ce projet étant donné qu'aucune espèce ne semble véritablement présente au droit de l'aire d'étude, soit parce que la répartition géographique ne correspond pas (taxons montagnards, taxons littoraux, taxons à répartition très restreinte), soit parce que les milieux présents ne correspondent à l'écologie des espèces protégées (bas-marais, tourbières, vieilles forêts acidiphiles, forêts montagnardes, falaises, parois, pelouses sèches).

III.2.2 Faune aquatique

Les prospections ont concerné le groupe des poissons. Les mollusques et écrevisses n'ont pas fait l'objet d'expertise de terrain, au vu du profil défavorable de cette section de la rivière.

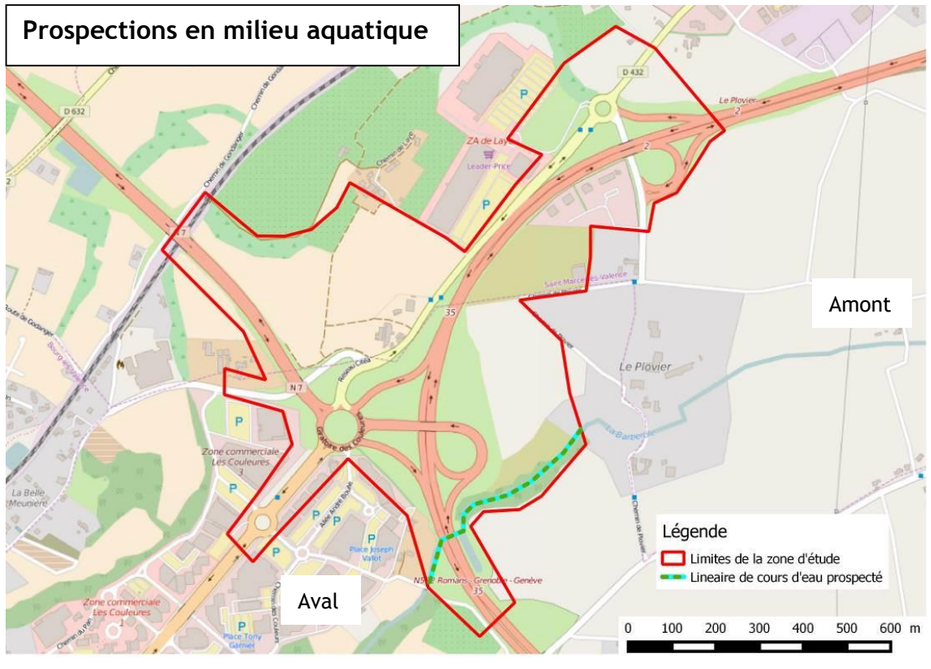
La recherche de poissons a été réalisée à vue ainsi qu'une évaluation qualitative des milieux aquatiques de la zone d'étude. L'objectif était d'évaluer l'intérêt de ces milieux pour la faune aquatique (zones de frayères, de repos et/ou de nourrissage). Le linéaire prospecté dans le cadre de cette expertise est précisé sur la carte ci-dessous.

La Fédération de la Drôme pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique et l'ONEMA de la Drôme (Office Nationale de l'Eau et des Milieux Aquatiques) ont par ailleurs été consultés pour savoir si des enjeux écologiques particuliers étaient connus sur le territoire d'étude, pour l'ensemble des groupes de la faune aquatique.

Limites de la méthode :

Cette méthode n'est applicable que pour des petits cours d'eau et lorsque les eaux sont limpides. Ce fut le cas pour cette expertise. Les observations sont soumises à la bonne discrétion de l'opérateur et à l'absence de perturbations du milieu naturel avant son passage.

Prospections en milieu aquatique



III.2.3 Insectes

Pour chacun des groupes d'insectes étudiés, des méthodes différentes d'inventaires et/ou de captures ont été utilisées, parfois assez spécifiques :

- Repérage à l'aide d'une paire de jumelles, pour l'examen global des milieux et la recherche des insectes (libellules, papillons) ;
- Identification sans capture à l'aide de jumelle pour tous les groupes d'insectes, lorsque les identifications sont simples ; pour les espèces facilement reconnaissables en vol ou posées. L'absence de capture ne constitue pas une limite, l'expert possède la compétence de reconnaissance à vue. Lorsque l'identification est plus compliquée, il est procédé à la capture.
- Reconnaissance auditive (orthoptères) ;
- Récolte d'exuvies sur les berges des cours d'eau afin de préciser le statut reproductif de certaines libellules ;
- Recherches des indices de présence sur les arbres âgés pour les coléoptères saproxylophages.

La détermination des espèces sur le terrain est plus ou moins difficile selon le groupe en jeu. Certains insectes sont assez caractéristiques (de grosses tailles et uniques dans leurs couleurs et leurs formes) et peuvent être directement identifiés à l'œil nu ou à l'aide de jumelles. D'autres nécessitent d'être observés de plus près pour distinguer certains critères de différenciation entre espèces proches (utilisation de clés de détermination). La présence de certaines espèces peut être avérée par la recherche d'indice de présence (fèces, galeries, macro-restes, etc.).

Les inventaires ont été axés sur la recherche des espèces protégées et/ou patrimoniales.

<u>Limites de la méthode :</u>

L'extrême diversité des insectes et leurs mœurs souvent discrètes ne permettent pas de prétendre à un inventaire exhaustif de l'entomofaune présente sur la zone d'étude avec le seul passage réalisé. La date de prospection, la bonne connaissance de la biologie, de l'écologie et de la répartition des espèces par celui-ci, ont permis d'analyser correctement les cortèges et l'enjeu écologique des milieux présents pour l'entomofaune, tout en répondant aux problématiques liés aux espèces protégées et patrimoniales.

III.2.4 Amphibiens

La méthodologie employée pour les amphibiens comprend une détection visuelle, une détection auditive de nuit et une capture en milieu aquatique à l'aide d'un troubleau quand cela est nécessaire.

La détection visuelle est appliquée aussi bien en milieu terrestre qu'en milieu aquatique. Sur les sites de reproduction, tous les stades de développement sont étudiés (adulte, larves, œufs…).

Certaines espèces utilisent des signaux sonores pour indiquer leur position à leurs rivaux et aux femelles. Ces chants sont caractéristiques de chaque espèce et peuvent être entendus à grande distance d'un site de reproduction.

Une technique classique de capture est la pêche à l'épuisette, très utile dans des points d'eau turbides et/ou envahis de végétation. Cette technique, susceptible de perturber le milieu naturel, est utilisée avec parcimonie. Les animaux capturés sont rapidement libérés sur place.

<u>Limites de la méthode :</u>

La très grande majorité des amphibiens a une phase aquatique relativement courte. Le reste de l'année, ils sont en phase terrestre où, pour la plupart, ils restent très difficiles à détecter (peu de mouvement, souvent cachés profondément dans des trous ou enterrés dans le sol) et sont donc moins facilement identifiables. Néanmoins, nos passages ont ciblé les périodes de détection optimale permettant d'obtenir un inventaire complet des espèces utilisant de site d'étude.

III.2.5 Reptiles

Compte tenu de leurs discrétions, la présence des reptiles sur un site est difficile à mettre en évidence. Aussi, concernant ce groupe, une attention particulière a été portée sur les zones ensoleillées ainsi que sur les zones refuges (pierres, murets, souches, déchets, vieilles tôles…) qui sont soulevées puis remises en place. Les relevés ont été réalisés en mai et juin. Enfin, les espèces écrasées sur les routes à proximité immédiate de l'aire d'étude ont également été contrôlées. Les reptiles ont été identifiés à vue.

L'expertise a porté à la fois sur les espèces et sur leurs habitats, afin d'évaluer la sensibilité des populations au projet.

Limites de la méthode :

La plupart des reptiles sont particulièrement discrets et difficiles à observer en peu de temps. Cependant l'étude des habitats d'espèces et la bibliographie permettent de déterminer les espèces potentielles sur le site.

III.2.6 Oiseaux

Du fait de sa taille, de sa localisation et des milieux présents, le site est susceptible de présenter des capacités d'accueil pour l'avifaune en toutes saisons. Les oiseaux nicheurs et migrateurs ont été inventoriés.
L'objectif principal était de contacter les espèces remarquables présentes sur l'aire d'étude.

- Avifaune nicheuse

Deux techniques de prospection complémentaires ont été utilisées au cours de ces inventaires :

- L'écoute des chants nuptiaux et cris des oiseaux à partir de points d'écoute (méthode semi-quantitative inspirée des IPA), dans les différents milieux naturels présents. Cinq points d'écoutes ont été effectués (Cf. carte ci-contre). Cette méthode d'inventaire qualitatif est valable principalement pour les passereaux. L'observateur note également les différents contacts visuels qu'il peut effectuer. Les écoutes ont été effectuées aux premières heures après le lever du soleil pour correspondre à une période d'activité maximale de l'avifaune, en l'absence de précipitations et de vent fort.
- Pour les oiseaux ne se détectant pas par le chant (rapaces essentiellement), une prospection visuelle classique a été réalisée. L'ensemble de la zone d'étude a été parcourue à pied et tous les contacts visuels et auditifs avec des oiseaux ont été notés.

Tous les oiseaux contactés lors des prospections pour les autres groupes ont également été notés.

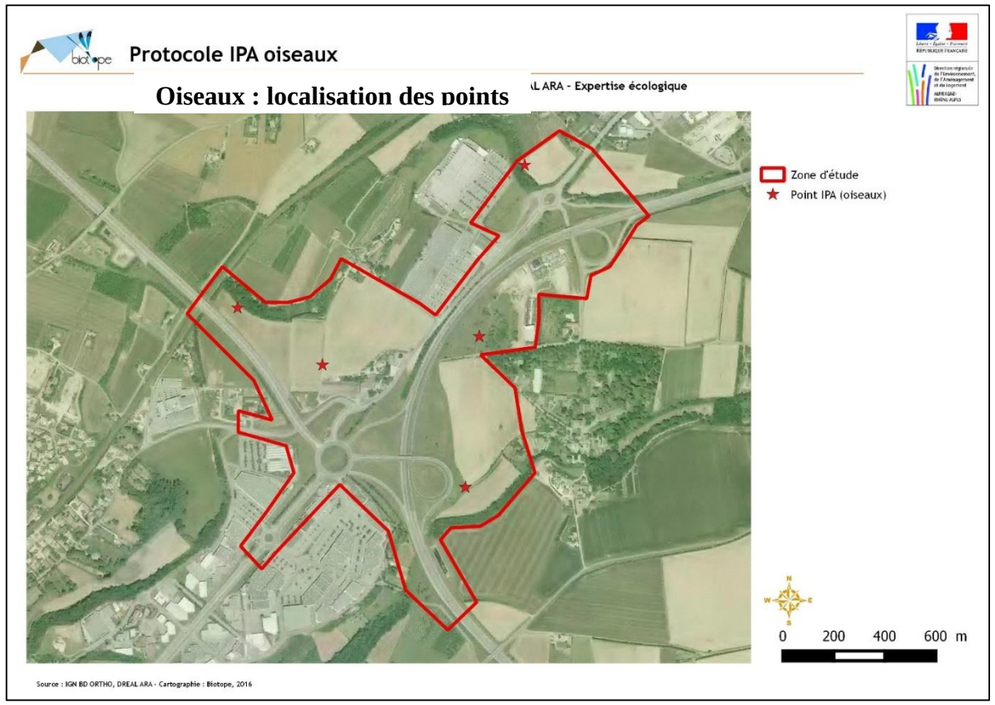
- Avifaune migratrice

L'inventaire pour l'avifaune migratrice a été effectué par une prospection aux jumelles sur l'ensemble de la zone d'étude. L'observation a lieu aux premières heures de la journée. Les axes de déplacement des espèces ont été relevés. Un passage a été réalisé en octobre 2016.

Limites de la méthode :

La migration des oiseaux s'effectue selon les espèces entre mi-aout et mi-novembre, ainsi pour inventorier l'ensemble des espèces utilisant le site en période de migration, il serait nécessaire de réaliser un grand nombre de passages. De plus, de nombreuses espèces, et notamment les passereaux, migrent préférentiellement la nuit et/ou à haute altitude.

Cependant, un passage pour l'avifaune migratrice permet d'analyser les potentialités d'accueil de la zone d'étude pour ce groupe.



III.2.7 Mammifères terrestres

La méthode employée consiste à rechercher les indices de présence d'espèces (terriers, traces, coulées, restes de repas, déjections, dégâts sur la végétation (frottis, écorçage,) etc.). Au regard de ces indices, la fonctionnalité de la zone d'étude est alors caractérisée (zone de passage, de nourrissage et/ou habitat de reproduction). Toute la zone d'étude a été parcourue dans la cadre de cette expertise.

Limites de la méthode :

Les expertises ont été menées au printemps, ce qui correspond à une période d'observation favorable pour les mammifères (abondance des indices de présence, observations plus fréquentes liées à l'activité des adultes, période d'émancipation des jeunes).

Cependant, la mise en évidence de la présence de certaines espèces n'est pas toujours possible compte tenu de la taille, de la rareté, des mœurs discrètes ou de la faible détectabilité des indices (fèces minuscules). C'est principalement le cas des micromammifères, groupe qui requiert la mise en œuvre d'une technique de piégeage particulière (cage-piège avec système de trappe se déclenchant lorsque l'animal consomme l'appât) pour connaître la diversité spécifique. Ce type de piège permet la capture de l'animal vivant et nécessite ainsi un relevé des pièges très fréquent. La prospection de ce groupe est particulièrement difficile et chronophage. Dans le cas présent, les habitats étant peu favorables aux espèces protégées de ce groupe, ce type de protocole n'a pas été retenu.

III.2.8 Chiroptères

L'inventaire s'appuie sur l'analyse d'écoutes nocturnes de chiroptères. Cette étude a pour objectif de déterminer si l'aire d'étude est fréquentée par les chauves-souris, en particulier par les espèces présentant un intérêt patrimonial.

Au cours de cet inventaire, il a été utilisé le détecteur à ultrasons SM2BAT.

Le détecteur d'ultrasons SM2BAT permet d'obtenir à la fois des données spécifiques et quantitatives (nombre de contact par heure). Le traitement des ultrasons peut être réalisé en division de fréquence mais également en expansion de temps. Ceci permet d'avoir une meilleure détermination des chauves-souris. Les SM2BAT enregistrent automatiquement l'ensemble des contacts de chauves-souris détectés et les enregistrements sont ensuite analysés et identifiés sur ordinateur.

Deux SM2BAT ont été posés sur une nuit en juin.

Cette technique donne une bonne idée de la diversité et de l'abondance des chiroptères sur l'aire d'étude, ainsi que de l'importance locale du cortège d'espèces.

Détermination du signal, identification des espèces

Les chiroptères perçoivent leur environnement par l'ouïe et en pratiquant l'écholocation. A chaque battement d'ailes, elles émettent un cri dans le domaine des ultrasons, à raison de 1 à 25 cris par seconde. L'écoute des ultrasons au moyen de matériel spécialisé permet donc de détecter immédiatement la présence de ces mammifères.

Chaque espèce a des caractéristiques acoustiques qui lui sont propres. L'analyse de ces signaux permet donc de réaliser des inventaires d'espèces.

Il existe une abondante bibliographie sur ce sujet, citons notamment Zingg (1990), Tupinier (1996), Russ (1999), Parsons. & Jones (2000), Barataud (2002 ; 2012), Russo & Jones (2002), Obrist *et al.* (2004), Preatoni *et al.* (2005).

Détermination automatique

L'analyse des données issues des SM2BAT s'appuie sur le programme Sonochiro® développé par le département « Recherche & Innovation » de Biotope. Ce programme permet un traitement automatique et rapide d'importants volumes d'enregistrements.

Le programme Sonochiro inclut :

Un algorithme de détection et de délimitation des signaux détectés.

Une mesure automatique, sur chaque cri, de 41 paramètres discriminants (répartition temps/fréquence/amplitude, caractérisation du rythme et ratios signal/bruit).

Une classification des cris basée sur les mesures d'un large panel de sons de référence. Cette banque de sons a été rassemblée par notre équipe et nos partenaires durant ces cinq dernières années. La classification s'appuie sur la méthode des forêts d'arbres décisionnels ("Random Forest") qui semble la plus performante pour la classification des signaux d'écholocation de chauves-souris (Armitage & Ober, 2010). Contrairement aux autres méthodes de classification (réseaux de neurones, analyses discriminantes, etc.), elle tolère bien la multiplicité des types de cris par espèce. De plus, elle permet d'obtenir, pour chaque cri, une probabilité d'appartenance à chaque espèce potentielle.

Une identification à la séquence de cris, incluant l'espèce la plus probable est un indice de confiance de cette identification. Dans le cas où certaines espèces présentes sont peu différentiables entre elles, les séquences sont alors identifiées au groupe d'espèce également assorties d'un indice de confiance.

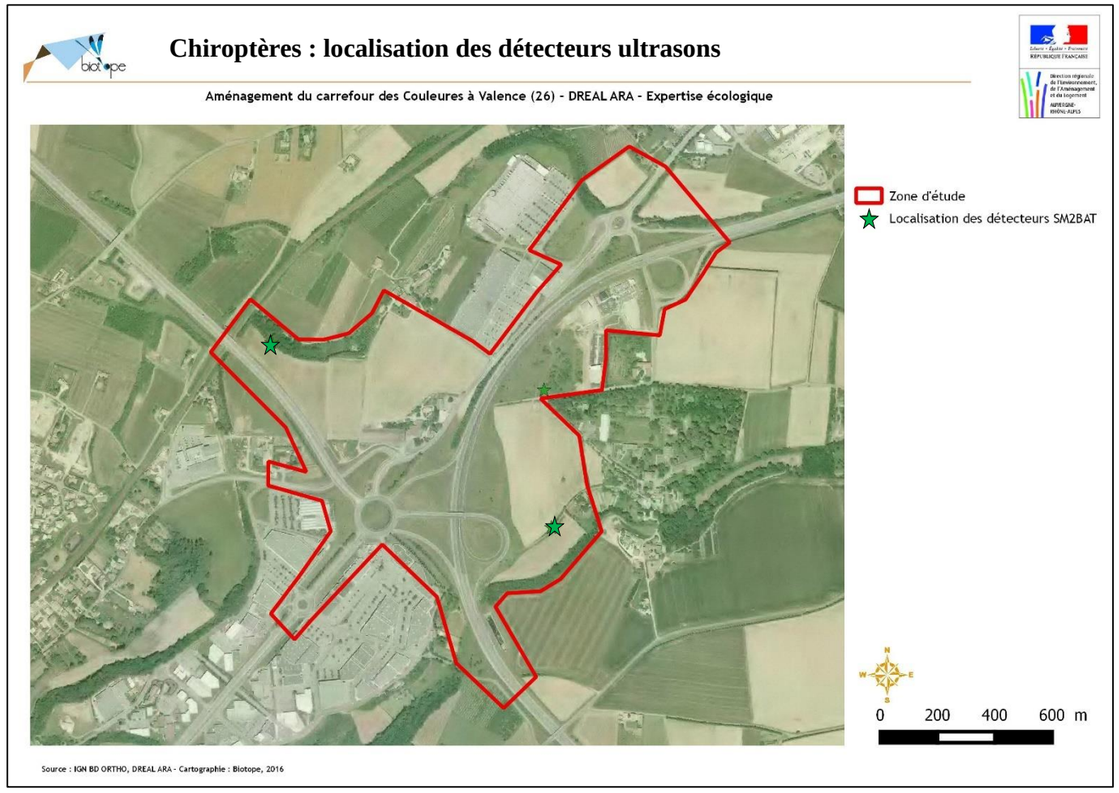
Un algorithme détectant la présence simultanée de deux groupes de cris attribuables à deux espèces aisément différentiables, permettant dans ce cas de proposer une identification supplémentaire de l'espèce passant en arrière-plan.

Cette méthode permet de réaliser une « pré-détermination » des enregistrements qui sont ensuite validés par un expert pour les groupes et espèces délicats et celles ayant obtenu un faible indice de confiance.

<u>Limites de la méthode :</u>

Le matériel choisi et la méthode adoptée connaissent certaines limites :

- La présence d'animaux ne peut être détectée que dans un rayon étroit autour des points d'écoute. Cependant, pour pallier cette limite, les points d'écoute ont été choisis afin d'échantillonner la plupart des milieux présents et répartis de manière homogène sur l'ensemble de la zone d'étude.
- Les détecteurs ne permettent pas toujours de différencier certaines espèces proches. Environ 25 des 34 espèces françaises sont différentiables dans l'état actuel des connaissances. Ainsi, les deux espèces d'oreillards potentiellement présentes sur le site ne sont pas différentiables. De même, les murins ne sont différenciables que dans certaines conditions d'écoutes (type de signaux émis, distance par rapport aux obstacles, …). Nous parlons alors de « groupe d'espèces » (ex : groupe des oreillards).



III.3 Analyse et rendu

Cf. Annexe 1

La bioévaluation a pour objet d'évaluer l'intérêt patrimonial des habitats ou des espèces inventoriées sur le site d'étude.

A cette fin, pour les habitats ou pour chaque groupe taxonomique étudié, sont présentés :

- les statuts de protection : statuts au niveau européen, statuts au niveau national, ainsi que régional et départemental si ces derniers existent.
- les statuts de rareté au niveau national et régional. Les listes d'espèces protégées ne sont pas nécessairement indicatrices du caractère remarquable des espèces. C'est souvent le cas pour les espèces sur lesquelles s'exercent une pression cynégétique (oiseaux et mammifères) ou pour les taxons peu connus (mollusques, insectes…). Cette situation nous amène à utiliser d'autres outils de bioévaluation, établis par des spécialistes, pour évaluer la rareté des espèces présentes : listes rouges et listes des espèces déterminantes au titre de la réactualisation des ZNIEFF. Elles rendent généralement bien compte de l'état des populations d'espèces dans le secteur géographique auquel elles se réfèrent : territoire national, région… Ces listes de références n'ont cependant pas de valeur juridique. Par ailleurs, il faut aussi considérer que certains statuts de rareté peuvent être obsolètes depuis leur publication (évolution favorable ou défavorable des populations ou évolution des connaissances nécessitant une réactualisation du statut de l'espèce) ou inexacts (peu d'intérêt porté à l'étude de certaines espèces : mollusques, insectes, espèces végétales de petite taille…).

La prise en compte de ces statuts de protection et de ces statuts de rareté permet de définir l'enjeu de l'espèce au niveau national ou régional, c'est-à-dire l'intérêt que représente cet habitat ou cette espèce pour le patrimoine collectif et sa vulnérabilité. Cet enjeu peut être pondéré ou réajusté par l'expert de Biotope ayant réalisé les inventaires, en fonction des connaissances réelles concernant le statut de l'espèce.

Est ensuite défini le niveau d'enjeu de l'espèce sur l'aire d'étude. Celui-ci peut être différent de l'enjeu au niveau régional, en fonction de critères variables suivant les cas : abondance de l'espèce sur le site, importance du site pour l'espèce au niveau local et/ou départemental, statut biologique du taxon sur le site (reproducteur ou simplement de passage ou en chasse…), etc. Par exemple, une espèce d'oiseau, rare et menacée, peut revêtir un enjeu fort au niveau régional, mais présenter un enjeu faible sur le site étudié si elle ne fait que le survoler (pas d'utilisation du site pour la nidification, etc.). A contrario, une espèce présentant un enjeu moyen au niveau régional peut revêtir un enjeu patrimonial fort au niveau local, du fait de son abondance ou de sa forte représentativité. La colonne « commentaires » des tableaux de bioévaluation explique à partir de quel critère principal le niveau d'enjeu sur l'aire d'étude a été défini.

Ces enjeux sont ensuite hiérarchisés sur la base de 6 classes ou niveaux d'enjeu (nul, faible, modéré, assez fort, fort, très fort ou majeur) auxquels un code couleur dégradé du plus clair au plus foncé a été établi :

Nul	Faible	Modéré	Assez fort	Fort	Très fort ou majeur

Cette analyse permet ensuite de faire apparaitre un certain nombre de zones d'alertes pour lesquelles les contraintes écologiques sont connues et identifiées.

III.4 Composition de l'équipe et dates de passages

Cf. Annexe 2

Le périmètre d'étude a fait l'objet d'investigations faunistiques et floristiques au printemps et été 2016. Compte-tenu des découvertes réalisées en début de saison, un passage supplémentaire automnal a également été réalisé.

Les dates et thématiques traitées figurent dans le tableau ci-dessous.

Thématique	Date		Météo
Habitats naturels et flore	07/04/2016	J. GIVORD	Ensoleillé / éclaircies
Habitats naturels et flore	25/05/2016	J. GIVORD	Très nuageux / éclaircies
Habitats naturels et flore	07/07/2016	J. GIVORD	Ensoleillé
Avifaune nicheuse / Reptiles	07/05/2016	H. BAILLAIS	Nuages et soleil, vent nul, 16°c
Avifaune nicheuse / Reptiles	18/06/2016	H. BAILLAIS	Couvert, vent faible, 15°C
Avifaune migratrice	19/10/2016	H. BAILLAIS	Soleil, ciel dégagé, vent moyen, 10°C
Rapaces nocturnes et Œdicnème criard	06/05/2016	H. BAILLAIS	Nuages et éclaircies, vent moyen, 13°C
Faune aquatique / mammifères terrestres	24/03/2016	O. OMNES	Soleil, ciel dégagé, 10 à 12°C
Amphibiens	15/04/2016	O. OMNES	Couvert, vent nul, 14 à 16°C
Insectes	06/07/2016	W. BERNARD	Ensoleillé, vent faible, 27°C
Chiroptères	17/06/2016	H. BAILLAIS	Nuit claire, vent faible, 23°C

Au vu des données bibliographiques et des habitats en place (cultures et délaissés de bords de route), un seul passage a été réalisé pour certains groupes jugés à faible enjeux (insectes, amphibiens et chiroptères).

La constitution d'une équipe pluridisciplinaire a été nécessaire dans le cadre de cette étude :

Agents de Biotope	*Domaine d'intervention*
Oliwann Omnes	Chef de projet – Expertise milieux aquatiques
Jérôme Baveux	Chef de projet
Antoine Chapuis	Contrôle qualité
Julien Givord	Botaniste
William Bernard	Entomologiste
Hélène Baillais	Fauniste

IV. Résultats du diagnostic écologique

IV.1 Contexte écologique de la zone d'étude

L'aire d'étude est située à proximité de l'agglomération valentinoise, en périphérie urbaine. Elle présente un ensemble d'entités agri-naturelles, dont le vallon de la Barberolle et sa ripisylve, alternant avec un réseau routier dense et des secteurs urbanisés (zones commerciales). L'ambiance générale reste très artificialisée.

IV.1.1 Zonages réglementaires

Carte Zonages réglementaires

Le Réseau Natura 2000 comprend des sites naturels contenant des habitats et des espèces d'importance européenne en application des directives européennes 79/409/CEE dite Directive « Oiseaux » et 92/43/CEE modifiée dite Directive « Habitats ».

Il s'agit des Sites d'Intérêt Communautaire (SIC) de la Directive « Habitats », et des Zones de Protection Spéciales (ZPS) de la Directive « Oiseaux ».

L'aire d'étude n'est concernée par aucun site Natura 2000. Les sites les plus proches se trouvent à au moins 7 km au nord et à l'ouest de l'aire d'étude, et ne présentent pas de lien fonctionnel avec elle.

IV.1.2 Zonages d'inventaires

Carte Zonages d'inventaires

La zone de projet n'intercepte aucune Zone Naturelle d'intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique.

La ZNIEFF la plus proche est située à 4 km de l'aire d'étude. A part la zone de l'aéroport de Valence-Chabreuil, les ZNIEFF sont en lien avec le Rhône et l'Isère. Elles correspondent aux ensembles fonctionnels en lien avec ces rivières, et leurs annexes aquatiques.

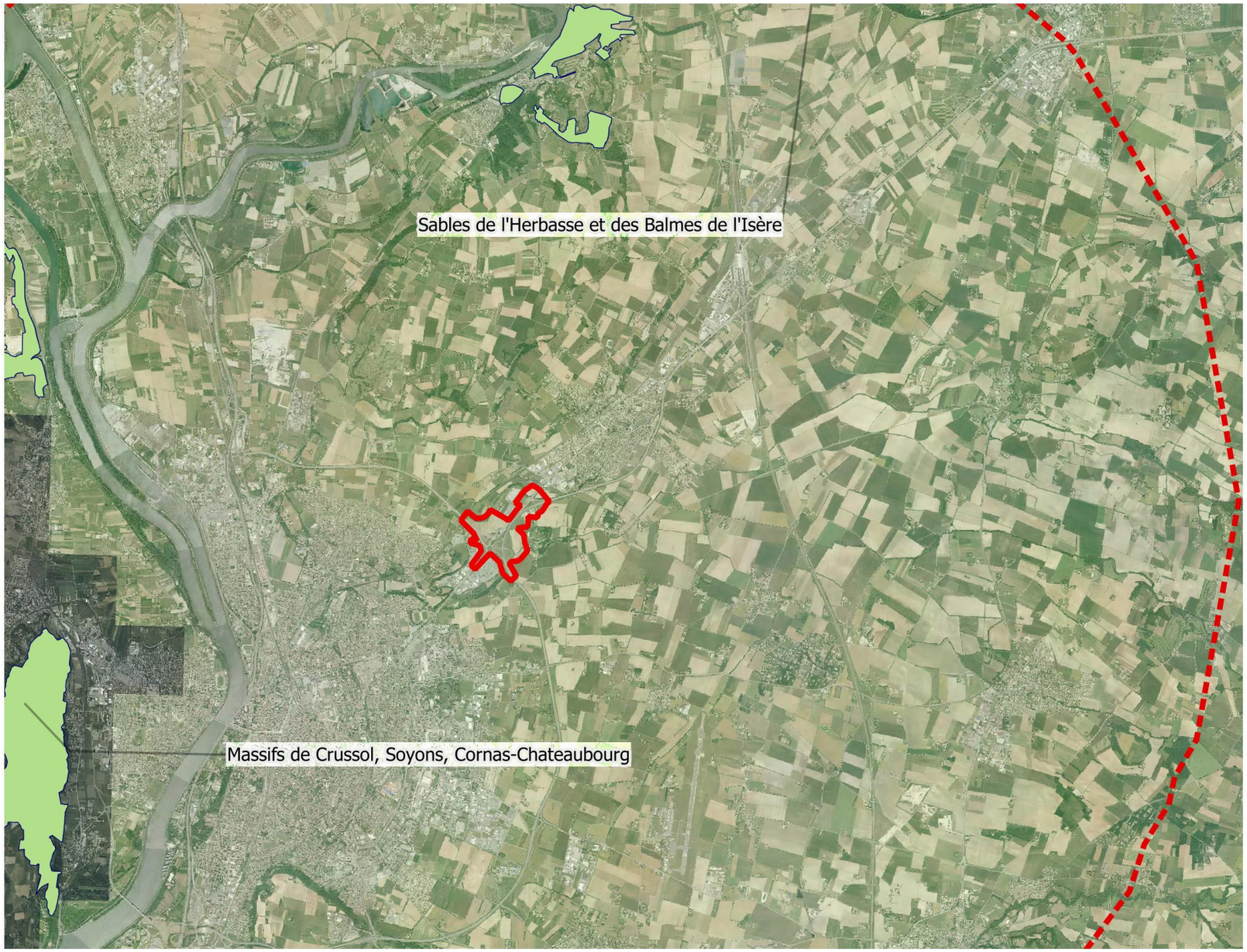
ZNIEFF situées à proximité de l'aire d'étude

N° régional	*Type*	*Nom*	*Situation de la zone de projet vis-à-vis de ces périmètres*
26000002	I	Aéroport de Valence-Chabreuil	4 km au sud
2601	II	Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales	6 km à l'ouest
26010007	I	Vieux Rhône à Bourg-lès-Valence	6,5 km à l'ouest
8200032137	II	Prairie à Châteauneuf-sur-Isère	5 km au nord

Concernant les ZNIEFF, les fiches descriptives disponibles sur le site internet de la DREAL ARA ont été consultées et les données qu'elles contiennent analysées. Elles ont été intégrées à ce dossier si nécessaire (données concernant indirectement les zones d'étude). L'analyse des fiches ZNIEFF a aussi permis de préparer les phases de terrain (indications sur les espèces remarquables présentes localement dans des habitats similaires).

Zonages règlementaires

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Aire d'étude

Aires d'étude

Aire d'étude éloignée

Aire d'étude rapprochée

Sites Natura 2000

Sites d'intérêt communautaire

N
W E
S

0 1 2 3 km

Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

Zonages d'inventaires

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Aire d'étude

Zones naturelles d'Intérêt Ecolo

ZNIEFF de type I

ZNIEFF de type II

Aire d'étude

Aire d'étude rapprochée

Aire d'étude éloignée

N W E S

0 1 2 km

Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

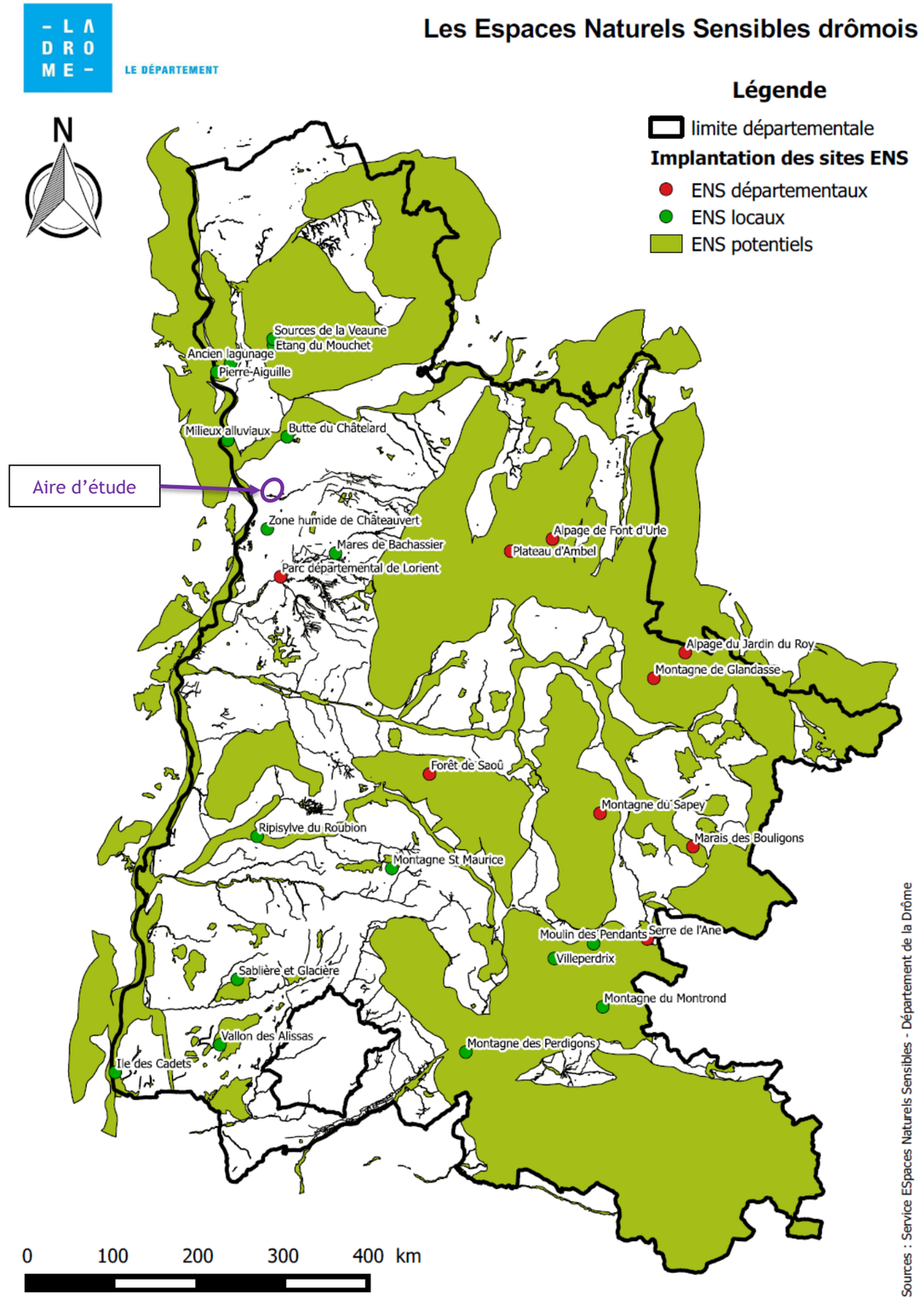
IV.1.3 Espaces Naturels Sensibles du département (sites ENS)

Le schéma directeur des Espaces naturels sensibles, adopté par le Département de la Drôme en avril 2007, est un outil de programmation politique de préservation, de gestion et d'ouverture au public des ENS, élaboré en partenariat avec de nombreuses structures.

Il fixe les orientations de la politique sur 15 ans et a établi un plan d'actions opérationnel des 5 premières années. Ses quatre principaux objectifs :

- connaître les ENS pour anticiper leur évolution
- gérer durablement ces espaces pour améliorer leur préservation
- accueillir et sensibiliser le public
- évaluer les actions conduites

L'aire d'étude n'est intéressée par aucun site ENS.



IV.1.4 Fontionnalités écologiques (SRCE)

Les études de références pouvant être consultées afin de positionner l'aire d'étude dans le fonctionnement écologique globale sont les suivantes :

- Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Rhône-Alpes
- Les documents d'urbanisme (SCOT et PLU)

La Trame verte et bleue (TVB), nouvel outil d'aménagement du territoire issu du grenelle de l'environnement, a pour objectif de contribuer à la préservation de la biodiversité, tout en tenant compte des activités humaines. Cette TVB constitue une des mesures phares du Grenelle et doit trouver une déclinaison concrète sur les territoires à différentes échelles, en concertation étroite avec les acteurs concernés.

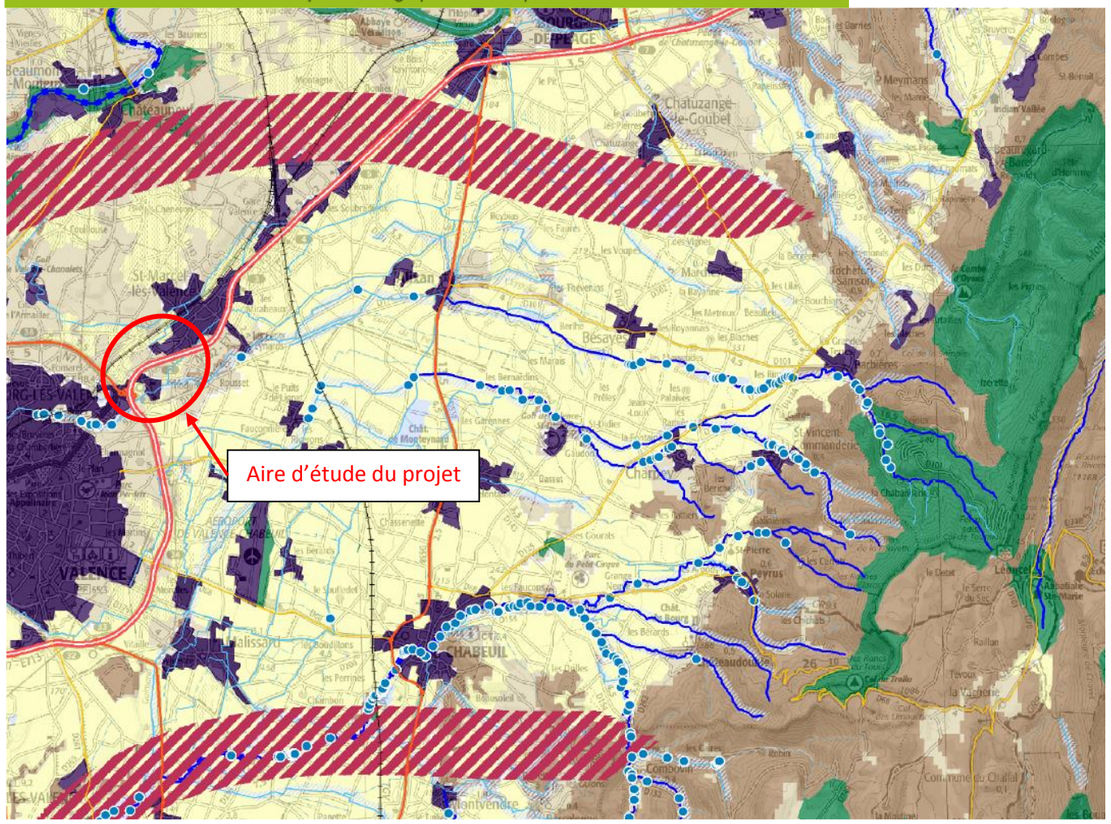
Issu des lois Grenelle (loi du 3 Août 2009 et loi du 12 Juillet 2010), le **Schéma Régional de Cohérence Ecologique** (SRCE) identifie et favorise la mise en œuvre de mesures opérationnelles bénéfiques à la TVB régionale.
Il est opposable aux documents de planification et d'urbanisme (SCoT et PLU/PLUi), ainsi qu'aux projets de l'Etat et des collectivités dans un rapport de prise en compte.
Le décret du 27 décembre 2012 relatif à la Trame verte et bleue précise le contenu attendu du SRCE :

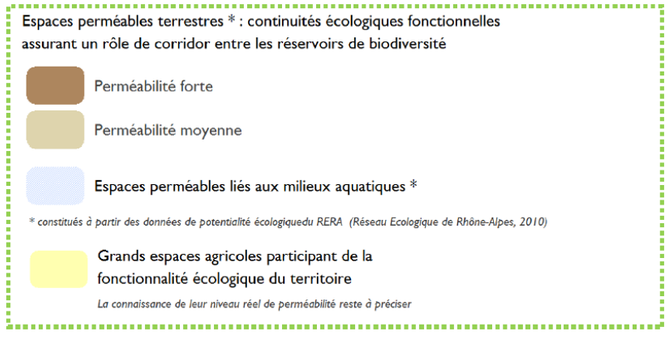
- Un diagnostic du territoire ainsi qu'une présentation et une analyse des enjeux régionaux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques ;
- Une présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la TVB régionale et les éléments qui la composent, ainsi qu'un atlas cartographique ;
- Un plan d'actions ;
- Un dispositif de suivi et d'évaluation ;
- Un résumé non technique.

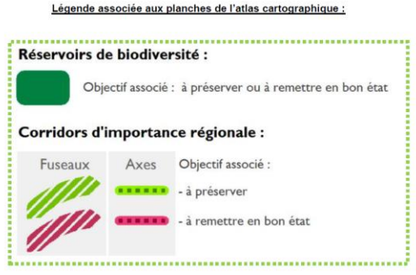
Le SRCE fait, enfin, l'objet d'une évaluation environnementale.

Démarche de planification nouvelle, le SRCE est co-élaboré par l'Etat (DREAL Auvergne) et le Conseil Régional en associant le Comité régional « Trame verte et bleue » (CRTVB), qui constitue l'instance d'information, d'échange et de consultation autour de l'élaboration du SRCE.
Le CRTVB est constitué de 5 collèges qui rassemblent les collectivités territoriales, l'État et ses établissements publics, les organismes socio-professionnels, les associations œuvrant pour la préservation de la biodiversité et les gestionnaires d'espaces naturels ainsi que les scientifiques et les personnalités qualifiées.
Dans le cadre des travaux du SRCE de Rhône-Alpes, un atlas cartographique de la trame verte et bleue régionale a été produit à l'échelle du 1/100 000ème » (Conseil Régional Rhône-Alpes, 2013). Il permet de localiser et caractériser le réseau écologique, afin de mettre en exergue des secteurs à enjeux de niveau régional.
La planche correspondant au secteur d'étude en a été extraite et est présentée ci-après. L'aire d'étude est schématisée en rouge.

SRCE de Rhône-Alpes - Cartographie des composantes de la TVB







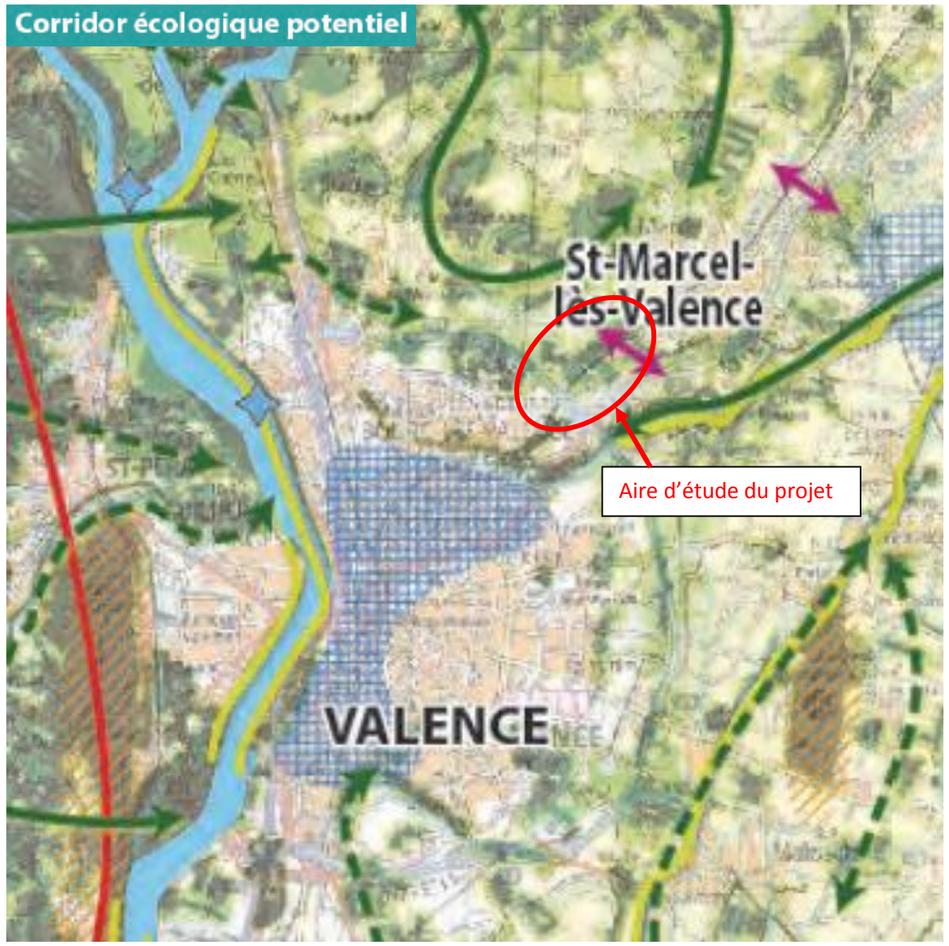
La zone de projet est couverte par un schéma de cohérence territorial (SCOT). Les 103 communes du Grand Rovaltain Drôme-Ardèche partagent le même projet de territoire pour les 25 prochaines années (2015-2040). Le **projet de SCOT du Grand Rovaltain** est rédigé, il est en cours d'approbation. L'enquête publique du projet de SCOT s'est terminée fin avril 2016.
En matière de fonctionnalités écologiques, le SCOT s'appuie sur le SRCE mais complète ces données par une analyse supplémentaire produite à l'occasion de sa rédaction. Ainsi une partie du rapport de présentation, arrêté le 15 septembre 2015, présente une analyse de la trame verte et bleue.
La planche correspondant au secteur d'étude en a été extraite et est présentée ci-après. L'aire d'étude est schématisée en rouge.

Il ressort de l'analyse de ces cartes les éléments suivants :

- au niveau du SRCE :
  - l'aire d'étude, n'intersecte aucun élément de fonctionnalité écologique (réservoir de biodiversité, corridor écologique) ;
  - la RN532 apparait comme un obstacle aux déplacements des espèces terrestres.
- Au niveau du SCOT du Grand Rovaltain :
  - l'aire d'étude n'intersecte aucun élément de fonctionnalité écologique (réservoir de biodiversité, corridor d'importance régionale) ;
  - une coupure verte au niveau de la RN532, sur la partie Nord de l'aire d'étude, présente un enjeu d'amélioration de franchissement.

Actuellement ce secteur ne présente donc **pas de fonctionnalités écologiques significatives** à l'échelle régionale, au regard de la trame verte et bleue. Par contre **un enjeu de franchissement de la RN532** a été mis en avant par le SCOT, dans le cadre du maintien et de la valorisation d'une coupure verte.

Corridor écologique potentiel





IV.2 Habitats naturels

IV.2.1 Description globale de l'aire d'étude

Carte Habitats naturels

L'aire d'étude est située dans la plaine de Valence et positionnée sur deux communes : Saint-Marcel-lès-Valence (majeure partie) et Valence, dans le département de la Drôme (26).
La plaine de Valence forme un grand secteur assez hétérogène limité à l'ouest par le fleuve Rhône, au nord par la rivière Isère, au sud par la Drôme et à l'est par les premiers reliefs représentés par les crêtes des monts du Matin. Ce positionnement au carrefour de trois domaines biogéographiques apporte une richesse et une originalité floristiques à ce secteur avec au nord l'influence du domaine centro-européen, à l'est l'alpin et le méditerranéen au sud.
Toutefois, une certaine homogénéité s'installe dans la plaine autour de Valence, fortement liée à l'activité humaine qui a considérablement modifié les paysages naturels de ce vaste ensemble de plaines et de piémonts. En effet, une grande partie est cultivée de manière intensive (céréales, arbres fruitiers, vignes) et a été artificialisée par le développement massif du tissu urbain autour de l'agglomération valentinoise.
Déjà indiquée comme en régression par Garraud en 2003, la végétation autochtone et naturelle est dans ce secteur réduite à peau de chagrin.
A une altitude moyenne d'environ 150 mètres, l'aire d'étude est située en plein cœur de l'agglomération de Valence dans un contexte très fortement urbanisé et anthropisé.
Les habitats naturels de la zone d'étude ont été très fortement dégradés par l'aménagement et le développement de zones commerciales. Celles-ci dominent largement et ne laissent que très peu de place à l'expression de la végétation naturelle hormis les groupements secondaires rudéraux adaptés aux perturbations humaines. L'ensemble est dénaturé par la bétonisation, la construction de parkings, un réseau routier dense, l'élaboration d'espaces paysagers horticoles et la fréquentation humaine.
L'aire d'étude repose sur des alluvions quaternaires. Ces alluvions fluviatiles caillouteuses sont de composante « rhodanienne » et sont constituées d'un sol lessivé à réserve calcique et à structure massive de type poudingue (source Info-Terre, BRGM, 2016).

Les végétations de la plaine de Valence appartiennent à l'étage collinéen. Les végétations dominantes sur l'aire d'étude correspondent à des :

- Monocultures intensives de céréales et maïs avec des marges de végétation compagne spontanée ;
- Friches vivaces denses fauchées (Arrhénatheraies mésophiles) mésotrophes des bermes et talus routiers ;
- Complexe de végétations rudérales (pelouses xérophiles anthropisées, boisements secondaires anthropiques à *Robinia pseudoacacia*).

IV.2.2 Présentation des habitats naturels remarquables à enjeu recensés

Pelouses annuelles xériques subnitrophiles sur alluvions caillouteuses lessivées à *Aira caryophyllea* et *Silene gallica* (Corine Biotopes : **35.21** ; position phytosociologique : rattachement par défaut à l'*Helianthemion guttati* Braun-Blanq. *in* Braun-Blanq.,Molinier & Wagner 1940)



Caractéristiques stationnelles (écologie) : Ces groupements herbacés forment des petits placages d'espèces annuelles sur des petites surfaces dans les trouées et ouvertures des pelouses mésoxérophiles des sols profonds. Ces communautés annuelles d'affinité acidiphile semblent privilégier les substrats drainants alluvionnaires lessivés, fins et sablo-caillouteux.

Physionomie, structure : La structure de ces communautés est très variable mais est souvent dominée par des petites espèces annuelles à développement printanier. Ces végétations annuelles herbacées forment des peuplements clairsemés souvent réduits en taille et éphémères (disparition totale en plein été).
Diverses espèces annuelles ont pu être observées dont : *Rumex acetosella* (Petite Oseille), *Myosotis ramosissima subsp. ramosissima* (Myosotis rameux), *Trifolium arvense* (Trèfle des champs), *Trifolium campestre* (Trèfle champêtre), *Aira caryophyllea* (Canche caryophyllée), *Vulpia myuros* (Vulpie queue-de-rat) et *Silene gallica* (Silène de France).
Les diverses activités anthropiques ont pu favoriser le développement de ces groupements pionniers. Toutefois, la perturbation et le décapage brutal du sol a vraisemblablement appauvri le cortège et favorisé le développement d'espèces vivaces concurrentes et de certaines espèces exogènes envahissantes notamment *Senecio inaequidens* (Séneçon du Cap), bien présent dans le secteur.
Bien qu'appauvri et rudéralisé, ce groupement fait partie du groupe d'habitats relictuels que l'on peut encore trouver par tâche sur la plaine de Valence, inféodé aux alluvions fluviatiles anciennes lessivées et accueillant des cortèges importants d'espèces acidiclines à acidiphiles. Certaines espèces sont rares pour la Drôme et très rares en Rhône-Alpes, c'est le cas notamment de *Silene gallica*.

Pelouses mésoxérophiles basiphiles sur sols profonds à *Dactylis hispanica* et *Scabiosa atropurpurea var. maritima* (Corine Biotopes : **34.36** ; position phytosociologique : *Brachypodion phoenicoidis* Braun-Blanq. ex Molinier 1934)



Caractéristiques stationnelles (écologie) : Pelouses mésophiles à mésoxérophiles d'affinité méditerranéenne se développant sur des sols profonds anciennement travaillés, bien aérés et bénéficiant d'une certaine humidité temporaire automnale / hivernale.
Ces communautés végétales supportent un certain niveau trophique comme en témoigne leur caractère subnitrophile et la bonne représentation d'espèces de friches et d'ourlets rudéraux.

Physionomie, structure : Avec un développement sur une période large vernale-estivale, ces communautés forment des pelouses denses dominées par des espèces vivaces hémicryptophytes et géophytes sur des sols profonds anciennement travaillés et retenant quelque peu l'humidité.
Ces milieux présentent une diversité spécifique importante et divers faciès peuvent être observés. Compte tenu de la localisation de l'aire d'étude à un carrefour où se croisent diverses influences climatiques (dont l'influence méditerranéenne), ces pelouses n'abritent pas un cortège typique méditerranéen avec des espèces compagnes des garrigues alentours.
Cela dit, elles sont principalement représentées par l'aile mésophile et fraîche du groupement avec la dominance parfois du tapis herbacé graminéen par *Bromopsis erecta* (Brome érigé), *Brachypodium rupestre* (Brachypode des rochers) et *Dactylis glomerata subsp.hispanica* (Dactyle d'Espagne).
La strate herbacée affiche plusieurs espèces caractéristiques du groupement, notamment : *Scabiosa atropurpurea var. maritima* (Scabieuse maritime), *Picris hieracioides* (Picride éperviaire), *Trifolium angustifolium* (Trèfle à folioles étroites), *Crepis vesicaria subsp. taraxacifolia* (Crépide à feuilles de pissenlit), *Elytrigia intermedia* (Chiendent intermédiaire), *Melica ciliata subsp. magnolii* (Mélique de Magnol).
De nombreuses géophytes (à tubercule) ont été inventoriées notamment plusieurs espèces d'orchidées dont une, rare dans la Drôme (et nouvelle pour le secteur de Valence) et très rare en Rhône-Alpes : *Serapias vomeracea* (Sérapias en soc).

Prairies fauchées/pâturées collinéennes neutroclines à tendance mésoxérophile à *Bromus erectus* (Corine Biotopes : **34.322** ; N2000 : **6210-15** ; position phytosociologique : *Mesobromenion erecti* Braun-Blanq. & Moor 1938)



Caractéristiques stationnelles (écologie) : Groupement végétal mésophile à mésoxérophile des sols profonds bien drainés semblant être issu et se maintenir grâce à un pâturage modéré (ovin sur l'aire d'étude) et/ou des fauches.

Physionomie, structure : Cette formation végétale est assez pauvre au niveau floristique. La strate herbacée est largement dominée par *Bromopsis erecta* (Brome érigé) et secondairement par *Brachypodium rupestre* (Brachypode des rochers). L'aspect prairial clairsemé et monotone du couvert herbacé est donné par les différentes graminées qui dominent.
Plusieurs autres espèces, notamment des dicotylédones à floraison vive enrichissent la strate inférieure comme : *Lotus corniculatus* (Lotier corniculé), *Teucrium chamaedrys* (Germandrée petit-chêne), *Dactylis glomerata* (Dactyle aggloméré), *Holcus lanatus* (Houlque laineuse), *Poterium sanguisorba* (Petite Pimprenelle), *Ranunculus bulbosus* (Renoncule bulbeuse), *Ophrys apifera* (Ophrys abeille), *Anacamptis pyramidalis* (Orchis pyramidal), *Himantoglossum hircinum* (Orchis bouc), *Stachys recta* (Epiaire droite), *Eryngium campestre* (Panicaut des champs).
Ce groupement présente un cortège floristique assez peu diversifié mais une certaine originalité de par le mélange d'espèces caractéristiques du *Mesobromion erecti* et des prairies de fauche de *l'Arrhenatherion elatioris*.
Cependant, la faible diversité spécifique indique tout de même un mauvais état de conservation et une probable banalisation de la flore par eutrophisation du milieu.

Ripisylves très dégradées d'affinité méditerranéenne à *Fraxinus angustifolia* (Corine Biotopes : **44.63** ; N2000 : **92A0-7** ; position phytosociologique : *Populenalia albae* (Braun-Blanq. ex Tchou 1948) Rameau *subord. nov. hoc loco*)



Caractéristiques stationnelles (écologie) : Groupement arboré présentant une très faible typicité et une dégradation marquée. Il se développe sur les berges des rivières à régime d'inondations temporaires sur des sols alluviaux peu évolués. Normalement dominées par *Alnus glutinosa* (Aulne glutineux) et *Fraxinus angustifolia* (Frêne à feuilles étroites), les ripisylves d'affinité méditerranéenne sont ici envahies par *Robinia pseudoacacia* (Robinier faux acacia). Ce faciès très dégradé ne laisse apparaître *Fraxinus angustifolia* que de manière ponctuelle sur le linéaire.

Physionomie, structure : La strate arborée est largement dominée par *Robinia pseudoacacia* et secondairement par *Fraxinus angustifolia* et *Ulmus minor* (Orme champêtre). Quelques individus *d'Ailanthus altissima* (Faux-Vernis du Japon) ont été observés dans la strate arborée.
La strate arbustive est peu développée, seules quelques espèces classiques sont présentes comme : *Cornus sanguinea* (Cornouiller sanguin), *Sambucus nigra* (Sureau noir), *Ligustrum vulgare* (Troène d'Europe) et *Crataegus monogyna* (Aubépine monogyne).
La strate herbacée assez riche présente un cortège classique et plutôt caractéristique des milieux rivulaires avec des espèces hygrophiles des bas-niveaux topographiques, des espèces nitroclines à nitrophiles et des graminées sociales : *Brachypodium sylvaticum* (Brachypode des bois), *Saponaria officinalis* (Saponaire officinale), A*lliaria petiolata* (Alliaire officinale), *Carex pendula* (Laîche à épis pendants), *Veronica hederifolia* (Véronique à feuilles de lierre), *Geum urbanum* (Benoîte commune) et *Humulus lupulus* (Houblon grimpant).
Une espèce exogène envahissante se développe dans la strate herbacée et colonise le milieu, il s'agit de *Parthenocissus inserta* (Vigne-vierge commune).

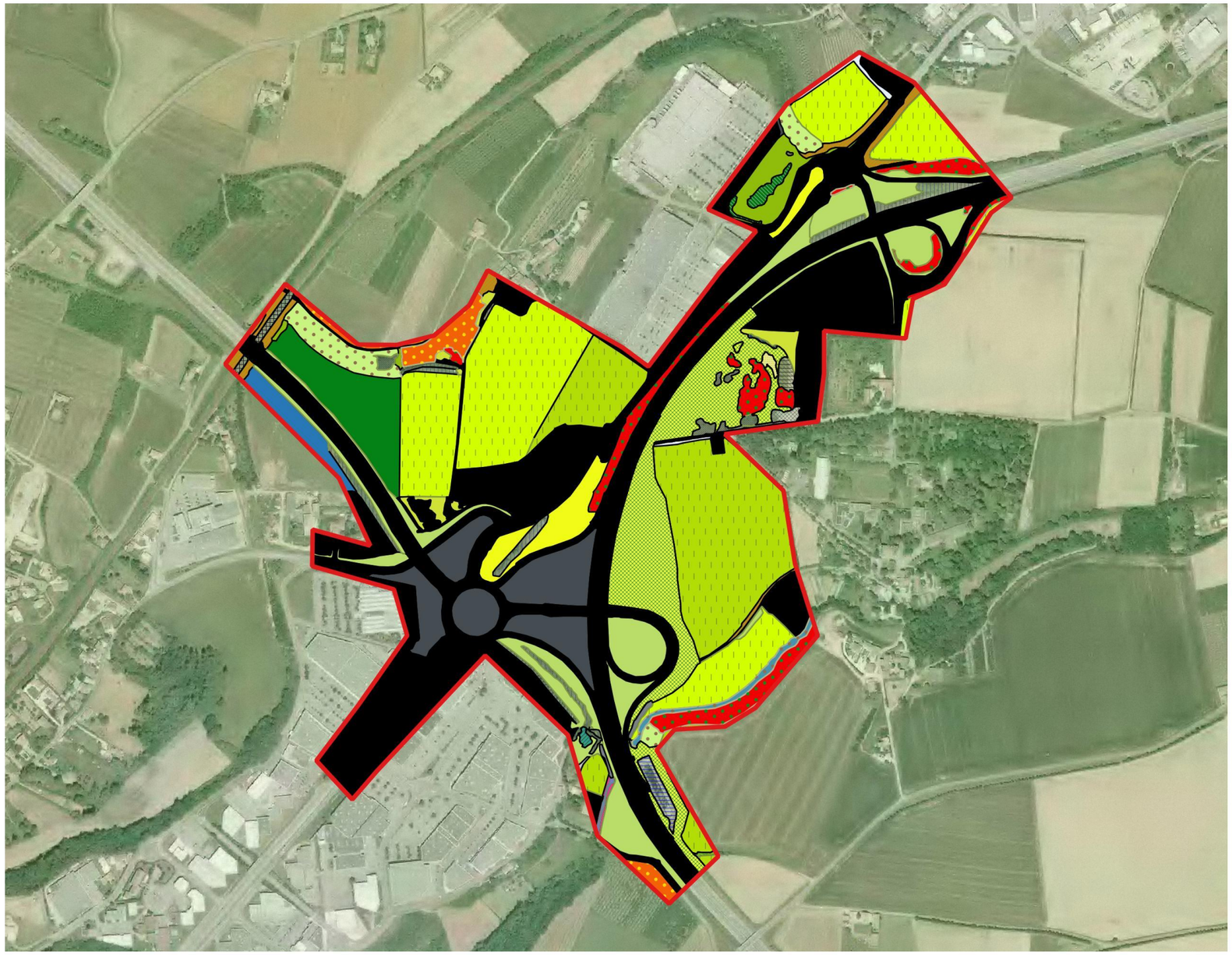
IV.2.3 Autres habitats naturels et semi-naturels recensés



1 : Monocultures intensives de maïs avec marges de végétation spontanée ; **2** : Chênaies pubescentes mésothermophiles rudéralisées sur alluvions à *Ruscus aculeatus* (Fragon petit-houx) ; **3** : Monocultures intensives de céréales avec marges de végétation spontanée ; **4** : Ronciers de recolonisation des sols profonds au contact de boisements secondaires à *Robinia pseudoacacia* ; **5** : Pelouses xérophiles rudéralisées sub-méditerranéennes sur sol squelettique perturbé à *Trifolium scabrum subsp. scabrum* (Trèfle rude), faciès à *Trifolium striatum* (Trèfle strié) ; **6** : Friches vivaces denses fauchées (Arrhénatheraies mésophiles) mésotrophes des bermes et talus routiers entretenus sur l'ensemble de l'aire d'étude.

Habitats naturels

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Aire d'étude

Zone d'étude

Liste des habitats naturels

Cf. ci-contre

N W E S

0 100 200 300 m

Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

Zone d'étude

Liste des habitats naturels

- Bassins artificiels (CB : 89)
- Boisements secondaires anthropisés à Robinia pseudoacacia (CB : 83.324)
- Chênaies pubescentes rudéralisées mésothermophiles à Ruscus aculeatus (CB : 41.711)
- Cours d'eau libre (CB : 24.1)
- Enrochements (CB : 86)
- Espaces anthropiques et artificiels (CB : 86)
- Fourrés en petits arbres et haies bocagères et lisières naturelles anthropiques à Acer campestre et Crataegus monogyna (CB : 31.8121)
- Fourrés mésophiles secondaires à Cytisus scoparius subsp. scoparius (CB : 31.841)
- Fourrés pionniers de recolonisation à Populus nigra (CB : 31.8)
- Friches vivaces denses fauchées (Arrhénatheraies mésophiles) mésotrophes des bermes et talus routiers (CB : 87.1)
- Friches vivaces herbacées mésoxérophiles thermophiles à Onopordum acanthium et diverses bisannuelles (CB : 87.1)
- Friches vivaces subouvertes thermophiles des substrats grossiers et rapportés (CB : 87.1)
- Fruticées mésophiles nitrophiles et rudérales à Sambucus nigra et Ulmus minor (CB : 31.81)
- Fruticées mésoxérophiles à mésophiles mésotrophes à Cornus sanguinea et arbustes divers (CB : 31.812)
- Haies artificielles et alignements d'arbres (CB : 83.3 X 84.1)
- Mégaphobiaies nitrophiles linéaires des parties supérieures des cours d'eau à Phalaris arundinacea et Urtica dioica subsp. dioica (CB : 37.71 / N2000 : 6430-4)
- Monocultures intensives de céréales avec marges de végétation spontanée (CB : 82.2)
- Monocultures intensives de maïs avec marges de végétation spontanée (CB : 82.2)
- Pelouses annuelles xériques subnitrophiles sur alluvions caillouteuses lessivées à Aira caryophyllea et Silene gallica (CB : 35.21)
- Pelouses mésoxérophiles basiphiles sur sols profonds à Dactylis hispanica et Scabiosa atropurpurea var. maritima (CB : 34.36)
- Pelouses xérophiles rudéralisées sub-méditerranéennes sur sol squelettique à Trifolium scabrum subsp. scabrum (CB : 87.2)
- Prairies fauchées/pâturées collinéennes neutroclines à tendance mésoxérophile à Bromus erectus (CB : 34.322 / N2000 : 6210-15)
- Prairies mésophiles de fauche collinéennes eutrophes à Bromus hordeaceus subsp. hordeaceus (CB : 38.22 / N2000 : 6510-7)
- Prairies mésophiles mésotrophes acidiclines d'origine anthropique des parcs urbains et plates-bandes (CB : 81.1)
- Prairies sèches améliorées (CB : 81.1)
- Ripisylves très dégradées d'affinité méditerrannéenne à Fraxinus angustifolia (CB : 44.63 / N2000 : 92A0-7)
- Ronciers à Rubus sppl. (dont R. ulmifolius) (CB : 31.831)
- Ronciers à Rubus ulmifolius X Fruticées à Cornus sanguinea (CB : 31.831 X 31.812)
- Végétations compagnes des cultures et moissons sur sols neutro-alcalins à Legousia speculum-veneris (CB : 82.3)
- Végétations compagnes des cultures sarclées sur sols eutrophes à Lamium purpureum et Veronica persica (CB : 82.3)
- Vergers de hautes tiges (CB : 83.1)
- Voies de chemins de fer (CB : 84.43)

IV.2.4 Evaluation des enjeux écologiques

Habitats naturels	Code CORINE Biotopes	Code Natura 2000	ZNIEFF	Liste rouge RA	Enjeu régional	Enjeu aire d'étude	Habitat zones humides	Commentaires
Bassins artificiels	89	-	-	-	Nul	Nul	-	-
Boisements secondaires anthropisés à *Robinia pseudoacacia*	83.324	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Chênaies pubescentes rudéralisées mésothermophiles à *Ruscus aculeatus*	41.711	-	-	-	Faible	Modéré	-	Habitat particulier se développant sur des alluvions caillouteuses devenu rare suite à l'urbanisation importante de la Plaine de Valence.
Cours d'eau libre	24.1	-	-	-	Nul	Nul	-	-
Enrochements	86	-	-	-	Nul	Nul	-	-
Espaces anthropiques et artificiels	86	-	-	-	Très faible	Très faible	-	-
Fourrés en petits arbres et haies bocagères et lisières naturelles anthropiques à *Acer campestre* et *Crataegus monogyna*	31.8121	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Fourrés mésophiles secondaires à *Cytisus scoparius subsp. scoparius*	31.841	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Fourrés pionniers de recolonisation à *Populus nigra*	31.8	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Friches vivaces denses fauchées (Arrhénatheraies mésophiles) mésotrophes des bermes et talus routiers	87.1	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Friches vivaces herbacées mésoxérophiles thermophiles à *Onopordum acanthium* et diverses bisannuelles	87.1	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Friches vivaces subouvertes thermophiles des substrats grossiers et rapportés	87.1	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Fruticées mésophiles nitrophiles et rudérales à *Sambucus nigra* et *Ulmus minor*	31.81	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Fruticées mésoxérophiles à mésophiles mésotrophes à *Cornus sanguinea* et arbustes divers	31.812	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Haies artificielles et alignements d'arbres	83.1 X 84.3	-	-	-	Très faible	Très faible	-	-
Mégaphobiaies nitrophiles linéaires des parties supérieures des cours d'eau à *Phalaris arundinacea* et *Urtica dioica subsp. dioica*	37.71	-	-	-	Faible	Faible	ZH	-
Monocultures intensives de céréales avec marges de végétation spontanée	82.2	-	-	-	Très faible	Très faible	-	-
Monocultures intensives de maïs avec marges de végétation spontanée	82.2	-	-	-	Très faible	Très faible	-	-
Pelouses annuelles xériques subnitrophiles sur alluvions caillouteuses lessivées à *Aira caryophyllea* et *Silene gallica*	35.21	-	-	NT	Modéré	Modéré	-	Habitat peu fréquent sur la plaine de Valence, ayant vraisemblablement fortement régressé ces dernières années. Il abrite une espèce rare pour le département de la Drôme.
Pelouses mésoxérophiles basiphiles sur sols profonds à *Dactylis hispanica* et *Scabiosa atropurpurea var. maritima*	34.36	-	-	-	Faible	Faible à modéré	-	Habitat d'affinité méditerranéenne (commun aux étages méditerranéens) qui atteint sur le secteur sa limite septentrionale de répartition.
Pelouses xérophiles rudéralisées subméditerranéennes sur sol squelettique à *Trifolium scabrum subsp. scabrum*	87.2	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Prairies fauchées/pâturées collinéennes neutroclines à tendance mésoxérophile à *Bromus erectus*	34.322	6210-15	-	-	Faible	Faible	-	-
Prairies mésophiles de fauche collinéennes eutrophes à *Bromus hordeaceus subsp. hordeaceus*	38.22	6510-7	-	-	Faible	Faible	-	-
Prairies mésophiles mésotrophes acidiclines d'origine anthropique des parcs urbains et plates-bandes	81.12	-	-	-	Très faible	Très faible	-	-

Habitats naturels	Code CORINE Biotopes	Code Natura 2000	ZNIEFF	Liste rouge RA	Enjeu régional	Enjeu aire d'étude	Habitat zones humides	Commentaires
Prairies sèches améliorées	81.1	-	-	-	Très faible	Très faible	-	-
Ripisylves très dégradées d'affinité méditerranéenne à *Fraxinus angustifolia*	44.63	92A0-7	-	VU	Assez fort	Faible	ZH	-
Ronciers à *Rubus sppl.* (dont *R. ulmifolius*)	31.831	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Végétations compagnes des cultures et moissons sur sols neutro-alcalins à *Legousia speculum-veneris*	82.3	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Végétations compagnes des cultures sarclées sur sols eutrophes à *Lamium purpureum* et *Veronica persica*	82.3	-	-	-	Faible	Faible	-	-
Vergers de hautes tiges	83.1	-	-	-	Très faible	Très faible	-	-
Voies de chemins de fer	84.3	-	-	-	-	-	-	-

Légende :
Liste rouge Rhône-Alpes VU : vulnérable ; NT : quasi menacé (Culat, Mikolajczak & Sanz, 2016)

IV.2.5 Synthèse des enjeux

Les enjeux écologiques liés aux habitats naturels et semi-naturels sont de manière générale « assez faibles ». L'intérêt réside principalement dans la présence de pelouses et prairies mésoxérophiles subnitrophiles, à l'est de la RN7 et au nord du Château de Plovier, et dans la présence d'habitats de zone humide. Celles-ci abritent une diversité floristique moyenne et la majorité des espèces végétales patrimoniales.
Plusieurs communautés végétales identifiées sur l'aire d'étude figurent sur la liste rouge des végétations de Rhône-Alpes (Culat, Mikolajczak & Sanz, 2016). Elles sont actuellement en régression et subissent de fortes menaces liées à l'activité humaine. Il s'agit notamment des ripisylves d'affinité méditerranéenne qui présentent un état de dégradation très avancé avec un envahissement massif de *Robinia pseudoacacia* dans la strate arborée. Néanmoins, les enjeux sont évalués comme faibles au regard de leur état de conservation.

IV.3 Flore

Carte Flore patrimoniale

IV.3.1 Analyse écologique globale

Au cours de cette étude, 239 espèces végétales ont été recensées sur le site ou à proximité. Ce chiffre apparait conforme à ce qui peut être attendu compte-tenu de la taille de l'aire d'étude immédiate, de la diversité de milieux naturels et de la pression d'observation.
La plupart des espèces recensées sont des plantes communes, largement réparties dans la plaine de Valence et plus largement dans la Drôme et la région Rhône-Alpes.
Néanmoins, quatre espèces se distinguent car elles bénéficient d'un statut patrimonial (liste rouge régionale, liste ZNIEFF, espèces rares dans le secteur considéré). Ces espèces **ne présentent aucun statut réglementaire.**

Il faut également noter la présence sur le site de plusieurs espèces exotiques envahissantes disséminées sur l'aire d'étude :

- *Erigeron annuus* (Erigeron annuel) : disséminé dans les pelouses rudérales ;
- *Senecio inaequidens* (Séneçon du Cap) : disséminé dans les pelouses rudérales
- *Erigeron canadensis* (Vergerette du Canada) et *E. sumatrensis* (Vergerette de Sumatra) : zones rudérales de bords de route, espaces horticoles à proximité immédiate de l'aire d'étude ;
- *Ailanthus altissima* (Faux-ernis du Japon), *Reynoutria x bohemica* (Renouée de Bohême) et *Robinia pseudoacacia* (Robinier faux acacia) : envahissent les ripisylves d'affinité méditerranéenne ;
- *Nassella tenuissima* (Cheveu d'Ange) : se naturalise dans les pelouses et friches des bermes et talus routiers ;



1 : *Serapias vomeracea* (Sérapias en soc), espèce très rare en Rhône-Alpes (sauf en Ardèche) et rare dans la Drôme, elle affectionne les prairies plus ou moins humides, les pelouses, landes et bois clairs sur des sols basiques à faiblement acides ; **2** : *Silene gallica* (Silène de France) est une espèce surtout présente en Rhône-Alpes dans le sud de l'Ardèche et le sud-ouest de la Drôme. Elle est ailleurs rare et présente sous forme de stations isolées. Cette espèce affectionne particulièrement les pelouses à annuelles xérophiles acidiphiles des terrains sableux et arènes granitiques. On l'observe secondairement dans des milieux anthropiques tels que des friches et des cultures de céréales. Espèce ayant subi un déclin historique en région Rhône-Alpes mais restant localement fréquent dans ses secteurs de présence ; **3** : *Calepina irregularis* (Calépine de Corvians), espèce essentiellement présente à l'ouest du Rhône, très rare en Drôme. Espèce messicole affectionnant les cultures diverses, friches, zones rudérales, vignes sur sols calcaires à acidiphiles. Ce taxon est en légère régression en Rhône-Alpes ; **4** : *Trifolium striatum* (Trèfle strié) : espèce commune et fréquente dans la partie ouest rhône-alpine, beaucoup plus rare et vulnérable dans la partie est. Cette espèce d'affinité mésoxérophile acidiphile se développe dans les tonsures annuelles, les pelouses sèches et plus rarement dans les friches. Peu fréquente à assez rare dans le département de la Drôme.

IV.3.3 Evaluation des enjeux écologiques

Evaluation des enjeux écologiques de la Flore									
Nom scientifique **(Nom vernaculaire)**	**Protection**	**Directive Habitats**	**Liste rouge**		**Rareté Drôme**	**ZNIEFF**	**Enjeu régional**	**Enjeu aire d'étude**	**Commentaires**
			FR	**RA**					
Serapias vomeracea (Sérapias en soc)	-	-	-	LC	**RRR**	-	**Faible**	**Modéré**	Espèce très rare en Rhône-Alpes (sauf en Ardèche) et rare dans la Drôme.
Silene gallica (Silène de France)	-	-	-	LC	**RR**	-	**Faible**	**Faible à modéré**	Espèce surtout présente en Rhône-Alpes dans le sud de l'Ardèche et le sud-ouest de la Drôme. Elle est ailleurs rare et présente sous forme de stations isolées. Espèce ayant subi un déclin historique en région Rhône-Alpes mais restant localement fréquent dans ses secteurs de présence.
Calepina irregularis (Calépine de Corvians)	-	-	-	LC	**RRR**	DC	**Faible**	**Modéré**	Espèce essentiellement présente à l'ouest du Rhône, très rare en Drôme. Ce taxon est en légère régression en Rhône-Alpes.
Trifolium striatum (Trèfle strié)	-	-	-	LC	**RR**	-	**Faible**	**Faible**	Espèce commune et fréquente dans la partie ouest rhône-alpine, beaucoup plus rare et vulnérable dans la partie est. Peu fréquente à assez rare dans le département de la Drôme.

Légende :

LC : préoccupation mineure (Antonetti & Legland, 2014).

DC : espèce déterminante avec critères pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005).

RR : coefficient de rareté de 6 à 20 mailles pour le département de la Drôme ; RRR : coefficient de rareté de 1 à 5 mailles pour le département de la Drôme (Garraud, 2003)

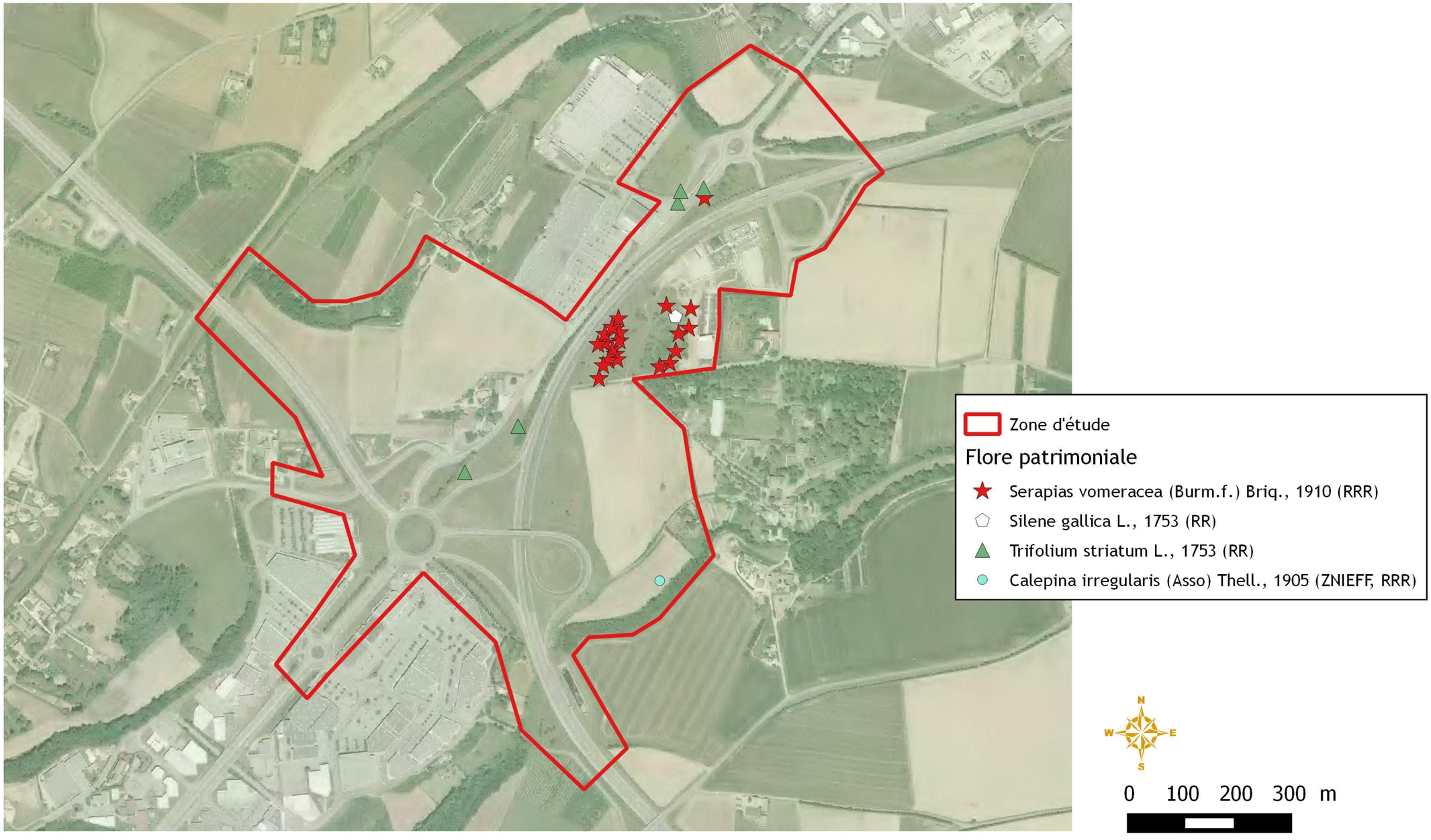
IV.3.4 Synthèse des enjeux

Les enjeux floristiques apparaissent globalement « **faibles** » sur l'aire d'étude avec très peu d'espèces patrimoniales observées. Toutefois, quatre espèces remarquables ont été inventoriées, toutes sont plus ou moins liées à des pelouses et tonsures annuelles xérophiles acidiclines.

Les enjeux de conservation concernent principalement *Serapias vomeracea* (rare en Drôme) et *Calepina irregularis* (très rare en Drôme).

Flore patrimoniale

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique

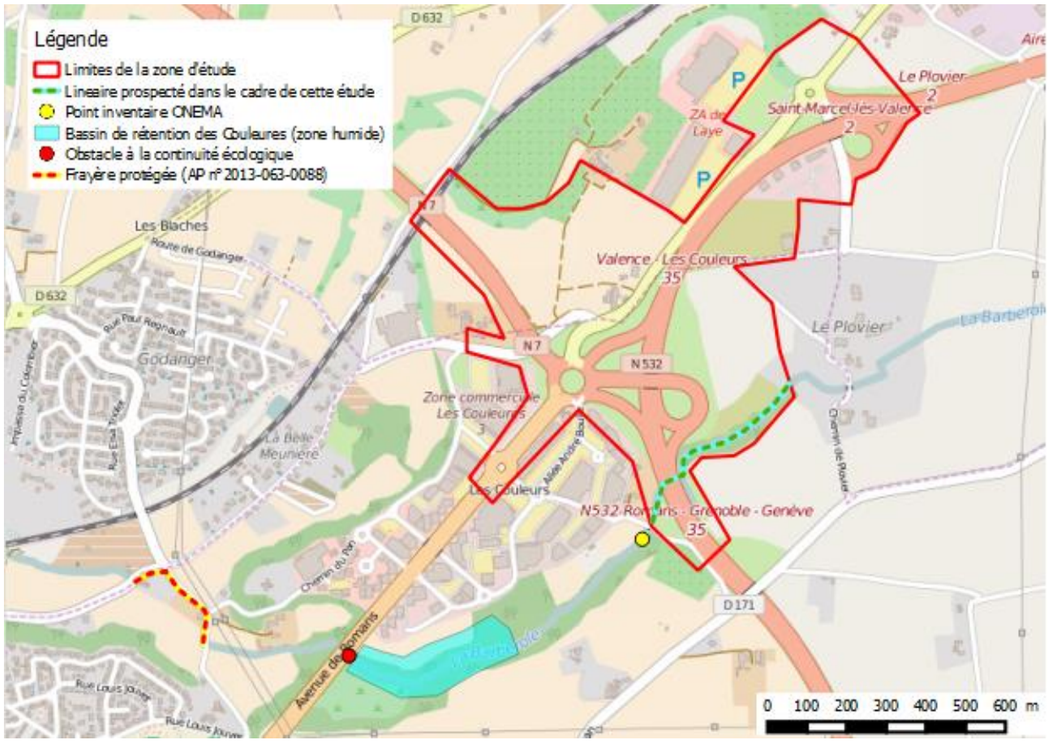


Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

IV.4 Faune aquatique

IV.4.1 Synthèse des données bibliographiques

L'ONEMA réalise depuis plusieurs années un suivi piscicole de la rivière Barberolle. Une des stations d'inventaire est située en aval immédiat de la zone d'étude (voir carte de localisation ci-dessous). Le dernier inventaire réalisé en 2012 fait état de la présence de seulement deux espèces de poissons sur cette section du cours d'eau : la Loche franche (*Barbatula barbatula*) et le Vairon (*Phoxinus phoxinus*). Ces deux espèces ne présentent pas d'enjeu de conservation particulier (cf. tableau de bio évaluation qui suit).
La continuité écologique de la Barberolle est interrompue en aval immédiat du bassin de rétention des Couleures (obstacle infranchissable). Néanmoins, la Barberolle aval abrite l'Ecrevisse à pieds blancs (*Austropotamobius pallipes*) et la Truite fario (*Salmo trutta*), au lieu-dit de la Fontaine du Treuil (1500 mètres environ à l'aval de la zone d'étude). Ces deux espèces présentent des enjeux de conservation importants (cf. tableau d'enjeu ci-dessous). Cette section aval est classée zone de frayère protégée au titre de l'arrêté préfectoral n°2013-063-0088.



IV.4.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu

Aucun poisson n'a été constaté sur le terrain. Le linéaire d'étude est peu propice à la faune aquatique. On y déplore la quasi absence de végétation aquatique et une lame d'eau très faible (maximum 20 cm). La rivière est rectiligne sur presque tout le linéaire ; les berges sont hautes et abruptes, la végétation arborée rivulaire n'est pas caractéristique des cours d'eau (le Robinier faux-acacia est dominant). Cette section de rivière présente tous les signes d'une section recalibrée par le passé. Ce linéaire ne présente pas d'habitats favorables à la vie aquatique (poissons, écrevisses, moules d'eau douce).



Vues générales de la Barberolle sur le linéaire d'étude

IV.4.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat

Evaluation des enjeux écologiques relatifs à la faune aquatique								
Nom vernaculaire (*Nom scientifique*)	Protection	Directive Habitats	Liste rouge		ZNIEFF	Enjeu régional	Enjeu aire étude	Commentaire
			FR	RA				
Poissons								
Truite de rivière *(Salmo trutta fario)*	PN	-	LC	-	-	**Faible**	**Faible**	Absence de Truites sur le linéaire d'étude mais présence d'une frayère à Truites à l'aval de la zone d'étude / présence du bassin des Couleures qui fait office de zone tampon
Crustacés								
Ecrevisse à pieds blancs *(Austropotamobius pallipes)*	PN	An.II	VU	-	D	**Fort**	**Faible**	Absence d'écrevisses à pieds blanc sur le linéaire d'étude mais présence d'une frayère à l'aval de la zone d'étude / présence du bassin des Couleures qui fait office de zone tampon

Légende :
PN : Arrêté du 8 décembre 1988 fixant la liste des espèces de poissons protégées sur l'ensemble du territoire national ; Arrêté interministériel du 21 juillet 1983, modifié par l'arrêté du 18 janvier 2000, relatif à la protection des écrevisses autochtones
An.II : Espèce inscrite à l'Annexe II de la Directive N° 92/43/CEE du 21/05/92, dite « Directive Habitats ».
Liste Rouge (UICN France, MNHN, SFI & ONEMA, 2010) : LC : Préoccupation mineure (espèce pour laquelle le risque de disparition de France est faible) ;
D : espèce déterminante pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005).

IV.4.4 Synthèse des enjeux écologiques

La zone d'étude est connectée à un secteur stratégique en aval : zone de frayères pour la Truite commune et l'Ecrevisse à pieds blancs. Il existe donc un enjeu sur le maintien de la qualité de l'eau à ce titre. Cependant la présence d'un grand bassin tamponne les connexions hydrauliques et au final le niveau d'enjeu est faible sur la zone d'étude pour la faune aquatique.

IV.5 Insectes

Carte Insectes

Annexe 3 Liste des insectes recensés

IV.5.1 Synthèse des données bibliographiques

Une expertise réalisée sur un carrefour proche de la zone d'étude (Evinerude, 2016) recense seulement une dizaine d'espèces communes de lépidoptères.
La ZNIEFF de type 1 « Aéroport de Valence-Chabeuil » située à quelques kilomètres au sud-est ne mentionne aucune espèce d'invertébré patrimoniale.

IV.5.2 Analyse écologique globale

Au total, 26 espèces d'insectes ont été observées parmi les groupes recherchés au cours de cette étude. Par rapport à la surface prospectée, ce nombre témoigne d'une diversité plutôt faible notamment chez les papillons de jour et la plupart des espèces sont communes à très communes. Ce constat peut être expliqué par la localisation de la zone d'étude à la fois située en périphérie d'une grande agglomération et dans une matrice de monoculture intensive. Les habitats sont pour la plupart très remaniés et leurs utilisation actuelle par l'homme est défavorable à une diversité élevée. Les produits phytosanitaires utilisés pour la protection des récoltes sont notamment très défavorables aux insectes et leurs conséquences s'étendent bien au-delà des zones ciblées initialement pour leur épandage.
Dans le détail, il a été dénombré :

- Quatorze espèces de Lépidoptères qui appartiennent à plusieurs cortèges : celui des lisières, des pelouses sèches, des prairies et clairières, et un cortège important d'espèces ubiquistes. A noter la présence d'une espèce d'affinités méridionales, la Zygène des garrigues (*Zygaena erythrus*). La date de prospection ciblait particulièrement la période de vol de l'Azuré du serpolet (*Maculinea arion*) qui se développe localement dans des friches où pousse l'Origan (*Origanum vulgare*). Les nids communautaires de chenilles de Damier de la succise ont également été recherchés sur la Scabieuse maritime qui constitue une plante-hôte de substitution pour l'espèce. Les recherches de ces deux taxons ont été infructueuses et aucune espèce patrimoniale n'a été contactée.
- Deux espèces d'odonates appartenant au cortège des habitats d'eaux courantes. Ces habitats d'eau sont restreints sur la zone d'étude à la Barberolle qui est de surcroit en mauvais état de conservation. Aucune espèce patrimoniale n'a été contactée ni ne semble potentielle au regard des habitats relevés.
- Neuf espèces d'orthoptères appartenant aux cortèges des friches et pelouses sèches, des habitats rudéraux et des lisières arborées. Aucune espèce patrimoniale n'a été contactée.
- Une espèce de coléoptères du genre *Cerambyx* appartenant au cortège des saproxylophages. Il peut s'agir d'une espèce protégée, le Grand Capricorne (*Cerambyx cerdo*), commune dans le sud Rhône-Alpes, mais aussi d'espèces d'affinités plus méridionales à l'échelle française mais non patrimoniales comme *C. velutinus* ou *C. miles* dont seules des observations directes permettent de statuer sur le rang spécifique. On considèrera dans cette étude en application du principe de précaution qu'il s'agit du Grand capricorne (*Cerambyx cerdo)*.

La carte suivante présente la localisation du Grand Capricorne, ainsi que les habitats de l'espèce (boisement de type chênaie).



Galeries de sortie imaginales du Genre Cerambyx sur un chêne sénescents (Biotope/W.BERNARD)



Friche à Origanum vulgare et Scabiosa maritima potentiellement favorable à l'Azuré du serpolet et au Damier de la succise (Biotope/W.BERNARD)

IV.5.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat

Evaluation des enjeux écologiques relatifs aux insectes								
Nom vernaculaire (*Nom scientifique*)	Protection	Directive Habitats	Liste rouge		ZNIEFF	Enjeu régional	Enjeu aire étude	Commentaire
			FR	RA				
Coléoptères								
Grand Capricorne *(Cerambyx cerdo)*	PN2	An. II & IV	-	-	c	**Modéré**	**Faible**	Assez commun dans le sud de la région et particulièrement en Drôme-Ardèche méridionale. Sur le site, trois arbres portant des galeries de sortie imaginales ont été observées en bordure nord du pâturage ovin au nord-est.

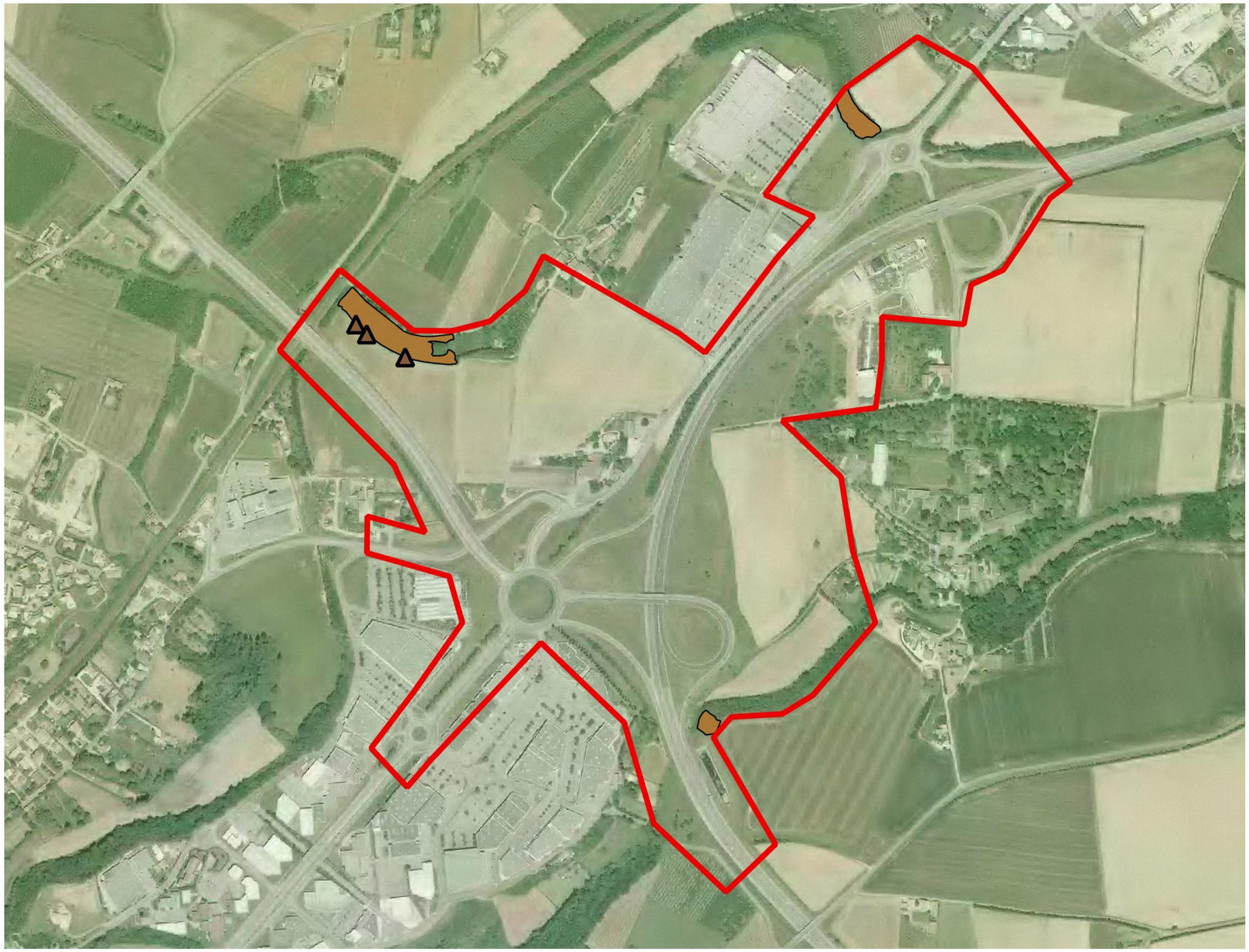
Légende :
PN2 : Protection Nationale (Articles 2 de l'arrêté du 23 avril 2007).
An.II / An.IV : Espèce inscrite aux Annexes II ou IV de la Directive N° 92/43/CEE du 21/05/92, dite « Directive Habitats ».
c : espèce complémentaire pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005).

IV.5.4 Synthèse des enjeux

Les enjeux entomologiques sont globalement faibles sur l'aire d'étude. Les espèces observées sont communes et la diversité plutôt faible dans les groupes recherchés. Une seule espèce protégée a été recensée, le Grand Capricorne. Elle présente un enjeu local de conservation faible, justifié par une population de faible importance et une faible surface d'habitat favorable disponible. Les zones les plus diversifiées en entomofaune se situent dans les friches sèches situées à l'est de la RN532.

Insectes

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Coléoptères saproxylophages

- Habitat potentiel (chênaie)
- Grand capricorne (Cerambyx cerdo)
- Aire d'étude

N
W E
S

0 200 400 600 m

Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

IV.6 Amphibiens

IV.6.1 Synthèse des données bibliographiques

Les différentes sources bibliographiques consultées (Gaïadomo, 2013 ; site Faune-Rhône) font état de la présence possible sur le secteur de deux espèces :

- L'Alyte accoucheur (*Alytes obstetricans*)
- La Grenouille verte (*Pelophylax sp.)*

IV.6.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu

Une seule espèce a été inventoriée sur le terrain : la Grenouille verte. Quelques individus chanteurs ont été entendus dans le bassin de collecte des eaux pluviales de la RN532. La population de cette espèce dans le bassin ne s'élève pas à plus de dix individus. Aucun autre secteur favorable à la reproduction des amphibiens n'a été identifié dans les limites de la zone d'étude.

NB : la différenciation in situ des jeunes individus de « grenouilles vertes » apparait très souvent délicate. Ainsi, les individus contactés n'ont pu être déterminés au niveau spécifique. Dans ce genre de cas, et au vu des taxons présents à l'échelle du projet, trois espèces sont possibles : la Grenouille verte (Pelophylax kl. esculentus), la Grenouille rieuse (Pelophylax ridibundus) et la Grenouille de Lessona (Pelophylax lessonae). Les hybridations sont, en outre, régulières entre ces différentes espèces, ce qui complique encore la détermination. Dans un souci de simplification de la terminologie, on parlera, dans la suite du document, de complexe des « grenouilles vertes indéterminées »

IV.6.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat

Evaluation des enjeux écologiques relatifs aux Amphibiens								
Nom vernaculaire (*Nom scientifique*)	Protection	Directive Habitats	Liste rouge		ZNIEFF	Enjeu régional	Enjeu aire étude	Commentaire
			FR	RA				
Grenouille verte *(indéterminée)*	Art. 5	An.V	NT	DD	-	Faible	Faible	Espèce commune à l'échelle de la France et susceptible d'exploiter toute sorte de pièces d'eau

Légende :
Protection : Art.5 : Article 5 de l'arrêté du 19 novembre 2007.
Directive Habitats : An.V : Espèce inscrite en annexes V de la Directive N° 92/43/CEE du 21/05/92, dite « Directive Habitats ».
Liste Rouge (UICN France, MNHN & SHF, 2015 ; LPO Rhône-Alpes, 2015a) : NT : Quasi menacée ; DD : données insuffisantes.

IV.6.4 Synthèse des enjeux écologiques

La zone d'étude présente peu d'enjeu sur le groupe des amphibiens. L'absence de zones humides naturelles favorables à la reproduction des amphibiens apparait comme une forte limite à l'échelle de la zone d'étude.

IV.7 Reptiles

Carte Reptiles

IV.7.1 Synthèse des données bibliographiques

Cinq espèces de Reptiles sont connues sur les communes de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence (Evinerude, 2016 ; site Faune-Rhône) :

- La Couleuvre verte et jaune (*Hierophis viridiflavus*) ;
- La Couleuvre d'Esculape (*Zamenis longissimus*) ;
- La Couleuvre vipérine (*Natrix maura*) ;
- Le Lézard des murailles (*Podarcis muralis*),
- Le Lézard vert occidental (*Lacerta bilineata*).

IV.7.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu

Quatre espèces ont été recensées sur le terrain :

- La Couleuvre verte et jaune. Deux individus ont été observés sur un talus herbacé sec à l'est de la RN532 ;
- La Couleuvre d'Esculape. Un individu a été observé sur un talus sec à l'est de la RN7 ;
- Le Lézard des murailles. Plusieurs individus ont été observés sur les talus herbacés et zones pierreuses à l'est de la RN7 ;
- Le Lézard vert occidental. Plusieurs individus ont été observés sur un talus sec à l'est de la RN7.

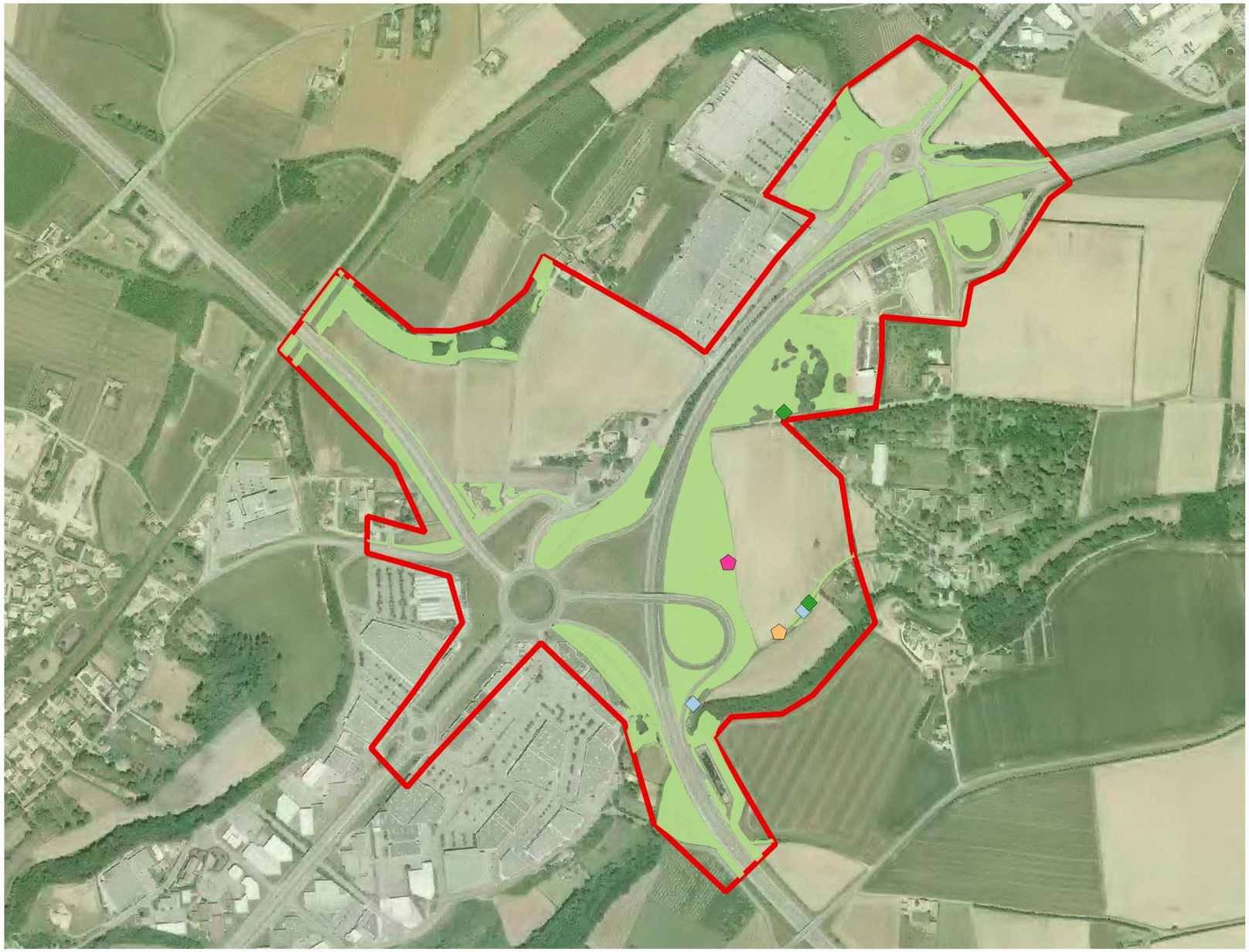
La zone d'étude présente des secteurs favorables aux reptiles, avec des talus et prairies ensoleillés où les reptiles thermorégulent et chassent, ainsi que des haies où ils peuvent se réfugier.
Toutes les observations ont été faites dans le quart sud-est de la zone d'étude.
La Couleuvre vipérine, non observée sur la zone d'étude, est une espèce aquatique. Peu d'habitats lui sont favorables sur le site, seul le ruisseau et ses abords pourrait l'abriter. Néanmoins sa présence n'y a pas été mise en évidence.




Secteurs fréquentés par les reptiles sur la zone d'étude, à gauche : Lézard vert, Lézard des murailles et Couleuvre d'Esculape, à droite : Lézard des murailles (Biotope 2016)

Reptiles

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

IV.7.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat

Evaluation des enjeux écologiques relatifs aux Reptiles								
Nom vernaculaire (*Nom scientifique*)	Protection	Directive Habitats	Liste rouge		ZNIEFF	Enjeu régional	Enjeu aire étude	Commentaire
			FR	RA				
Lézard des murailles *(Podarcis muralis)*	Art. 2	An. IV	LC	LC	-	Faible	Faible	Espèce anthropophile et très commune
Lézard vert occidental (*Lacerta bilineata*)	Art. 2	An. IV	LC	LC	-	Faible	Faible	Affectionne les zones herbacées buissonnantes ensoleillées
Couleuvre d'Esculape (*Zamenis longissimus*)	Art. 2	An. IV	LC	LC	c	Faible	Faible	Affectionne les milieux secs et broussailleux ensoleillés
Couleuvre verte et jaune Hierophis viridiflavus)	Art. 2	An. IV	LC	LC	c	Faible	Faible	Affectionne les milieux ensoleillés à végétation dense

Légende :
Protection Nationale : Art.2 : Article 2 de l'arrêté du 19 novembre 2007.

Directive Habitats : An.IV : Espèce inscrite à l'annexe IV de la Directive N° 92/43/CEE du 21/05/92, dite « Directive Habitats ».

Liste Rouge (UICN France, MNHN & SHF, 2015 ; LPO Rhône-Alpes, 2015b) : LC : préoccupation mineure.

c : espèce complémentaire pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005).

IV.7.4 Synthèse des enjeux écologiques

La zone d'étude présente des secteurs favorables aux reptiles. Quatre espèces y ont été contactées. Il s'agit d'espèces communes. En conséquence les enjeux reptiles sont assez-faibles.

IV.8 Oiseaux

Carte Oiseaux et Oiseaux patrimoniaux

Annexe 4 Liste des oiseaux recensés

IV.8.1 Synthèse des données bibliographiques

Le diagnostic Faune Flore sur le projet d'échangeur de Montelier (26), à environ 1 km au sud-est de la zone d'étude (Evinerude, 2016), a identifié trois espèces d'oiseaux à enjeu de conservation :

- La Pie-grièche à tête rousse (*Lanius senator*) ;
- L'Hirondelle rustique (*Hirundo rustica*) ;
- L'Effraie des clochers (*Tyto alba*).

IV.8.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu

Quatre-quatre espèces d'oiseaux ont été inventoriées sur la zone d'étude, dont 33 sont protégées en France. Ces espèces peuvent être différenciés en six cortèges en fonction des habitats qu'elles occupent. Ces cortèges ainsi que quelques espèces représentatives sont les suivants :

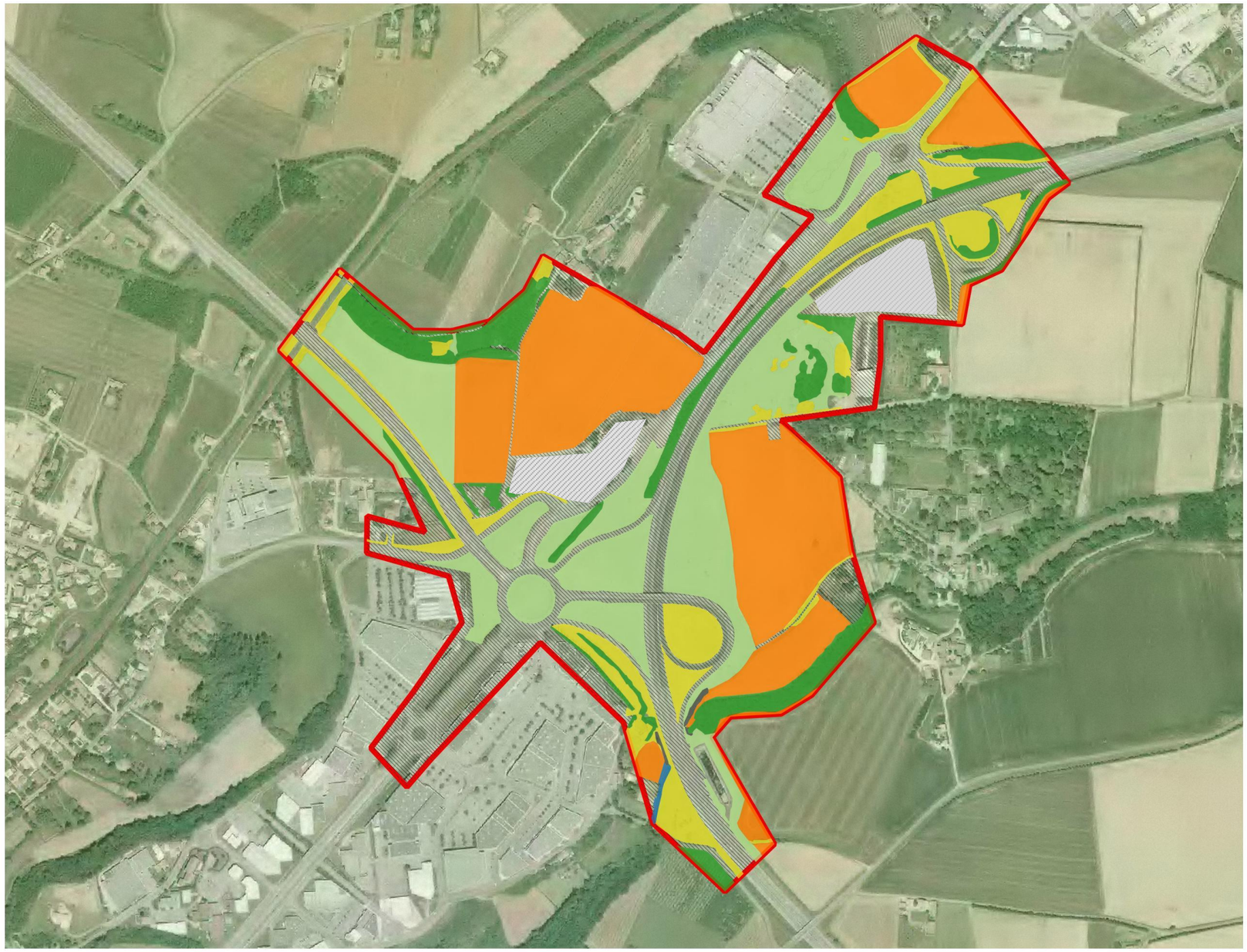
- Cortège des cultures et prairies. L'Alouette des champs (*Alauda arvensis*) et l'Œdicnème criard (*Burhinus oedicnemus*) nichent dans les cultures. Le Tarier des prés (*Saxicola rubetra*) fréquente les prairies avec des herbes hautes sur lesquelles se percher. Le Faucon crècerelle chasse également sur ces territoires ;
- Cortège des milieux semi-ouverts. L'Hypolaïs polyglotte (*Hypolais polyglotta*) et le Bruant zizi (*Emberiza cirlus*) affectionnent les milieux buissonnants et les secteurs où alternent haies et prairies. ;
- Cortège des boisements. La chênaie et le grand parc arboré abritent des espèces forestières telles que le Roitelet triple bandeau (*Regulus ignicapilla*) et la Tourterelle des bois (*Streptopelia turtur*). Le Pouillot de Bonelli (*Phylloscopidae bonelli*) utilise les milieux boisés en halte migratoire
- Cortège des milieux minéraux et bâtis. Le Rougequeue noir (*Phoenicurus ochruros*), l'Hirondelle rustique (*Hirundo rustica*) et le Martinet noir (*Apus apus*) nichent dans les anfractuosités du bâti ;
- Cortège des milieux humides. Seul le Héron cendré (*Ardea cinerea*), chassant sur la Barberolle, représente ce cortège ;
- Cortège des espèces ubiquistes. Peu difficiles quant à leur habitat, ces espèces sont retrouvées partout et même dans les milieux anthropisés. Il s'agit d'espèces très communes telles que le Merle noir (*Turdus merula*), les mésanges et le Pinson des arbres (*Fringilla coelebs*).

Aucune espèce typiquement migratrice n'a été observée sur la zone d'étude lors du passage dédié à l'avifaune migratrice. Toutes les espèces observées à l'automne fréquentent la zone d'étude toute l'année.

Cortège d'espèces	Espèces nicheuses (dont protégées)	Espèces non nicheuses (dont protégées)	Milieu(x) fréquenté(s) par les cortèges
Milieux ouverts	3 (2)	2 (2)	Cultures, prairies
Milieux buissonnants et semi-ouverts	5 (4)	1 (1)	Friches, buissons et fourrés
Milieux boisés	4 (2)	3 (3)	Boisements, bosquets, grands parcs arborés
Milieux minéralisés et bâtis	3 (3)	2 (2)	Bâtiments, dont agricoles
Milieux humides	-	2 (2)	Cours d'eau et ripisylve
Espèces ubiquistes	17 (12)	1 (1)	Jardins
Total	**32 (23)**	**11 (11)**	

Oiseaux

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

IV.8.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat

Onze espèces peuvent être considérée comme patrimoniales, car elles sont listées comme menacées sur les listes rouges nationales ou régionales et/ou listées en Annexe I de la Directive Oiseaux.

Six ont des enjeux modérés à assez forts sur la zone d'étude : Alouette des champs, Œdicnème criard, Hirondelle rustique, Moineau domestique, Tourterelle des bois et Fauvette grisette.

Évaluation des enjeux écologiques relatifs aux Oiseaux

Nom vernaculaire (*Nom scientifique*)	Protection	Directive Oiseaux	Liste rouge		ZNIEFF	Enjeu régional	Enjeu aire étude	Commentaire
			FR	RA				
Alouette des champs (*Alauda arvensis*)	-	-	NT	VU	-	**Assez fort**	**Modéré**	Cortège des cultures et prairies Intérêt modéré au regard de l'origine agricole des milieux. Les zones de prairies restent intéressantes pour la nidification.
Œdicnème criard (*Burhinus oedicnemus*)	Art.2	An.I	LC	VU	D	**Assez fort**	**Modéré**	Cortège des cultures et prairies Non nicheur, mais fréquente la zone d'étude pour l'alimentation et le transit
Buse variable (*Buteo buteo*)	Art.2	-	LC	NT	-	**Modéré**	**Faible**	Cortège des boisements Non nicheuse sur la zone d'étude
Choucas des tours (*Corvus monedula*)	Art.2	-	LC	NT	-	**Modéré**	**Faible**	Cortège des milieux minéralisés et bâtis Non nicheur sur la zone d'étude
Hirondelle rustique (*Hirundo rustica*)	Art.2	-	NT	EN	-	**Fort**	**Assez-Fort**	Cortège des milieux minéralisés et bâtis Nicheuse probable
Milan noir (*Milvus migrans*)	Art.2	An.I	LC	LC	DC	**Faible à modéré**	**Faible**	Cortège des boisements Non nicheur sur la zone d'étude
Moineau domestique (*Passer domesticus*)	Art.2	-	LC	NT	-	**Modéré**	**Modéré**	Cortège des milieux minéralisés et bâtis Nicheur sur la zone d'étude
Pie bavarde (*Pica pica*)	-	-	LC	NT	-	**Modéré**	**Faible**	Cortège des espèces ubiquistes Nicheuse sur la zone d'étude
Tarier des prés (*Saxicola rubetra*)	Art.2	-	VU	VU	DC	**Assez-fort**	**Faible**	Cortège des cultures et prairies Non nicheur sur la zone d'étude
Tourterelle des bois (*Streptopelia turtur*)	-	-	VU	NT	-	**Modéré**	**Modéré**	Cortège des boisements Nicheuse dans la chênaie à l'ouest de la zone d'étude
Fauvette grisette (*Sylvia communis*)	Art.2	-	LC	NT	-	**Modéré**	**Modéré**	Cortège des milieux semi-ouverts Nicheuse dans la friche au centre de la zone d'étude

Légende :
Protection : Art.2 : Article 2 de l'arrêté du 29 octobre 2009.
Directive Oiseaux : An.I : Espèce inscrite en Annexe I de la Directive N°2009/147/CEE du 30/11/2009, dite « Directive Oiseaux ».
Liste Rouge (UICN France et al., 2016 ; De Thiersant & Deliry, 2008) : EN : En Danger ; VU : Vulnérable ; NT : Quasi menacée ; LC : préoccupation mineure.
D : espèce déterminante pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005).
DC : espèce déterminante avec critères pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005).

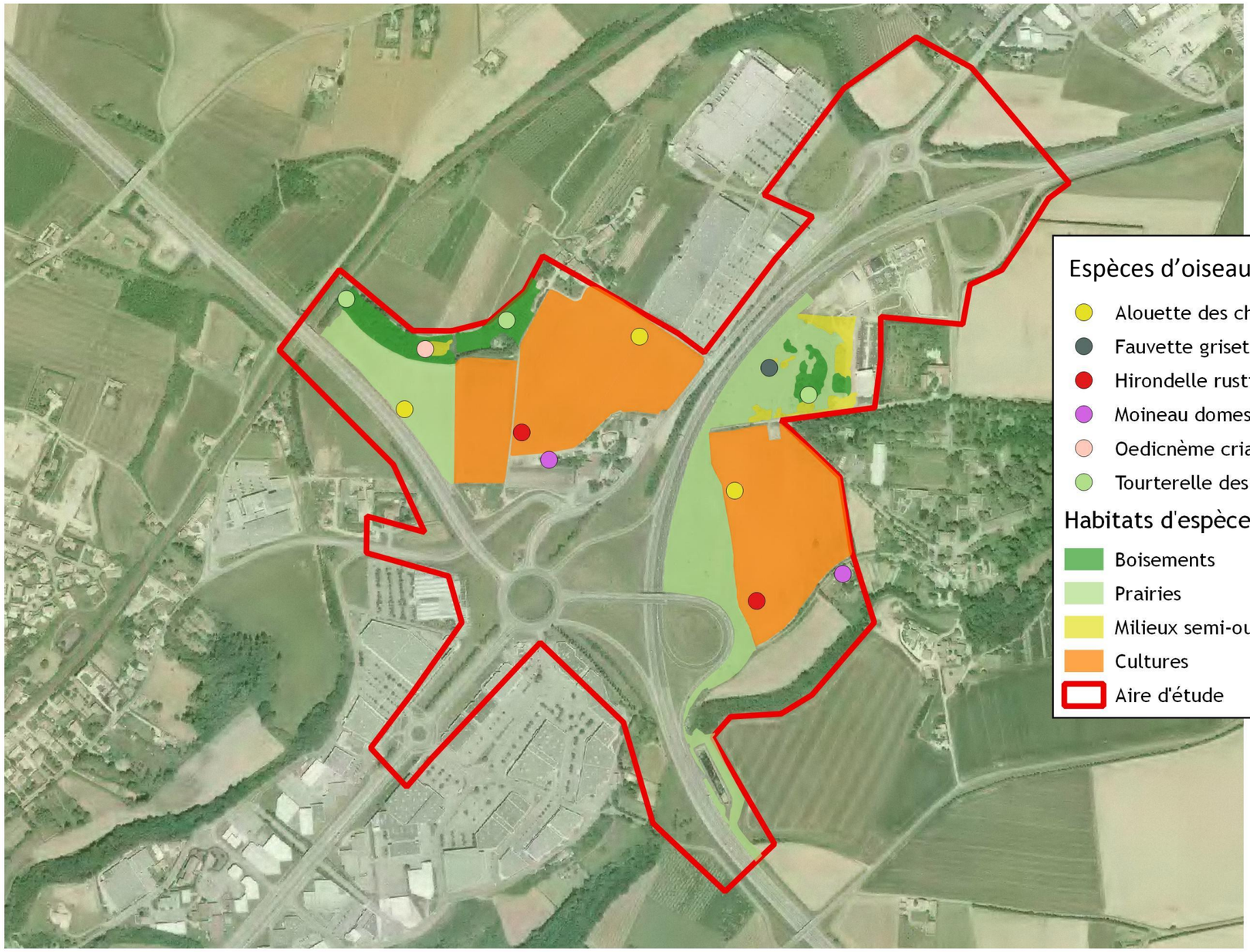
IV.8.4 Synthèse des enjeux écologiques

Les milieux variés présents sur la zone d'étude abritent différents cortèges d'oiseaux. Parmi ces espèces, six présentent un enjeu de conservation modéré à assez fort sur la zone d'étude.

La zone d'étude est peu utilisée par les espèces migratrices en halte migratoire. C'est donc principalement pour les espèces nicheuses, ou sur l'utilisation en termes de zones de repos et d'alimentation, que se porte l'intérêt du secteur. Globalement l'enjeu pour l'avifaune peut être considéré comme modéré.

Oiseaux patrimoniaux

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

IV.9 Mammifères terrestres

IV.9.1 Synthèse des données bibliographiques

Les sources bibliographiques consultées (site Faune-Rhône) indiquent la présence possible de six espèces communes sur le secteur d'étude :

- Lapin de garenne (*Oryctolagus cuniculus*) ;
- Fouine (*Martes foina*) ;
- Rat musqué (*Odontra zibethicus*) ;
- Renard Roux (*Vulpes vulpes*) ;
- Taupe d'Europe (*Talpa europaea*) ;
- Blaireau (*Meles meles*).

IV.9.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu

Deux espèces seulement ont été recensées sur le terrain :

- Le Renard Roux
- Le Blaireau

Néanmoins toutes les autres espèces citées par la bibliographie sont susceptibles de fréquenter la zone d'étude. A noter qu'une famille de Blaireau est présente dans le boisement qui borde la Barberolle, coté rive gauche. La zone en question est une ancienne décharge sauvage laissée à l'abandon.





Zone de dépôt sauvage où s'est implantée une famille de Blaireau

IV.9.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat

Evaluation des enjeux écologiques relatifs aux mammifères								
Nom vernaculaire (*Nom scientifique*)	Protection	Directive Habitats	Liste rouge		ZNIEFF	Enjeu régional	Enjeu aire étude	Commentaire
			FR	RA				
Renard roux *(Vulpes vulpes)*	-	-	LC	LC	-	Faible	Faible	/
Blaireau *(Meles meles)*	-	-	LC	LC	-	Faible	Faible	Présence d'un terrier dans une décharge sauvage sur les bords de la Barberolle
Espèces non observées mais considérées comme présentes								
Lapin de garenne *(Oryctolagus cuniculus)*	-	-	NT	VU	-	Modéré	Faible	Toutes les surfaces agricoles présentes sur la zone d'étude sont susceptibles d'être exploitées par cette espèce
Fouine *(Martes foina)*	-	-	LC	LC	-	Faible	Faible	/
Rat musqué *(Ondatra zibethicus)*	-	-	NA	NA	-	Nul	Nul	Espèce exotique invasive
Taupe d'Europe *(Talpa europaea)*	-	-	LC	LC	-	Faible	Faible	/

Légende :
Liste Rouge (UICN France & MNHN, 2009 ; De Thiersant & Deliry, 2008) : VU : vulnérable ; NT : Quasi menacée ; LC : préoccupation mineure ; NA : non applicable.

IV.9.4 Synthèse des enjeux écologiques

La zone d'étude ne présente pas d'enjeu sur le groupe des mammifères terrestres. La préservation de surfaces favorables à la vie du Lapin de garenne est néanmoins recommandée compte tenu de la vulnérabilité de l'espèce à l'échelle régionale.

IV.10 Chauves-souris

Carte Chiroptères

IV.10.1 Synthèse des données bibliographiques

Aucune donnée de Chauves-souris n'est disponible dans la bibliographie concernant le secteur d'étude.

IV.10.2 Liste des espèces inventoriées sur le terrain et évaluation de la qualité du milieu

Neuf espèces de chauves-souris et un groupe d'espèces ont été recensées sur le terrain. Toutes sont protégées en France.

On peut distinguer :

- Le groupe des pipistrelles commune, Kuhl (*Pipistrellus kuhlii*), Nathusius (*Pipistrellus nathusii*) et pygmée (*Pipistrellus pygmaeus*), très communes ;
- Le Vespère de Savi (*Hysugo savii*), espèce méridionale et rupestre ;
- La Sérotine commune (*Eptesicus serotinus*) et la Noctule de Leisler (*Nyctalus leisleri*), espèces de haut vol ;
- L'Oreillard roux (*Plecotus auritus*), essentiellement forestier et assez commun dans les plaines sous influence continentale ;
- Le groupe des murins, dont seul le murin de Brandt (*Myotis brandtii*) a été identifié avec certitude. Ce groupe, dont de nombreuses espèces sont liées au milieu forestier, est très peu représenté sur la zone d'étude.

Les chiroptères ont besoin d'un ensemble de composantes dans le paysage afin d'accomplir leur cycle biologique. Le bon accomplissement de leur cycle biologique dépend de plusieurs facteurs :

- Le maintien des corridors de déplacement (fragmentation du paysage) ;
- La non destruction des sites / gîtes de reproduction ;
- Le maintien des zones d'hibernation ;
- La qualité et l'accessibilité des zones de chasse.

Un « site à chiroptères » comprend non seulement les gîtes utilisés par une colonie de chauves-souris, mais aussi les terrains de chasse et routes de vol de celle-ci, c'est-à-dire un ensemble d'unités écologiques répondant aux besoins d'une population à chaque étape de son cycle biologique.

- Les gîtes potentiels sur la zone d'étude

Le terme de « gîte » regroupe tous les habitats fréquentés par les chauves-souris lors de l'hibernation, du transit, de l'estivage, de la mise-bas, de l'accouplement et du repos nocturne. Les connaissances relatives à ces différents types de gîte sont variables, les gîtes d'hibernation et de mise-bas étant généralement les plus étudiés. Les gîtes peuvent être séparés, en fonction de l'affinité des espèces, en quatre catégories : gîtes anthropiques, gîtes arboricoles, gîtes cavernicoles et gîtes rupestres.

La zone d'étude comprend des bâtiments qui pourraient potentiellement être utilisés pour le gîte par des espèces comme la Pipistrelle de Kuhl et la Sérotine commune.

La zone d'étude comprend deux secteurs boisés avec des arbres de grande taille pouvant comporter des cavités utilisées pour le gîte par le Murin de Brandt, la Noctule de Leisler et l'Oreillard roux, ainsi que des anfractuosités de plus petite taille qui peuvent abriter la Pipistrelle commune. Ce secteur boisé apparait comme fortement favorable à la reproduction et/ou au transit des chiroptères.



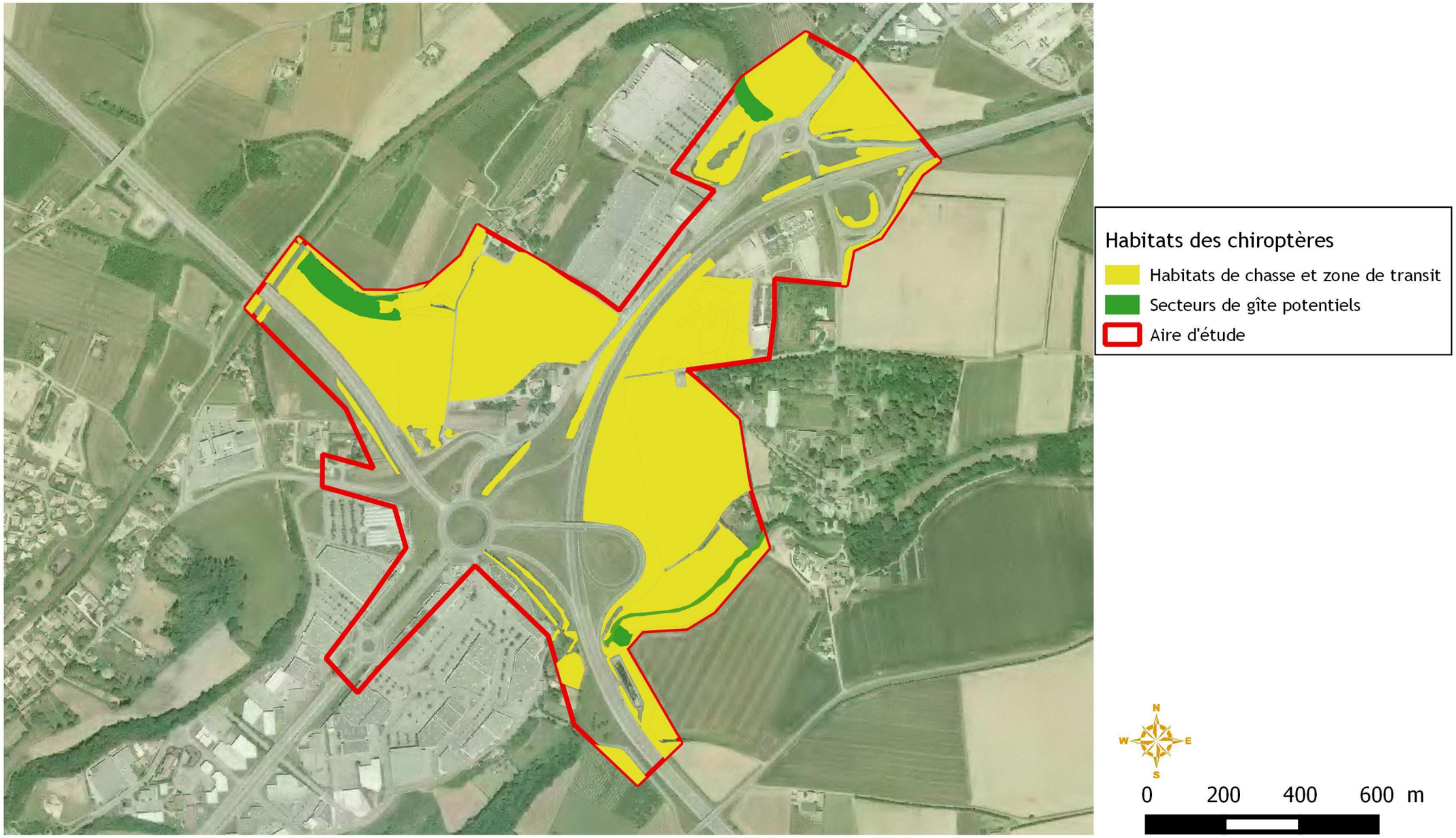
Vieux chênes à cavités pouvant être utilisés pour le gîte par les espèces arboricoles (Biotope 2016)

Aucun gîte cavernicole ou rupestre, pouvant abriter le Vespère de Savi, n'est connu sur la zone d'étude ou à proximité immédiate de celle-ci.

POTENTIALITÉS EN GITES SUR L'AIRE D'ÉTUDE		
Type de gîtes	**Zone d'étude**	**Proximité immédiate de la zone d'étude**
Gîtes anthropiques	Faible	Faible
Gîtes arboricoles	Modéré	Modéré
Gîtes cavernicoles	Nul	Nul
Gîtes rupestres	Nul	Nul

Chiroptères

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

- Les routes de vol et zones de chasse

La zone d'étude comprend des habitats variés. Les secteurs boisés et leurs lisières constituent des terrains de chasse favorables, les secteurs urbanisés et les cultures ne sont au contraire pas favorables.

Les chauves-souris se déplacent localement au sein de l'aire d'étude. La zone d'étude étant cernée au nord-est et au sud-ouest par l'urbanisation et traversée par une voie rapide, les déplacements sont certainement limités.

Ce site ne présente pas d'axes de déplacement marqué pour les chiroptères (réseau de haies, lisières boisées). Les mouvements sont majoritairement aléatoires.

ENJEUX POUR LES ROUTES DE VOL ET LES ZONES DE CHASSE POUR LES CHIROPTÈRES		
	Zone d'étude	**Proximité immédiate de la zone d'étude**
Terrain de chasse	Modéré	Modéré
Routes de vol	Faible	Faible

IV.10.3 Evaluation des enjeux liés à la préservation des espèces et/ou de leur habitat

Evaluation des enjeux écologiques relatifs aux Chiroptères								
Nom vernaculaire (*Nom scientifique*)	**Protection**	**Directive Habitats**	**Liste rouge**		**ZNIEFF**	**Enjeu régional**	**Enjeu aire étude**	**Commentaire**
			FR	**RA**				
Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*)	Art.2	An.IV	LC	LC	DC	**Faible**	**Faible**	Contactée aux trois SM2
Pipistrelle pygmée (*Pipistrellus pygmaeus*)	Art.2	An.IV	LC	NT	DC	**Faible**	**Faible**	Contactée à l'est de la zone d'étude, au lieu-dit Plovier
Pipistrelle de Kuhl (*Pipistrellus kuhlii*)	Art.2	An.IV	LC	LC	DC	**Faible**	**Faible**	Contactée aux trois SM2
Pipistrelle de Nathusius (*Pipistrellus nathusii*)	Art.2	An.IV	NT	NT	DC	**Modéré**	**Faible**	Contactée aux trois SM2
Vespère de Savi (*Hypsugo savii*)	Art.2	An.IV	LC	LC	DC	**Modéré**	**Faible**	Quelques contacts le long de la ripisylve de la Barberolle
Noctule de Leisler (*Nyctalus leisleri*)	Art.2	An.IV	NT	NT	DC	**Faible**	**Faible**	Quelques contacts le long de la ripisylve de la Barberolle
Sérotine commune (*Eptesicus serotinus*)	Art.2	An.IV	LC	LC	DC	**Assez fort**	**Faible**	Quelques contacts le long de la ripisylve de la Barberolle
Oreillard roux (*Plecotus auritus*)	Art.2	An. IV	LC	LC	DC	**Faible**	**Faible**	Quelques contacts à l'est de la zone d'étude, au lieu-dit Plovier
Murin de Brandt (*Myotis brandtii*)	Art.2	An. IV	LC	NT	DC	**Fort**	**Modéré**	Quelques contacts à l'ouest de la zone d'étude, dans le boisement de vieux chênes

IV.10.4 Synthèse des enjeux écologiques

Le nombre d'espèce contactée sur la zone d'étude est moyen, de même que l'activité chiroptérologique enregistrée au niveau de chaque détecteur. Peu d'habitats présents sont favorables aux chauves-souris, hormis deux secteurs boisés aux arbres âgés pouvant être utilisés pour le gîte/transit des espèces arboricoles.

Une seule espèce patrimoniale possède un enjeu modéré sur la zone d'étude. L'enjeu chiroptérologique global est considéré comme assez faible, voire localement modéré pour les deux secteurs boisés décrits précédemment.

Légende :
Protection : Art.2 : Article 2 de l'arrêté du 23 avril 2007.
Directive Habitats : An.IV : Espèce inscrite à l'annexe IV de la Directive N° 92/43/CEE du 21/05/92, dite « Directive Habitats ».
Liste Rouge : (UICN France & MNHN, 2009 ; LPO Rhône-Alpes, 2015c) : EN : En Danger ; NT : Quasi menacée ; LC : préoccupation mineure ; (Roué & Sirugue, 2006) : V : Vulnérable ; D : En Déclin ; R : Rare ; I : Indéterminé ; P : Patrimoniale ; S : A Surveiller.
D : espèce déterminante pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes.
DC : espèce déterminante avec critères pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes.
Commentaire : Rareté à l'échelle régionale (source Deliry, 2009 ; Jouve, 2011) / Localisation et habitats sur l'aire d'étude ou à proximité.

V. Synthèse des enjeux écologiques

Carte Synthèse des enjeux écologiques

V.1.1 Tableau de synthèse des enjeux

Afin de mettre en évidence les principaux groupes à enjeu au sein de l'aire d'étude, un tableau de synthèse a été établi (voir ci-après). Il précise, pour chaque groupe :

- Le niveau d'enjeu écologique, estimé sur la base de la diversité spécifique (par rapport à la potentialité du site) et la patrimonialité des espèces (statuts de rareté, enjeu local…). **Il est important de préciser que cette évaluation est relative à l'aire d'étude et non à l'emprise du projet ;**
- La contrainte réglementaire, eu égard aux textes de Loi régissant la protection des différents groupes étudiés (article L411-1 et arrêtés ministériels associés). **Il est important de préciser qu'il ne s'agit nullement de l'impact avéré du projet sur les espèces réglementées mais d'une synthèse des contraintes réglementaires présentes au sein de l'aire d'étude et nécessitant d'être prises en compte. Il s'agit en quelque sorte d'une alerte quant à la présence d'espèces réglementées et au risque de destruction et/ou de dégradation d'habitats et de populations d'espèces animales et végétales réglementées.**

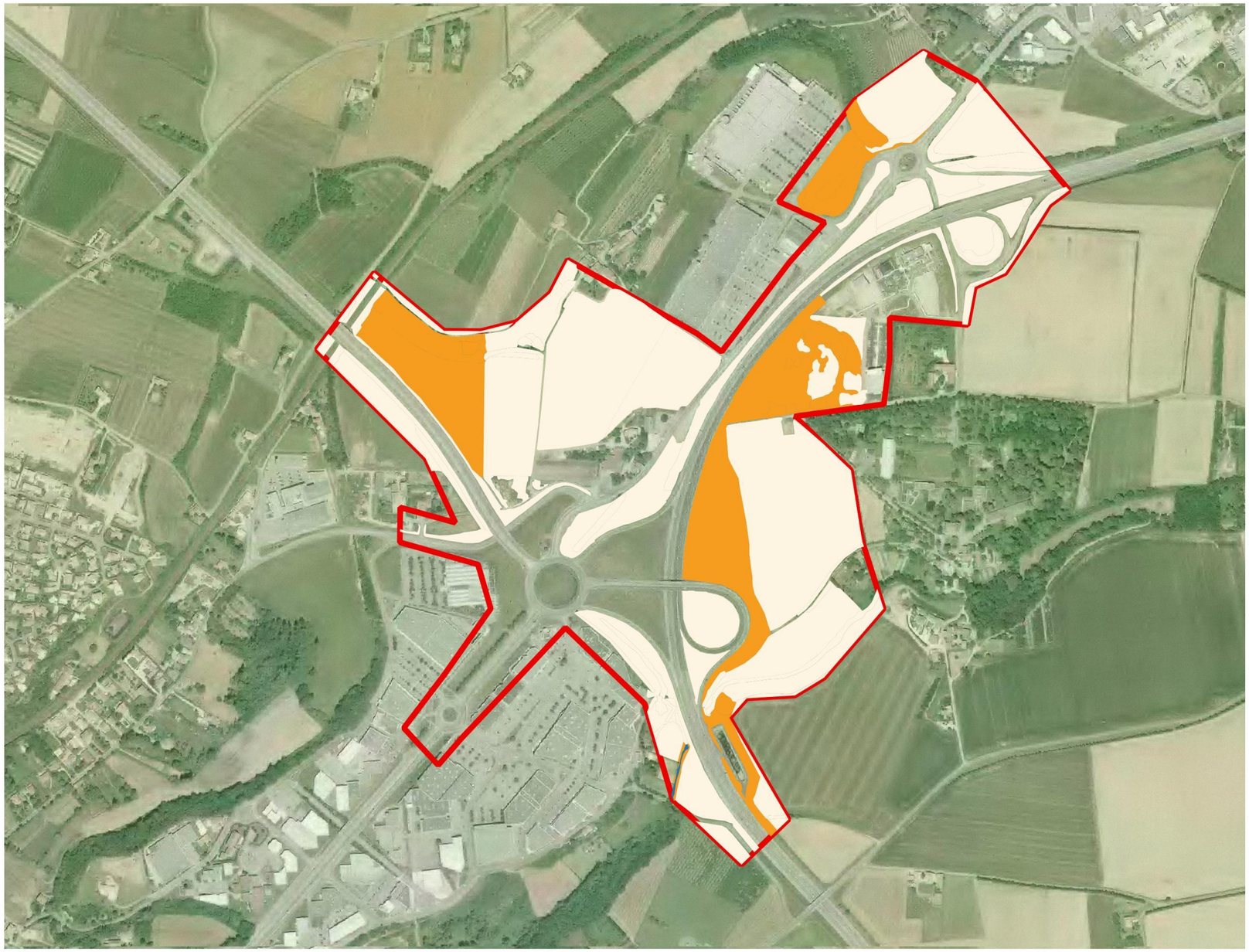
Synthèse des enjeux écologiques et réglementaires à l'échelle de l'aire d'étude					
Groupe biologique étudié	Enjeux écologiques		Contrainte réglementaire pour le projet		
	Description des enjeux sur l'aire d'étude	Evaluation du niveau d'enjeu	Au titre de l'article L411-1 du code de l'Environnement (espèces protégées)	Au titre de l'article L414-4 du code de l'Environnement (Natura 2000)	Au titre de l'article L.211-1 du code de l'Environnement (Loi sur l'eau)
Habitats naturels et Flore					
Habitats naturels	3 habitats remarquables (enjeu modéré) : boisement, pelouse à tendance sèche	**Globalement faible mais localement modéré**	-	Présence de 3 habitats d'intérêt communautaire (6210-15, 6510-7, 92A0-7)	Présence d'habitats naturels humides « H » (voir ci-dessous).
Zones humides	2 types d'habitats naturels caractéristiques de zones humides « H » : mégaphorbiaie, ripisylve	**Faible**	-	-	Contrainte réglementaire du fait de la présence de superficies d'habitats identifiées comme zones humides.
Espèces végétales	239 espèces végétales recensées. Dont 4 espèces végétales patrimoniales, parmi lesquelles 2 espèces considérées comme rare ou très rare en Drôme (*Serapia vomeracea* et *Calepina irregularis*).	**Globalement faible mais localement modéré**	-	-	-
Faune invertébrée					
Lépidoptères (Rhopalocères = papillons de jour)	Diversité faible, 14 espèces recensées sur l'aire d'étude, pas d'espèce patrimoniale.	**Faible**	-	-	-
Odonates	2 espèces recensées seulement, en raison des habitats restreints et dégradés.	**Faible**	-	-	-
Orthoptères	Diversité faible, 9 espèces recensées sur les friches et pelouses sèches.	**Faible**	-	-	-
Coléoptères saproxyliques	Une espèce patrimoniale potentielle considérée comme présente : le Grand Capricorne.	**Faible**	Contrainte réglementaire : une espèce protégée (risque de destruction des individus, destruction d'habitats de reproduction et de repos).	Présence d'une espèce d'intérêt communautaire, le Grand Capricorne.	-

Synthèse des enjeux écologiques et réglementaires à l'échelle de l'aire d'étude					
Groupe biologique étudié	Enjeux écologiques		Contrainte réglementaire pour le projet		
	Description des enjeux sur l'aire d'étude	Evaluation du niveau d'enjeu	Au titre de l'article L411-1 du code de l'Environnement (espèces protégées)	Au titre de l'article L414-4 du code de l'Environnement (Natura 2000)	Au titre de l'article L.211-1 du code de l'Environnement (Loi sur l'eau)
Faune vertébrée					
Faune aquatique	Poissons : 2 espèces signalées sur l'aire d'étude, sans enjeu de conservation particulier. Ecrevisses : aucune espèce sur l'aire d'étude. ➢ Zone de frayère proche pour la Truite de rivière et l'Ecrevisse à pieds blancs à l'aval de l'aire d'étude	**Faible**	Contrainte réglementaire : présence d'une zone de frayère proche en aval pour 2 espèces (destruction potentielle des œufs, destruction potentielle des lieux de reproduction), mais tamponnée par un bassin important ➢ Vigilance sur le maintien de la qualité de l'eau (pollution accidentelle, matières en suspension…)	-	Contrainte réglementaire du fait de la présence potentielle de frayères, de zones de croissance ou de zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens.
Amphibiens	1 espèce observée sur l'aire d'étude, la Grenouille verte, commune et non menacée en France.	**Faible**	Contrainte réglementaire : une espèce protégée (risque de destruction des individus).	-	-
Reptiles	4 espèces recensées, communes et non menacées en France	**Faible**	Contrainte réglementaire : quatre espèces protégées (risque de destruction des individus, destruction d'habitats de reproduction et de repos, perturbation intentionnelle).	-	-
Oiseaux	44 espèces recensées sein de l'aire d'étude (six cortèges). Dont 6 espèces patrimoniales nicheuses sur le site : Alouette des champs, Hirondelle rustique, Moineau domestique, Pie bavarde, Tourterelle des bois, Fauvette grisette. 5 espèces patrimoniales non nicheuses sur le site.	**Globalement modéré mais localement assez fort**	Contrainte réglementaire : 33 espèces protégées sur la zone d'étude (risque de destruction des individus, de leurs nids et de leurs œufs ainsi que des habitats de reproduction et de repos, perturbation intentionnelle).	2 espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire non nicheuses sur l'aire d'étude (Milan noir et Œdicnème criard).	-
Mammifères terrestres	6 espèces recensées ou considérées comme présentes sur l'aire d'étude. Espèces communes et non menacées en France.	**Faible**	-	-	-
Chiroptères	Diversité moyenne (9 espèces recensées et le groupe des murins). Une espèce retenue présentant un enjeu de conservation modéré : le Murin de Brandt Gîtes arboricoles probables pour quatre espèces dans le boisement de vieux chênes. Gîtes anthropiques éventuels pour deux espèces.	**Globalement faible à modéré**	Contrainte réglementaire : 9 espèces protégées (risque de destruction des individus, ainsi que des habitats de repos et reproduction, perturbation intentionnelle)	Présence de neuf espèces d'intérêt communautaire.	-

Au final les enjeux de biodiversité portent sur la zone de boisement à l'ouest et les espaces de prairies agricoles, ainsi que la partie aval du cours d'eau (petite mégaphorbiaie).

Synthèse des enjeux écologiques

Aménagement du carrefour des Couleures à Valence (26) - DREAL ARA - Expertise écologique



Source : IGN BD ORTHO, DREAL ARA - Cartographie : Biotope, 2016

VI. Bibliographie

EVINERUDE, 2016 - Rapport d'étude – Diagnostic faune/flore/habitats naturels – RD119/RN7 Projet d'échangeur de Montelier (26). 32 p.

AGENCE GAIADOMO, 2013 - Plan global pour la préservation, la gestion et la mise en valeur du lac des Couleures de Valence – Phase 1 Diagnostic et enjeux. 68 p.

Bibliographie relative aux habitats naturels

BARDAT J., BIORET F., BOTINEAU M., BOULLET V., DELPECH R., GÉHU J.-M., HAURY J., LACOSTE A., RAMEAU J.-C., ROYER J.-M., ROUX G., TOUFFET J., 2004 - Prodrome des végétations de France. Muséum national d'Histoire naturelle. Patrimoines naturels 61, Paris, 171p.

BENSETTITI F., RAMEAU J.-C. & CHEVALLIER H. (coord.), 2001 - « Cahiers d'habitats » Natura 2000. Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Tome 1 - Habitats forestiers. MATE/MAP/MNHN. Éd. La Documentation française, Paris, 2 volumes : 339 p. et 423 p.

BENSETTITI F., BIORET F., ROLAND J. & LACOSTE J.-P. (coord.), 2004 - « Cahiers d'habitats » Natura 2000. Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Tome 2 - Habitats côtiers. MEDD/MAAPAR/MNHN. Éd. La Documentation française, Paris, 399 p.

BENSETTITI F., GAUDILLAT V. & HAURY J. (coord.), 2002 - « Cahiers d'habitats » Natura 2000. Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Tome 3 - Habitats humides. MATE/MAP/MNHN. Éd. La Documentation française, Paris, 457 p.

BENSETTITI F., BOULLET V., CHAVAUDRET-LABORIE C. & DENIAUD J. (coord.), 2005 - « Cahiers d'habitats » Natura 2000. Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Tome 4 - Habitats agropastoraux. MEDD/MAAPAR/MNHN. Éd. La Documentation française, Paris, 2 volumes : 445 p. et 487 p.

BENSETTITI F., HERARD-LOGEREAU K., VAN ES J. & BALMAIN C. (coord.), 2004 - « Cahiers d'habitats » Natura 2000. Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Tome 5 - Habitats rocheux. MEDD/MAAPAR/MNHN. Éd. La Documentation française, Paris, 381 p.

BENSETTITI F., GAUDILLAT V., QUERE E., 2002 - " Cahiers d'habitats " Natura 2000. Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Tome 6 - Espèces végétales. MATE/MAP/MNHN. Éd. La Documentation française, Paris, 271 p.

BISSARDON M., GUIBAL L., RAMEAU J-C., 1997 - Corine Biotopes, version originale. Types d'habitats français. ENGREF-ATEN, 217 p.

COMMISSION EUROPEENNE DE ENVIRONNEMENT., 2013 - Manuel d'interprétation des habitats de l'Union Européenne – EUR 28. 144 p.

CULAT A., MIKOLAJCZAK A. & SANZ T., 2016 – Référentiel et liste rouge des végétations de Rhône-Alpes. Méthodologie et résultats (+ annexes). Pôle Information Flore Habitats. DREAL Auvergne – Rhônes-Alpes, 18 p.

DELARZE R., GONSETH Y., 2008 - Guide des milieux naturels de Suisse, Ecologie - Menaces - Espèces caractéristiques. 2ème édition. Rossolis, Bussigny, 424 p.

FERREZ et al., 2011 – Synopsis des groupements végétaux de Franche-Comté. Besançon : Société Botanique de Franche-Comté, Conservatoire Botanique National de Franche-Comté, col. Les Nouvelles archives de la Flore jurassienne et du nord-est de la France, 1 : 282 p.

LOUVEL J., GAUDILLAT V. & PONCET L., 2013 - EUNIS, European Nature Information System, Système d'information européen sur la nature. Classification des habitats. Traduction française. Habitats terrestres et d'eau douce. MNHN-DIREV-SPN, MEDDE, Paris, 289 p.

MIKOLAJCZAK A., 2014 – Fiches descriptives des habitats naturels et semi-naturels du territoire d'agrément du CBNA (version actualisée 2014). Conservatoire Botanique National Alpin. Région Rhônes-Alpes, 579 p.

RAMEAU JC., MANSION D., DUME G., 1989 - Flore forestière française (guide écologique illustré), tome 1 : Plaine et collines. Institut pour le Développement Forestier. 1785 p.

Bibliographie relative aux zones humides

BAIZE D. & GIRARD M.C. (coord.), 2009 - Référentiel Pédologique 2008. Quae Éditions, Paris. 432 p.

CHAMBAUD F., LUCAS J., OBERTI D., 2012 - Guide pour la reconnaissance des zones humides du bassin Rhône-Méditerranée. Volume 1 : méthode et clés d'identification. AGENCE DE L'EAU Rhône - Méditerranée & Corse : 138 p. + annexes.

MEDDE, GIS SOL, 2013 - Guide pour l'identification et la délimitation des sols de zones humides. Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, Groupement d'Intérêt Scientifique Sol, 63 p.

Bibliographie relative à la flore

AESCHIMANN D. & BURDET H. M., 2005 - Flore de Suisse et des territoires limitrophes, le nouveau Binz. Haupt, Bern, 603p.

ANTONETTI P. & LEGLAND T., 2014 – Liste rouge de la flore vasculaire de Rhône-Alpes. Pôle Flore Habitats, Conservatoire Botanique National Alpin & Conservatoire Botanique National Du Massif Central. 14 p. + annexe

ARMAND M., GOURGUES F., MARCIAU R. & VILLARET J.-C., 2008 - Atlas de la flore protégée de l'Isère et des plantes dont la cueillette est réglementée. Gentiana, Société botanique dauphinoise Dominique Villars, Grenoble ; Biotope, Mèze (collection Parthénope), 320 p.

BOURNERIAS M., PRAT D. et al. (Collectif de la Société Française d'Orchidophilie), 2005 – Les Orchidées de France, Belgique et Luxembourg. Deuxième édition, Biotope, Mèze, (collection Parthénope), 504 p.

CARIOT A. & SAINT-LAGER J.-B., 1889 - Etude des fleurs, Botanique élémentaire, descriptive et usuelle, renfermant la flore du bassin moyen du Rhône et de la Loire. Tome 2, huitième édition. Vitte et Perrussel, Lyon, 999 p.

CONSERVATOIRE BOTANIQUE NATIONAL ALPIN & CONSERVATOIRE BOTANIQUE NATIONAL DU MASSIF CENTRAL, 2011 – Catalogue de la flore vasculaire de la région Rhône-Alpes. 7 p. + annexes

CONSERVATOIRE BOTANIQUE NATIONAL DU MASSIF CENTRAL, 2013 – Plantes sauvages de la Loire et du Rhône, atlas de la flore vasculaire. Conservatoire botanique national du Massif central, 760 p.

COSTE H., 1900-1906 - Flore descriptive et illustrée de la France, de la Corse et des contrées limitrophes, 3 tomes. Nouveau tirage 1998. Librairie scientifique et technique Albert Blanchard, Paris. [I] : 416 p., [II] : 627 p., [III] : 807 p.

DANTON.P & BAFFRAY.M., 1995 - Inventaire des plantes protégées en France. Ed. Nathan & A.F.C.E.V. 294 p.

EGGENBERG S., MÖHL A., 2008 - Flora Vegetativa. Un guide pour déterminer les plantes de Suisse à l'état végétatif. Rossolis, Bussigny, 680 p.

FOURNIER P., 1947 – Les quatre flores de France. Corse comprise. (Générale, Alpine, Méditerranéenne, Littorale). Editions Dunod, nouveau tirage de 2001. 1103 p.

GARRAUD L., 2003 – La flore de la Drôme – Atlas écologique et floristique. Conservatoire Botanique National Alpin de Gap-Charance, Gap, 925 p.

GONARD A., 2010 - Renonculacées de France – Flore illustrée en couleurs. SBCO, nouvelle série, numéro spécial n°35. 492 p.

JAUZEIN P., 1995 – Flore des champs cultivés. Ed. SOPRA et INRA. Paris, 898 p.

JAUZEIN P. & TISON J.M., 2007 – Flore méditerranéenne française. Document de travail non publié. Version du 03 mai 2007. 446 p.

JORDAN D., 2015 – La Flore rare ou menacée de Haute-Savoie. CBNA, Asters et Naturalia Publications, 512 p.

MULLER S. (coord.), 2004 - Plantes invasives en France. MNHN (Patrimoines naturels, 62). Paris. 168 p.

NETIEN G., 1993 – Flore Lyonnaise. Société Linnéenne de Lyon, 623 p.

NETIEN G., 1996 – Complément à la Flore Lyonnaise. Société Linnéenne de Lyon, 125 p.

OLIVIER L., GALLAND J.-P. & MAURIN H., 1995 - Livre Rouge de la flore menacée de France. Tome I : espèces prioritaires. Collection Patrimoines naturels – volume n°20, Série Patrimoine génétique. Muséum National d'Histoire Naturelle, Conservatoire Botanique National de Porquerolles, Ministère de l'Environnement ; Institut d'Ecologie et de Gestion de la Biodiversité, Service du Patrimoine naturel. Paris. 486 p. + annexes.

PRELLI R., 2002 – Les Fougères et plantes alliées de France et d'Europe occidentale. Editions Belin. 432 p.

SAINT-LAGER J.-B., 1873 - Note sur l'introduction de quelques plantes méridionales dans le domaine de la Flore lyonnaise. Ann. Soc. Bot. Lyon, 1 : 59 à 65.

SAINT-LAGER J.-B., 1883 - Catalogue des plantes vasculaires de la flore du bassin du Rhône. Georg., Lyon, 886 p.

TISON J.-M. & DE FOUCAULT B. (coords.), 2014 - Flora Gallica. Flore de France. Biotope, Mèze, xx + 1 196 p.

UICN France, MNHN, FCBN & SFO, 2010 - La Liste rouge des espèces menacées en France - Chapitre Orchidées de France métropolitaine. Paris, France. 12 p.

UICN France, FCBN & MNHN, 2012. La Liste rouge des espèces menacées en France - Chapitre Flore vasculaire de France métropolitaine : premiers résultats pour 1 000 espèces, sous-espèces et variétés. Dossier électronique. 34 p.

Sites Internet :

Pôle Flore Habitats : http://www.pifh.fr/pifhcms/index.php (dernière consultation le 03 octobre 2014).

Bibliographie relative aux bryophytes

HUGONNOT V., 2008 - Chorologie et sociologie d'Orthotrichum rogeri en France. Cryptogamie, Bryologie, 29 (3) : 275-297

HUGONNOT V. & CELLE J., 2014 - Première liste rouge des mousses, hépatiques et anthocérotes d'Auvergne. Conservatoire botanique national du Massif central / Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne, 48 p.

HUGONNOT V., CELLE J. & PEPIN F., 2015 - Mousses & Hépatiques de France. Manuel d'identification des espèces communes. Biotope Editions, Mèze, 287 p.

Bibliographie relative aux insectes

ALLEMAND R., DALMON J., PUPIER R., ROZIER Y. & MARENGO V., 2009 - Coléoptères de Rhône-Alpes. Cerambycidae: Musée des Confluences & Société Linnéenne de Lyon, Lyon, 351 p.

BAUR B. & H., ROESTI C & D. & THORENS P., 2006 - Sauterelles, Grillons et Criquets de Suisse. Haupt, Berne, 352 p.

BELLMANN H. & LUQUET G., 2009 - Guide des Sauterelles, Grillons et Criquets d'Europe Occidentale. Delachaux & Niestlé Eds., 383 p.

BERGER P., 2012 - Coléoptères Cerambycidae de la faune de France continentale et de Corse. Actualisation de l'ouvrage d'André Villiers, 1978. ARE (Association Roussillonnaise d'Entomologie), 664p.

BRUSTEL H., 2004 - Coléoptères saproxyliques et valeur biologique des forêts françaises (Thèse). ONF, Les dossiers forestiers, n°13, 297 p.

CHATENET G. du, 2000 - Coléoptères phytophages d'Europe. - N.A.P. Editions, Vitry-sur-Seine, 360 p.

CHOPARD L., 1952 - Faune de France : Orthoptéroïdes. Lechevallier, Paris, 359 p.

DEFAUT B., 1999 – Synopsis des Orthoptères de France. Matériaux Entomocénotiques, n° hors-série, deuxième édition, révisée et augmentée, 87 p.

DEFAUT B., 2001 – La détermination des Orthoptères de France. Edition à compte d'auteur, 85 p.

DEFAUT B., SARDET E. & BRAUD Y. coordinateurs (au titre de l'ASCETE), 2009 – Catalogue permanent de l'entomofaune française, fascicule 7, Orthoptera : Ensifera et Caelifera. U.E.F. éditeur, Dijon, 94 p.

DELIRY C. (coord.), 2008 - Atlas illustré des Libellules de la région Rhône-Alpes. - Dir. du Groupe Sympetrum et Muséum d'Histoire Naturelle de Grenoble, éd. Parthénope, Mèze : 404 pp.

DELIRY C. & SYMPETRUM 2014 - Liste Rouge des Odonates de la Rhône-Alpes 2014. - Coll. Concepts & Méthode, Groupe Sympetrum, Histoires Naturelles, 25 : 35 p.

DIJKSTRA K.-D.B., 2007 – Guide des libellules de France et d'Europe. Delachaux et Niestlé, Paris, 320 p.

DOUCET G., 2010 –Clé de détermination des exuvies des Odonates de France, SFO, Bois d'Arcy, 64p.

DROUET E. & FAILLIE L., 1997 – Atlas des espèces françaises du genre Zygaena Fabricius. Editions Jean-Marie DESSE, 74p.

DUPONT P., 2001 - Programme national de restauration pour la conservation des lépidoptères diurnes (Hesperiidae, Papilionidae, Pieridae, Lycaenidae et Nymphalidae). Première phase : 2001-2004. OPIE. 188 p.

DUPONT P., 2010 - Plan national d'actions en faveur des Odonates. Office pour les insectes et leur environnement / Société Française d'Odonatologie – Ministère de Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, 170 p.

Evinerude, 2016 - Diagnostic faune/flore/habitats naturels rRD 119 / RN 7, projet d'échangeur de Montelier (26). Rapport d'étude. 32 p.

FAILLIE L., 1994 – Guide pour l'identification des espèces françaises du genre Zygaena. Editions Jean-Marie DESSE, 53p.

GRAND D. & BOUDOT J.-P., 2006 – Les libellules de France, Belgique et Luxembourg. Parthénope, Mèze : 480 p.

HEIDEMANN H., SEIDENBUSH R., 2002 – Larves et exuvies de libellules de France et d'Allemagne (sauf Corse). Société Française d'Odonatologie, Bois-d'Arcy, 415 p.

HERES A., 2009 - Les Zygènes de France. Avec la collaboration de Jany Charles et de Luc Manil. Lépidoptères, Revue des Lépidoptéristes de France, vol. 18, n°43 : 51 - 108.

KALKMAN V.J., BUDOT J.-P., BERNARD R., CONZE K.-J., DE KNIFJ G., DYATLOVA E., FERREIRA S., JOVIC S., OTT J., RISERVATO E. & SAHLEN G., 2010 - European Red List of Dragonflies. Luxembourg : Publications Office of the European Union, 40 p.

LAFRANCHIS, T., 2000 - Les papillons de jour de France, Belgique et Luxembourg et leurs chenilles. Collection Parthénope, éditions Biotope, Mèze (France). 448 p.

NIETO A. & ALEXANDER K.N.A., 2010 - European Red List of Saproxylic Beetles. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 56 p.

PETITPRETRE J., 2000 - Les papillons diurnes de Rhône-Alpes – Atlas préliminaire. Edition Muséum d'histoire naturelle, ville de Grenoble. 203 p.

RAGGE, D. R. & REYNOLDS, W. J., 1998 - The Songs of the Grasshoppers and Crickets of Western Europe, Colchester, Essex: HARLEY BOOKS, 591 p.

ROBINEAU R. & coll., 2006 – Guide des papillons nocturnes de France. Editions Delachaux et Niestlé, Paris, 289 p.

SARDET E. & DEFAUT B., 2004 – Les Orthoptères menacés en France. Liste rouge nationale et listes rouges par domaines biogéographiques. Matériaux orthoptériques et entomocénotiques, 9, 2004 : 125-137

TOLMAN T. & LEWINGTON R., 1999 - Guide des papillons d'Europe et d'Afrique du Nord. Delachaux & Niestlé Eds, 71 p.

UICN France, MNHN, Opie & SEF, 2012 - La Liste rouge des espèces menacées en France - Chapitre Papillons de jour de France métropolitaine. Dossier électronique, 18 p.

VAN SWAAY C., CUTTELOD A., COLLINS S., MAES D., LOPEZ MUNGUIRA M., ŠASIC M., SETTELE J., VEROVNIK R., VERSTAEL T., WARREN M., WIEMERS M. & WYNHOFf I., 2010 – European Red List of Butterfies Luxembourg : Publications Office of the European Union, 60 p.

Sites Internet :

MOTHIRON P., - Les carnets du lépidoptériste français – site internet : http://www.lepinet.fr/

SFO – Société Française d'Odonatologie : http://www.libellules.org/fra/fra_index.php

TELA ORTHOPTERA : http://tela-orthoptera.org/wakka.php?wiki=PagePrincipale

Bibliographie relative à la faune aquatique

Keith P., Persat H., Feunteun E. & Allardi J. (coords), 2011. – Les poissons d'eau douce de France. Biotope, Mèze ; Muséum national d'histoire naturelle, Paris (collection Inventaires et biodiversité), 552 p.

Amphibiens et reptiles

CASTANET J. & GUYETANT R., 1989 - Atlas de répartition des Amphibiens et Reptiles de France. S.H.F. éd., Paris : 191 p.

DUGUET R. & MELKI F., 2003 - Les Amphibiens de France, Belgique et Luxembourg. Collection Parthénope, édition Biotope, Mèze (France), 480 p.

DE THIERSANT M.P. & DELIRY C. (coord.), 2008 - Liste Rouge des Vertébrés Terrestres de la région Rhône-Alpes. - CORA Faune Sauvage, Région Rhône-Alpes : 221 pp. + annexes

DELIRY C. (coord.), 2002 - Reptiles et Amphibiens de Rhône-Alpes. Atlas préliminaire. - Le Bièvre, hors-série n°1. 146 p.

DELIRY C., 2009a - Catalogue des Batraciens de Rhône-Alpes & Dauphiné. - Histoires Naturelles 4, 5 p.

DELIRY C., 2009b - Catalogue des Reptiles de Rhône-Alpes & Dauphiné. - Histoires Naturelles 5, 5 p.

GHRA – LPO RHONE-ALPES, 2015 – Les amphibiens et reptiles de Rhône-Alpes. LPO coordination Rhône-Alpes, Lyon, 448 p.

LE GARFF B., 1991 - Les amphibiens et les reptiles dans leur milieu. Bordas, Paris, 250 p.

LPO RHONE-ALPES, 2015a - Liste rouge des amphibiens menacés en Rhône-Alpes, Lyon 2 p.

LPO RHONE-ALPES, 2015b - Liste rouge des reptiles menacés en Rhône-Alpes, Lyon 2 p.

MIAUD C. & MURATET J., 2004 - Identifier les œufs et les larves des amphibiens de France. Collection Techniques pratiques, I.N.R.A, Paris, 200 p.

MURATET J., 2008 – Identifier les Amphibiens de France métropolitaine. Guide de terrain. Ecodiv : 291p.

UICN France, MNHN & SHF, 2009 - La Liste rouge des espèces menacées en France - Chapitre Reptiles et Amphibiens de France métropolitaine. Paris, France, 8 p.

VACHER J.-P. & GENIEZ M. (coords.), 2010 - Les reptiles de France, Belgique, Luxembourg et Suisse. Biotope, Mèze (Collection Parthénope) ; Muséum national d'Histoire naturelle, Paris, 544 p.

Oiseaux :

BLONDEL J., FERRY C. & FROCHOT B., 1970 – La méthode des Indices Ponctuels d'Abondance (I.P.A.) ou des relevés d'avifaune par "Stations d'écoute". Alauda, 38 (1): 55-71.

COLLECTIF, 2003 - Oiseaux nicheurs de Rhône-Alpes. Centre Ornithologique Rhône-Alpes (CORA) Eds. 336 p.

DE THIERSANT M.P. & DELIRY C. (coord.), 2008 - Liste Rouge des Vertébrés Terrestres de la région Rhône-Alpes. - CORA Faune Sauvage, Région Rhône-Alpes : 221 pp. + annexes

DELIRY C., 2009-2013 - Catalogue des Oiseaux de Rhône-Alpes & Dauphiné. - Histoires Naturelles 6, 299 p.

GENSBOL B., 1999 – Guide des rapaces diurnes. Europe, Afrique du Nord et Moyen-Orient. Delachaux et Niestlé, Paris. 414 p.

GEROUDET P., 2006 – Les Rapaces d'Europe : Diurnes et Nocturnes. 7e édition revue et augmentée par Michel Cuisin. Delachaux et Niestlé, Paris. 446 p.

GEROUDET P., 2010 – Les Passereaux d'Europe. Tome 1. Des Coucous aux Merles.5e édition revue et augmentée. Delachaux et Niestlé, Paris. 405 p.

GEROUDET P., 2010 – Les Passereaux d'Europe. Tome 2. De la Bouscarle aux Bruants.5e édition revue et augmentée. Delachaux et Niestlé, Paris. 512 p.

ISSA N. & MULLER Y. coord., 2015 – Atlas des oiseaux de France métropolitaine. Nidification et présence hivernale. LPO / SEOF / MNHN. Delachaux & Niestlé, Paris, 1 408 p.

JIGUET F., 2010 - Les résultats nationaux du programme STOC de 1989 à 2009. www2.mnhn.fr/vigie-nature

MNHN, 1994 - Inventaire de la Faune menacée de France. Le Livre Rouge. Muséum National d'Histoires Naturelles, Nathan. 175 p.

ROCAMORA G. & YEATMAN-BERTHELOT D., 1999 – Oiseaux menacés et à surveiller en France. Liste rouge et recherche de priorités. Populations / Tendances / Menaces / Conservation. Société d'Etudes Ornithologiques de France / Ligue pour la Protection des Oiseaux. 598 p.

ROUX D., LORMEE H., BOUTIN J.-M. & ERAUD C., 2008 – Oiseaux de passage nicheurs en France : bilan de 12 années de suivi. P. 35-35

SVENSSON L. & GRANT Peter J., 2007 - Le guide ornitho. Delachaux et Niestlé, Paris. 400 p.

THIOLAY J.-M. & BRETAGNOLLE V., 2004 – Rapaces nicheurs de France. Distribution, effectifs et conservation. Delachaux et Niestlé, Paris. 176 p.

TUCKER G.M. &HEATH M., 1994 – Birds in Europe, Their conservation Status. Birdlife Conservation series N°3. Birdlife International, Cambridge.

UICN France, MNHN, LPO, SEOF & ONCFS, 2011 - La Liste rouge des espèces menacées en France - Chapitre Oiseaux de France métropolitaine. Paris, France. 28 p.

Mammifères terrestres

BANG D. & DAHLSTRÖM P., 1996 - Guide des traces d'animaux, tous les indices de la vie animale - Edition Delachaux & Niestlé, Lausanne- Paris

BENSETTITI F. & GAUDILLAT V. (coord.), 2002 - « Cahiers d'habitats » Natura 2000. Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Tome 7 - Espèces animales. MEDD/MAAPAR/MNHN. Éd. La Documentation française, Paris, 353 p

DE THIERSANT M.P. & DELIRY C. (coord.), 2008 - Liste Rouge des Vertébrés Terrestres de la région Rhône-Alpes. - CORA Faune Sauvage, Région Rhône-Alpes : 221 pp. + annexes

FAYARD A., (dir.) 1984 - Atlas des Mammifères sauvages de France. SFEPM, Paris, 299 p.

HUBERT P., 2008 – Effets de l'urbanisation sur une population de Hérissons européens (Erinaceus europaeus). Université de Reims Champagne-Ardenne. UFR Sciences Exactes et Naturelles, Ecole doctorale Sciences Technologies Santé.

MITCHELL-JONES A.J., AMORI G., BOGDANOWICZ W., KRYŠTUFEK B., REIJNDERS P.J.H., SPITZENBERGER F., STUBBE M., THISSEN J.B.M., VOHRALÍK V. & ZIMA J., 1999 - The atlas of European mammals, Societas Europaea Mammalogica, Poyser National History, 484 p.

MOUTOU F., ZIMA J., HAFFNER P., AULAGRIER S. & MITCHELL-JONES T., 2008 - Guide complet des mammifères d'Europe, d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. Edition Delachaux & Niestlé- Paris. 271 p.

UICN France, MNHN, SFEPM & ONCFS, 2009 - La Liste rouge des espèces menacées en France - Chapitre Mammifères de France métropolitaine. Paris, France, 12 p.

Chiroptères :

ARTHUR L. & LEMAIRE M., 1999-2005 - Les chauves-souris maîtresses de la nuit, Delachaux et Niestlé : 365 p.

BARATAUD M., 1996 – Ballades dans l'inaudible. Méthode d'identification acoustique des chauves-souris de France. Editions Sittelle. Double CD et livret 49 p.

BENSETTITI F. & GAUDILLAT V. (coord.), 2002 - « Cahiers d'habitats » Natura 2000. Connaissance et gestion des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Tome 7 - Espèces animales. MEDD/MAAPAR/MNHN. Éd. La Documentation française, Paris, 353 p

DE THIERSANT M.P. & DELIRY C. (coord.), 2008 - Liste Rouge des Vertébrés Terrestres de la région Rhône-Alpes. - CORA Faune Sauvage, Région Rhône-Alpes : 221 pp. + annexes

GROUPE CHIROPTERES DE LA LPO RHONE-ALPES, 2014 – Les chauves-souris de Rhône-Alpes, LPO Rhône-Alpes, Lyon, 480 p.

JONES G. & BARRATT E.M., 1999 - Vespertilio pipistrellus Schreiber, 1774 and V. pygmaeus Leach, 1825 (currently Pipistrellus pipistrellus and P. pygmaeus ; Mammalia, Chiroptera) : proposed designation of neotypes, Bull. Of Zool. Nomenclature, 56 :182-186.

JOUVEL., 2011 - Plan Régional d'Actions pour les Chiroptères en Bourgogne 2011, 2015. Société d'histoire naturelle d'Autun, 126 p. + annexes

LMPENS H.J.G.A., TWISK P. & VEENBAAS G., 2005 – Bats and road construction. Rijkswaterstaat, 24 p.

LPO RHONE-ALPES, 2015c - Liste rouge des chauves-souris menacées en Rhône-Alpes, Lyon 2 p.

MITCHELL-JONES A.J., AMORI G., BOGDANOWICZ W., KRYŠTUFEK B., REIJNDERS P.J.H., SPITZENBERGER F., STUBBE M., THISSEN J.B.M., VOHRALÍK V. & ZIMA J., 1999 - The atlas of European mammals, Societas Europaea Mammalogica, Poyser National History, 484 p.

RUSS J., 1999. — The Bats of Britain & Ireland, Echolocation Calls, Sound Analysis and Species Identification. Alana books, 103 p.

SCHOBER W. & GRIMMBERGER E., 1991 - Guide des chauves-souris d'Europe - Biologie - Identification - Protection - Edition Delachaux & Niestlé, Lausanne – Paris. 225 p.

ROUE S., BARATAUD M. & GOURVENNEC A., 1999 – Plan de restauration des chiroptères. SFEPM, CPEPESC. 34 p.

VII. Annexes

Annexe 1 : Prise en compte des statuts de protection et de rareté des espèces

- Protection des espèces

Une espèce protégée est une espèce pour laquelle s'applique une réglementation contraignante particulière.

L'étude d'impacts se doit d'étudier la compatibilité entre le projet d'aménagement et la réglementation en matière de protection de la nature. Les contraintes réglementaires identifiées dans le cadre de cette étude s'appuient sur les textes en vigueur au moment où l'étude est rédigée.

- Droit européen

En droit européen, ces dispositions sont régies : par les articles 5 à 9 de la directive 79/409/CEE du 2 avril 1979, dite directive « Oiseaux », et par les articles 12 à 16 de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, dite directive « Habitats / Faune / Flore ».

L'Etat français a transposé les directives « Habitats » et « Oiseaux » par voie d'ordonnance (ordonnance n°2001-321 du 11 avril 2001).

- Droit français

En droit français, la protection des espèces est régie par le code de l'Environnement :

« Art. L. 411-1. Lorsqu'un intérêt scientifique particulier ou que les nécessités de la préservation du patrimoine biologique justifient la conservation d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées, sont interdits :

1° La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ;

2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel ;

3° La destruction, l'altération ou la dégradation du milieu particulier à ces espèces animales ou végétales ;

[…]. »

Ces prescriptions générales sont ensuite précisées pour chaque groupe par un arrêté ministériel fixant la liste des espèces protégées, le territoire d'application de cette protection et les modalités précises de celle-ci (article R. 411-1 du CE - cf. tableau ci-après).

Remarque : des dérogations au régime de protection des espèces de faune et de flore peuvent être accordées dans certains cas particuliers listés à l'article L.411-2 du Code de l'environnement. L'arrêté ministériel du 19 février 2007 en précise les conditions de demande et d'instruction.

Synthèse des textes de protection faune/flore applicables sur l'aire d'étude

Groupe d'espèces	Niveau européen	Niveau national	Niveau régional et/ou départemental
Flore	Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, dite directive « Habitats / Faune / Flore », articles 12 à 16	Arrêté du 20 janvier 1982 (modifié) relatif à la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire	Arrêté du 04 décembre 1990 relatif à la liste des espèces végétales protégées en région Rhône-Alpes
Insectes	Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, dite directive « Habitats / Faune / Flore », articles 12 à 16	Arrêté du 23 avril 2007 fixant les listes des insectes protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection	(néant)
Crustacés	Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, dite directive « Habitats / Faune / Flore », articles 12 à 16	Arrêté du 21 juillet 1983, modifié par l'arrêté du 18 janvier 2000, relatif à la protection des écrevisses autochtones	(néant)
Poissons	Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, dite directive « Habitats / Faune / Flore », articles 12 à 16	Arrêté du 8 décembre 1988 fixant la liste des espèces de poissons protégées sur l'ensemble du territoire national Arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département	Arrêté préfectoral du 23 avril 2008 relatif à l'inventaire des frayères et des zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole du département du Rhône.
Reptiles Amphibiens	Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, dite directive « Habitats / Faune / Flore », articles 12 à 16	Arrêté du 19 novembre 2007 fixant la liste des amphibiens et reptiles protégés sur l'ensemble du territoire Arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département	(néant)
Oiseaux	Directive 79/409/CEE du 2 avril 1979, dite directive « Oiseaux »	Arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire Arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département	(néant)
Mammifères dont chauves-souris	Directive 92/43/CEE du 21 mai 1992, dite directive « Habitats / Faune / Flore », articles 12 à 16	Arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département Arrêté du 15 septembre 2012 modifiant l'arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection	(néant)

La protection des espèces est basée sur des listes d'espèces protégées sur un territoire donné (échelle nationale, régionale, départementale…). Il importe de distinguer les différentes philosophies de protection s'agissant des différents groupes faunistiques et de la flore.

POUR LA FLORE, les listes d'espèces protégées indiquent des espèces rares et/ou en danger ; elles appartiennent à deux catégories :

- une liste nationale indiquant les espèces protégées sur l'ensemble du territoire français,
- des listes régionales ou départementales, complétant la liste nationale dans un territoire plus restreint.

Si le référentiel géographique diffère entre ces deux types de listes, le niveau de protection final est rigoureusement le même. Il est interdit de détruire ou même de déplacer les espèces concernées. **La prise en compte de ces espèces est donc de la plus haute importance pour un projet d'aménagement.**

POUR LA FAUNE, la problématique est très différente selon les groupes :

Pour les insectes, la problématique est assez proche de la flore concernant le choix des espèces qui font partie de la liste des espèces protégées : il s'agit d'espèces considérées comme rares (mais ce n'est cependant pas toujours le cas ; en effet, certaines espèces sont protégées principalement en raison de l'intérêt important qu'elles suscitent auprès des collectionneurs). Comme pour les plantes, l'implication réglementaire vis-à-vis d'un projet d'aménagement est importante.

L'implication réglementaire est forte pour les espèces citées à l'article 2 de l'arrêté du 23 avril 2007 fixant les listes des insectes protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection (sont en effet interdits : 1 - la destruction ou l'enlèvement des œufs, des larves et des nymphes, la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel ; 2 - la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux (pour autant que la destruction, l'altération ou la dégradation remette en cause le bon accomplissement des cycles biologiques) ; - 3 la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel).

L'implication réglementaire est également forte pour les espèces citées à l'article 3 de l'arrêté du 23 avril 2007 fixant les listes des insectes protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection (sont en effet interdits : 1 - la destruction ou l'enlèvement des œufs, des larves et des nymphes, la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement des animaux ; 2 - la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation, commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel).

Pour les poissons, ce sont essentiellement la destruction ou l'enlèvement des œufs des espèces protégées qui sont interdit. Cependant, il est aussi interdit la destruction, l'altération ou la dégradation des milieux particuliers, et notamment des lieux de reproduction, s'ils sont désignés par arrêté préfectoral.

L'implication réglementaire vis-à-vis d'un projet d'aménagement est donc forte en cas de présence de frayères d'une espèce protégée.

Pour les écrevisses, il est interdit d'altérer et de dégrader sciemment les milieux particuliers des trois espèces autochtones en France.

L'implication réglementaire vis-à-vis d'un projet d'aménagement est donc forte.

Pour les reptiles et les amphibiens, toutes les espèces sont protégées (à l'exception de quelques espèces introduites). Aucune considération de rareté n'est intervenue dans la définition des listes.

Cependant, à l'image des plantes et des insectes, l'implication réglementaire vis-à-vis d'un projet d'aménagement est importante.

L'implication réglementaire est forte pour les espèces citées à l'article 2 de l'arrêté du 19 novembre 2007 fixant les listes des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection (sont en effet interdits : 1 - la destruction ou l'enlèvement des œufs et des nids, la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel ; 2 - la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux (pour autant que la destruction, l'altération ou la dégradation remette en cause le bon accomplissement des cycles biologiques) ; - 3 la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation, commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel).

L'implication réglementaire est également forte pour les espèces citées à l'article 3 de l'arrêté du 19 novembre 2007 fixant les listes des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection (sont en effet interdits : 1 - la destruction ou l'enlèvement des œufs et des nids, la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel ; 2 - la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation, commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel).

NB : En ce qui concerne les vipères aspic et péliade, la Grenouille verte (Rana esculenta) et la Grenouille rousse, il est seulement interdit la mutilation, la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation, commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel (plus la détention et le transport pour les vipères) (articles 4 et 5).

Pour les oiseaux, l'arrêté du 29 octobre 2009 compte 2 listes d'espèces protégées (article 3 concernant les oiseaux « réguliers » et article 4 concernant les oiseaux « occasionnels » en France métropolitaine).

Dans le cas d'un projet d'aménagement, pour tous les oiseaux, sont interdits :

- la destruction intentionnelle ou l'enlèvement des œufs et des nids ;
- la destruction des oiseaux.

Pour les oiseaux de l'article 3 sont interdites en plus :

- « la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux » (pour autant qu'elles remettent en cause le bon accomplissement des cycles biologiques).

L'implication réglementaire est donc à étudier au cas par cas, et peut être forte.

Pour les mammifères terrestres, toutes les espèces de chauves-souris et certaines autres espèces sont protégées (certaines sont rares, d'autres sont plus communes). L'implication réglementaire vis-à-vis d'un projet d'aménagement est importante.

L'article 2 de « l'arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection » stipule que (pour les espèces protégées) sont interdits :

- « la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel » ;

- « la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux » ;
- « la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation commerciale ou non ».

Enfin, l'arrêté du 9 juillet 1999 fixe une liste de vertébrés protégés, menacés d'extinction en France en raison de la faiblesse observée ou prévisible de leurs effectifs, et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département. Cet arrêté est très important, car, pour les espèces qu'il liste, les individus sont protégés, mais il est aussi interdit « la destruction, l'altération ou la dégradation de leur milieu particulier » (Article L 411-1 du Code de l'Environnement). L'implication réglementaire pour un projet d'aménagement est donc importante.

Statuts de rareté des espèces

Les listes d'espèces protégées ne sont pas nécessairement indicatrices du caractère remarquable des espèces. Si pour la flore les protections légales sont assez bien corrélées à leur statut de conservation, aucune considération de rareté n'intervient par exemple dans la définition des listes d'oiseaux protégés.

Cette situation nous amène à utiliser d'autres outils de bioévaluation, établies par des spécialistes, pour évaluer la rareté des espèces présentes (voir tableau ci-après et bibliographie) : listes rouges, synthèses régionales ou départementales, littérature naturaliste... Elles rendent compte de l'état des populations d'espèces dans le secteur géographique auquel elles se réfèrent : l'Europe, le territoire national, une région, un département. Ces listes de référence n'ont pas de valeur juridique.

Synthèse des outils de bioévaluation faune/flore utilisés dans le cadre de cette étude

	Niveau européen	Niveau national	Niveau local
Habitats et Flore	Red List of threatened species – A global species assessment (UICN, 2004) Manuel d'interprétation des habitats de l'Union européenne EUR 28 (Commission européenne, 2013)	Livre Rouge de la flore menacée de France. Tome I : espèces prioritaires (Olivier *et al.*, 1995) Liste rouge des Orchidées de France (UICN France, MNHN, FCBN & SFO, 2010) Liste rouge de la Flore vasculaire de France (UICN France, FCBN & MNHN, 2012).	Guide méthodologique pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005) Catalogue de la flore vasculaire de Rhône-Alpes (CBNA & CNN MC, 2011) Liste rouge de la flore vasculaire de Rhône-Alpes (Antonetti & Legrand, 2014) Liste rouge des végétations de Rhône-Alpes (Culat, Mikolajczak & Sanz, 2016) Atlas de la flore de la Drôme (Garraud, 2003).
Insectes	European red list of Saproxylic beetles (Nieto & Alexander, 2010) European red list of dragonflies (Kalkman *et al.*, 2010) European red list of butterflies (Van Swaay *et al.*, 2010)	Inventaire de la faune menacée en France (Maurin & Keith, 1994) Papillons de jour de France, Belgique, Luxembourg (Lafranchis, 2000) Libellules de France, Belgique, Luxembourg (Grand & Boudot, 2006) Liste rouge nationale des papillons de jours de France métropolitaine (UICN *et al.*, 2012) Liste rouge nationale des libellules de France métropolitaine (UICN *et al.*, 2016)Liste rouge des orthoptères de France (Sardet & Defaut, 2004)	Guide méthodologique pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005) Atlas illustré des Libellules de la région Rhône-Alpes (Deliry, 2008) Liste Rouge des Odonates en Rhône-Alpes & Dauphiné (Deliry & Sympetrum, 2014) Coléoptères de Rhône-Alpes, Cérambycidés (Allemand *et al.*, 2009)

Synthèse des outils de bioévaluation faune/flore utilisés dans le cadre de cette étude

	Niveau européen	Niveau national	Niveau local
Crustacés	IUCN Red List of Threatened Species (IUCN, 2007) Atlas of Crayfish in Europe (Souty-Grosset *et al.*, 2006)	Inventaire de la faune menacée en France (Maurin & Keith, 1994) Liste rouge des Crustacés d'eau douce de France (UICN France & MNHN, 2012)	Guide méthodologique pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005)
Poissons	IUCN Red List of Threatened Species (IUCN, 2007) Handbook of European freshwater fishes (Kottelat & Freyhof, 2007) Red List of threatened freshwater fish in France (2002) European Red List of Freshwater Fishes (Freyhof & Brooks, 2011)	Les Poissons d'eau douce de France (Keith *et al.*, 2011) Inventaire de la faune menacée en France (Maurin & Keith, 1994) Red List of threatened freshwater fish in France (Keith & Marion, 2002) Liste rouge des Poissons d'eau douce de France (UICN France, MNHN, SFI, & ONEMA, 2010)	Guide méthodologique pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005) Listes d'espèces de faune déterminantes en région Rhône-Alpes pour les Z.N.I.E.F.F. de deuxième génération
Reptiles Amphibiens	Red List of threatened species – A global species assessment (UICN, 2004) Atlas of amphibians and reptiles in Europe (Gasc *et a*l., 2004)	Inventaire de la faune menacée en France (Maurin & Keith, 1994) Les Amphibiens de France, Belgique, Luxembourg (Duguet & Melki, 2003) Les reptiles de France, Belgique, Luxembourg et Suisse (Vacher & Geniez, 2010) Liste rouge des Reptiles et Amphibiens de France (UICN France, MNHN & SHF, 2015)	Guide méthodologique pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005) Liste Rouge des Vertébrés Terrestres de la région Rhône-Alpes (De Thiersant & Deliry, 2008) Catalogue des Batraciens de Rhône-Alpes et Dauphiné (Deliry, 2009) Catalogue des Reptiles de Rhône-Alpes et Dauphiné (Deliry, 2009) Liste rouge des amphibiens menacés de Rhône-Alpes (GHRA – LPO Rhône-Alpes, 2015a) Liste rouge des reptiles menacés de Rhône-Alpes (GHRA – LPO Rhône-Alpes, 2015b)
Oiseaux	Red List of threatened species – A global species assessment (UICN, 2004) Birds in Europe 2 (Birdlife International, 2004) Birds in the European Union – a status assessment (Birdlife international, 2004)	Inventaire de la faune menacée en France (Maurin & Keith, 1994) Oiseaux menacés et à surveiller en France. Société d'Etudes Ornithologiques de France Ligue pour la Protection des Oiseaux (Rocamora & Yeatmen-Berthelot, 1999) Rapaces nicheurs de France (Thiollay & Bretagnolle, 2004) Liste rouge des Oiseaux de France (UICN France, MNHN, LPO, SEOF & ONCFS, 2016)	Guide méthodologique pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005) Oiseaux nicheurs de Rhône-Alpes (Collectif, 2003) Catalogue des Oiseaux de Rhône-Alpes & Dauphiné (Deliry, 2009-2013) Liste Rouge des Vertébrés Terrestres de la région Rhône-Alpes (De Thiersant & Deliry, 2008)
Mammifères	Red List of threatened species – A global species assessment (UICN, 2004) The atlas of european Mammals (Mitchel-Jones *et al.* 1999)	Atlas des mammifères sauvages de France (Fayard, 1984) Inventaire de la faune menacée en France (Maurin & Keith, 1994) Plan de restauration des chiroptères. (SFEPM & CPEPESC, 1999) Liste rouge des Mammifères de France (UICN France, MNHN, SFEPM & ONCFS, 2009)	Guide méthodologique pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes (Greff & Coq, 2005) Liste Rouge des Vertébrés Terrestres de la région Rhône-Alpes (De Thiersant & Deliry, 2008) Liste rouge des chauves-souris menacées en Rhône-Alpes (LPO Rhône-Alpes, 2015c)

Annexe 2 : Equipe Biotope

Equipe Projet		
 **Antoine CHAPUIS**	Directeur d'étude	Chef de projet, expert botaniste, il a piloté de nombreux projets liés aux aspects règlementaires et a également a conduit une multitude d'inventaires floristiques (cartographie des habitats naturels, recherche d'espèces végétales patrimoniales…).
 **Julien GIVORD**	Botaniste	Botaniste et phytosociologue de plus de 8 ans d'expérience, il maitrise particulièrement les milieux continentaux, semi-continentaux, de moyenne et hautes montagnes et les milieux méditerranéen, Ex-expert du Conservatoire Botanique National Méditerranéen, il reste correspondant des conservatoires botaniques nationaux (CBNA et CBNMC). Il est aujourd'hui membre de la SBCO (Société Botanique du Centre-Ouest) et participe au développement de la connaissance botanique de la région Auvergne-Rhône-Alpes.
 **William BERNARD**	Entomologiste	Expert entomologiste d'expérience, avec de solides connaissances sur les milieux méditerranéens, continentaux et alpins. Formé à la reconnaissance des zones humides au sens de la réglementation en vigueur, il développe également ses connaissances en botanique et sur les fonctionnalités des zones humides.
 **Hélène BAILLAIS**	Fauniste	Fauniste depuis plus de 5 ans, elle maitrise particulièrement les milieux continentaux, semi-continentaux et de moyenne montagne. Elle a également piloté des études pour ces clients et réalisé des animations de vulgarisation.
 **Jérome BAVEUX**	Chef de projet	Chef de projet écologue et hydrobiologiste, c'est un expert des milieux aquatiques. Il a 13 ans d'expérience. Il accompagne ses clients tout au long de leurs projets des études de préfiguration, à la réalisation des études réglementaires, jusqu'au au suivi du chantier. Il a travaillé sur le grand stade des Lumière à Lyon et suit actuellement le chantier du creusement du Tunnel Lyon Turin. Il accompagne également IMMOCHAN pour la certification BREEAM et contrôle les aménagements de la ZAC Berliet à Saint Priest.
 **Olivann OMNES**	Chef de projet hydrobiologiste	Chef de projet hydrobiologiste, compétent sur les rétablissements de continuité écologique et la création de zones d'expansions de crues. Bonne connaissance du fonctionnement des milieux aquatiques et de la faune piscicole (inventaires amphibiens, mammifères aquatiques, piscicoles et astacicoles).

Annexe 3 : Liste d'insectes recensés

Commune : Valence

Lieu-dit : Laye

Dates : 06/07/2016

Observateur : William BERNARD

Nom scientifique	*Nom vernaculaire*	*Protection nationale*	*Directive Habitats*	*Liste rouge France*	*Znieff Rhône-Alpes*
Lépidoptères (14 espèces)					
Aricia agestis (Denis & Schiffermüller, 1775)	Collier-de-corail	-	-	LC	-
Carcharodus alceae (Esper, 1780)	Hespérie de l'Alcée	-	-	LC	-
Coenonympha pamphilus (Linnaeus, 1758)	Fadet commun	-	-	LC	-
Colias alfacariensis Ribbe, 1905	Fluoré	-	-	LC	-
Colias crocea (Geoffroy in Fourcroy, 1785)	Souci	-	-	LC	-
Iphiclides podalirius (Linnaeus, 1758)	Flambé	-	-	LC	-
Lasiommata megera (Linnaeus, 1767)	Mégère	-	-	LC	-
Lycaena phlaeas (Linnaeus, 1761)	Cuivré commun	-	-	LC	-
Lycaena tityrus (Poda, 1761)	Cuivré fuligineux	-	-	LC	-
Pararge aegeria (Linnaeus, 1758)	Tircis	-	-	LC	-
Pieris napi (Linnaeus, 1758)	Piéride du Navet	-	-	LC	-
Polyommatus icarus (Rottemburg, 1775)	Azuré de la Bugrane	-	-	LC	-
Zygaena erythrus (Hübner, 1806)	Zygène des garrigues	-	-	LC	-
Zygaena filipendulae (Linnaeus, 1758)	Zygène de la Filipendule	-	-	LC	-
Orthoptères (9 espèces)					
Chorthippus brunneus (Thunberg, 1815)	Criquet duettiste	-	-	Non menacée	-
Chorthippus parallelus (Zetterstedt, 1821)	Criquet des pâtures	-	-	Non menacée	-
Chorthippus vagans (Eversmann, 1848)	Criquet des Pins	-	-	Non menacée	-
Decticus albifrons (Fabricius, 1775)	Dectique à front blanc	-	-	Non menacée	-
Euchorthippus elegantulus Zeuner, 1940	Criquet glauque	-	-	Non menacée	-
Oedipoda caerulescens (Linnaeus, 1758)	OEdipode turquoise	-	-	Non menacée	-
Platycleis affinis Fieber, 1853	Decticelle côtière	-	-	Non menacée	-
Platycleis tessellata (Charpentier, 1825)	Decticelle carroyée	-	-	Non menacée	-
Tettigonia viridissima (Linnaeus, 1758)	Grande Sauterelle verte	-	-	Non menacée	-
Odonates (2 espèces)					
Calopteryx haemorrhoidalis (Vander Linden, 1825)	Caloptéryx hémorrhoïdal	-	-	LC	-
Calopteryx splendens (Harris, 1780)	Caloptéryx éclatant	-	-	LC	-
Cigales (2 espèces)					
Cicada orni Linnaeus, 1758	Cigale grise	-	-	-	-
Tibicina haematodes (Scopoli, 1763)	Cigale rouge	-	-	-	-
Coléoptères (1 espèce)					
Cerambyx cerdo Linnaeus, 1758	Grand Capricorne	PN2	An. II & IV	-	c
Névroptères (1 espèce)					
Libelloides longicornis (Linnaeus, 1764)	Ascalaphe ambré	-	-	-	-

Légende :

Protection nationale : PN2 = Espèce inscrite à l'annexe 2 dont l'habitat est également protégé

Directive habitat : An. II & IV = Espèce inscrite aux annexes 2 et 4 de la directive 92/43/CEE

Liste Rouge : Rhopalocères (UICN France, MNHN, OPIE & SEF, 2012), Odonates (Deliry & Sympetrum, 2014), Orthoptères (Defaut & Sardet, 2004) : LC = préoccupation mineure

c : espèce complémentaire pour la modernisation des ZNIEFF de Rhône-Alpes.

Annexe 4 : Liste des oiseaux inventoriés en période de nidification

Nom scientifique	*Nom vernaculaire*	*Directive Oiseaux*	*Protection nationale*	*Liste rouge France*	*Déterminant de ZNIEFF*	*Liste rouge Rhône-alpes*
Alauda arvensis Linnaeus, 1758	Alouette des champs			NT	DC	VU
Apus apus (Linnaeus, 1758)	Martinet noir		X	NT		LC
Ardea cinerea Linnaeus, 1758	Héron cendré		X	LC	DC	LC
Burhinus oedicnemus (Linnaeus, 1758)	Oedicnème criard	X	X	LC	D	VU
Buteo buteo (Linnaeus, 1758)	Buse variable		X	LC		NT
Carduelis cannabina (Linnaeus, 1758)	Linotte mélodieuse		X	VU		LC
Carduelis carduelis (Linnaeus, 1758)	Chardonneret élégant		X	VU		LC
Carduelis chloris (Linnaeus, 1758)	Verdier d'Europe		X	VU		LC
Columba palumbus Linnaeus, 1758	Pigeon ramier			LC		LC
Corvus corone Linnaeus, 1758	Corneille noire			LC		LC
Corvus frugilegus Linnaeus, 1758	Corbeau freux			LC	D	LC
Corvus monedula Linnaeus, 1758	Choucas des tours		X	LC		NT
Dendrocopos major (Linnaeus, 1758)	Pic épeiche		X	LC		LC
Emberiza cirlus Linnaeus, 1758	Bruant zizi		X	LC		LC
Erithacus rubecula (Linnaeus, 1758)	Rougegorge familier		X	LC		LC
Falco tinnunculus Linnaeus, 1758	Faucon crécerelle		X	NT		LC
Fringilla coelebs Linnaeus, 1758	Pinson des arbres		X	LC		LC
Garrulus glandarius (Linnaeus, 1758)	Geai des chênes			LC		LC
Hippolais polyglotta (Vieillot, 1817)	Hypolaïs polyglotte, Petit contrefaisant		X	LC		LC
Hirundo rustica Linnaeus, 1758	Hirondelle rustique, Hirondelle de cheminée		X	NT		EN
Larus michahellis Naumann, 1840	Goéland leucophée		X	LC		
Luscinia megarhynchos C. L. Brehm, 1831	Rossignol philomèle		X	LC		LC
Milvus migrans (Boddaert, 1783)	Milan noir	X	X	LC	DC	LC
Motacilla alba Linnaeus, 1758	Bergeronnette grise		X	LC		LC
Parus caeruleus Linnaeus, 1758	Mésange bleue		X	LC		LC
Parus major Linnaeus, 1758	Mésange charbonnière		X	LC		LC
Passer domesticus (Linnaeus, 1758)	Moineau domestique		X	LC		NT
Phasianus colchicus Linnaeus, 1758	Faisan de Colchide			LC		NA(a)
Phoenicurus ochruros (S. G. Gmelin, 1774)	Rougequeue noir		X	LC		LC
Phylloscopus bonelli (Vieillot, 1819)	Pouillot de Bonelli		X	LC		LC
Phylloscopus collybita (Vieillot, 1887)	Pouillot véloce		X	LC		LC
Pica pica (Linnaeus, 1758)	Pie bavarde			LC		NT
Picus viridis Linnaeus, 1758	Pic vert, Pivert		X	LC		LC
Regulus ignicapilla (Temminck, 1820)	Roitelet à triple bandeau		X	LC		LC
Saxicola rubetra (Linnaeus, 1758)	Traquet tarier, Tarier des prés		X	VU	DC	VU
Serinus serinus (Linnaeus, 1766)	Serin cini		X	VU		LC

Nom scientifique	*Nom vernaculaire*	*Directive Oiseaux*	*Protection nationale*	*Liste rouge France*	*Déterminant de ZNIEFF*	*Liste rouge Rhône-alpes*
Streptopelia decaocto (Frivaldszky, 1838)	Tourterelle turque			LC		LC
Streptopelia turtur (Linnaeus, 1758)	Tourterelle des bois			VU		NT
Sturnus vulgaris Linnaeus, 1758	Étourneau sansonnet			LC		LC
Sylvia atricapilla (Linnaeus, 1758)	Fauvette à tête noire		X	LC		LC
Sylvia communis Latham, 1787	Fauvette grisette		X	LC		NT
Sylvia curruca (Linnaeus, 1758)	Fauvette babillarde		X	LC		LC
Turdus merula Linnaeus, 1758	Merle noir			LC		LC
Troglodytes troglodytes (Linnaeus, 1758)	Troglodyte mignon		X	LC		LC

Protection nationale : arrêté du 19 Novembre 2007 – article 2 : interdiction de destruction des individus, de leurs œufs et nids, et de leur habitat ; Directive Oiseaux : Directive N° 2009/147/CEE du 30/11/2009 - Annexe I : espèces dont l'habitat bénéficie de mesures de protection spéciales ; Listes rouge : LC : Préoccupation mineure ; NT : Quasi menacé ; VU : Vulnérable ; EN : en danger critique d'extinction ; DD : données insuffisantes ; Déterminant de ZNIEFF : DC : espèce déterminante sous conditions D : espèce déterminante de ZNIEFF