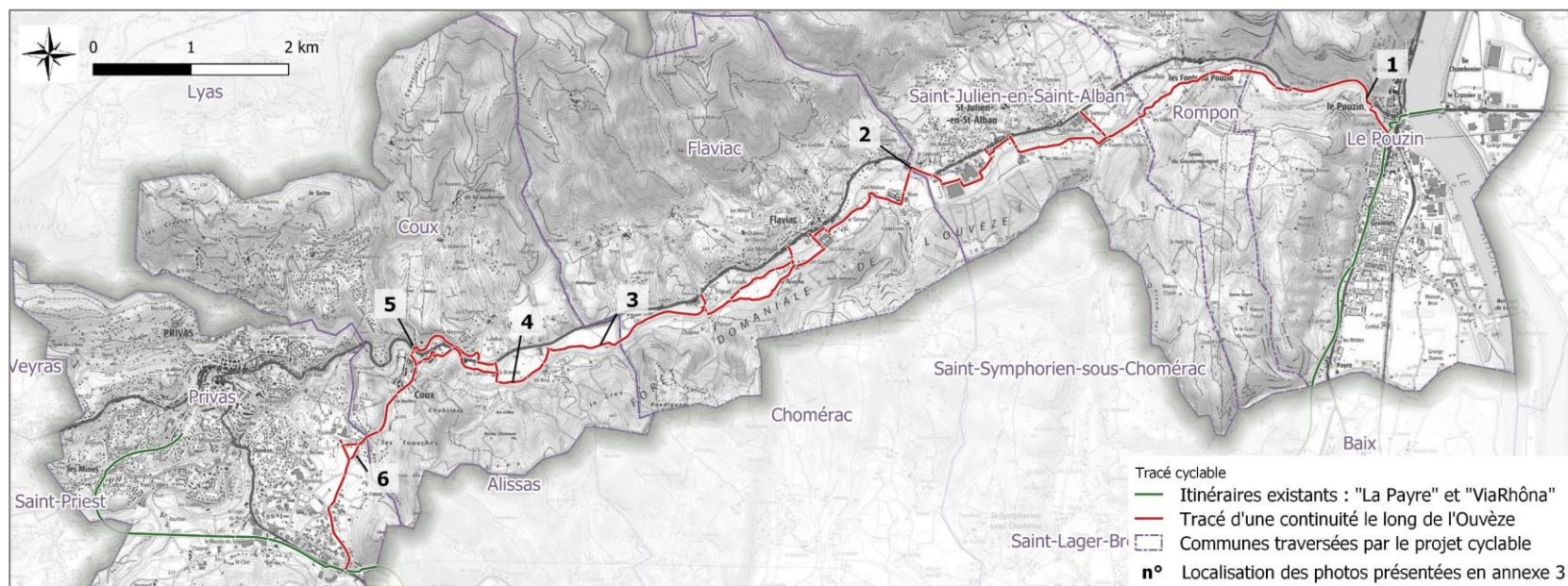


ANNEXE 6 - CAS PAR CAS

AMENAGEMENT D'UN ITINERAIRE VELOURTE CONTINU DANS LA VALLEE DE L'OUVEZE



DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

AUTEUR(S)	LETITIA LE BRAS	MAITRE D'OUVRAGE	
REFERENCE	ANNEXE 6 - DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL		Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche
NBRE DE PAGES	57		1 rue Serre du Serret, 07000 PRIVAS
GROUPEMENT			
✉ INGETEC - Villa de l'Écluse, 2 Quai Fernand Saguet – 94700 MAISONS-ALFORT ☎ ingetec@ingetec.fr ☎ 02.35.07.94.20			

TABLE DES MATIERES

1. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION	5
1.1. Contexte et justification du projet	5
1.2. Choix de l'itinéraire retenu	6
1.3. Grandeurs caractéristiques et aménagements connexes	9
1.3.1. Caractéristiques générales	9
1.3.2. Les passages en encorbellement	11
1.3.3. Aménagements connexes	12
1.4. Stratégie opérationnelle	14
1.5. Méthodologie concernant les études environnementales	17
1.6. Objectifs et contenu de la présente note	18
2. ETUDE PREALABLE DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT	20
2.1. Compartiment terrestre	20
2.1.1. Relief et topographie	20
2.1.2. Nature du sol	21
2.1.3. Risques liés à la nature du sol	23
2.2. Compartiment aquatique	25
2.2.1. Eaux souterraines	25
2.2.2. Eaux superficielles	25
2.2.3. Risque inondation	30
2.3. Milieux environnants	32
2.3.1. Occupation des sols	32
2.3.2. Milieu naturel	35
2.4. Patrimoine paysager et historique	45

2.4.1. Sites classés et sites inscrits	46
2.4.2. Monuments historiques.....	46
2.4.3. Sites archéologiques	47
2.4.4. Sites Patrimoniaux Remarquables	47
2.5. Activités & Nuisances anthropiques	48
2.5.1. Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.....	49
2.5.2. Sites et sols pollués.....	49
2.6. Compatibilité avec les projets	50
2.6.1. Projet urbain Cœur d'Ouvèze.....	50
2.6.2. Projet de restauration de l'Ouvèze.....	51
3. SYNTHÈSE, HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET MESURES MISES EN ŒUVRE	52
4. PLANNING PREVISIONNEL DES ETUDES A MENER	57

TABLE DES ILLUSTRATIONS

• Schéma 1 : Continuité de l'itinéraire cyclable de la vallée de l'Ouvèze	7	
• Schéma 2 : Coupes types sur l'itinéraire cyclable (Ingetec)	10	
• Schéma 3 : Phasage programmé	16	
• Schéma 4 : Relief du secteur d'étude	20	
• Schéma 5 : Géologie du secteur d'étude (BRGM – Ardèche)	21	
• Schéma 6 : Zonage sismique France en vigueur depuis le 1 ^{er} mai 2011 (art D563-8-1 du CE)		23
• Schéma 7 : Risques liés à la nature du sol (BRGM)	24	
• Schéma 8 : Carte topographique du bassin versant étudié (IGN, BDALTI, 2019)	25	
• Schéma 9 : Occupation des sols du secteur d'étude (CLC 2018)	32	
• Schéma 10 : Zonages naturels protégés (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)	35	
• Schéma 11 : Réseau Natura 2000 (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)	38	
• Schéma 12 : Zonages naturels inventoriés (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)	39	
• Schéma 13 : Inventaire des zones humides sur le territoire régional (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)		42
• Schéma 14 : Eléments de la trame verte et bleue sur le secteur étudié (SRCE Rhône-Alpes)		44
• Schéma 15 : Patrimoine paysager et historique sur le secteur étudié (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)		45
• Schéma 16 : ICPE et sites et sols pollués (Data.gouv et Géorisque)	48	

1. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

1.1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

La Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (CAPCA) compte 42 communes pour un peu plus de 44 000 habitants. Elle est aujourd'hui irriguée par trois voies douces et vertes : « La Dolce Via » située dans la Vallée de l'Eyrieux, la « ViaRhôna », située en Vallée du Rhône et la « voie de la Payre », nouvellement créée dans la Vallée de la Payre.

Le projet, porté par la Communauté d'Agglomération, porte sur la création d'un itinéraire doux continu dans la vallée de l'Ouvèze entre les communes de Privas et Le Pouzin (département de l'Ardèche - 07). En renforçant le maillage des voies douces du territoire, le projet s'inscrit dans la politique locale de développement des modes actifs, adoptée en 2017 par la CAPCA.

Sur la commune du Pouzin, le début du tracé se situe à la jonction avec le projet de la « ViaRhôna » et rejoindra la « voie de la Payre » sur la commune de Privas, après un parcours d'environ 19 km. Le linéaire comporte divers ouvrages d'art et traversera par ailleurs, plusieurs zones urbanisées, agricoles et naturelles.

Il s'agit pour la CAPCA d'imaginer et concevoir un équipement qui permette de :

- Créer une connexion avec la Véloroute ViaRhôna et une liaison avec la ville de Privas et la voie de la Payre.
- Développer des modes de déplacements doux et utilitaires, non motorisés sur les secteurs dédiés, en favorisant des liaisons entre les communes.
- Mettre en valeur, par une identification de cheminements qui relieront les sites à visiter, les cœurs de villages et les enjeux liés à la viticulture.

Ainsi, le futur aménagement consiste en la mise en place d'un itinéraire cyclable continu de déplacements doux reliant Le Pouzin à Privas, offrant un itinéraire sécurisé pour les usagers non motorisés et accessible au plus grand nombre. L'itinéraire doit ainsi principalement favoriser les trajets quotidiens au sein de la vallée et en direction des deux villes situées à ses extrémités, mais aussi impulser une dynamique touristique en créant une boucle avec les voies existantes.

Dans ses grandes lignes, l'itinéraire prévoit :

- la connexion avec la « ViaRhôna » (relier Privas au Rhône) au niveau de la commune du Pouzin, par la vallée de l'Ouvèze.
- la connexion avec la Ville Préfecture et avec la voie de « La Payre ».
- les connexions avec les réseaux pédestres du territoire.
- la desserte des bassins d'emplois (la zone commerciale de Privas et la zone d'activités du Pouzin, en passant également par les zones d'activités de Flaviac et de St-Julien-en-St-Alban), des écoles primaires et du collège public de Privas (1000 élèves) ;
- la desserte des centres bourgs, des équipements culturels, touristiques et sportifs (salle polyvalente, campings, terrains de tennis, stade, gymnase, ...), de quelques sites remarquables ...

Le nouveau tracé s'appuiera sur le réseau de voies communales existantes tout en permettant, autant que possible, la réalisation de sections dédiées : en site propre ou via un itinéraire sécurisé le long de la RD104 en prévoyant une séparation physique avec la route départementale.

On notera que de façon à dynamiser l'utilisation du nouvel itinéraire cyclable, une forte communication est/sera engagée au niveau intercommunal et communal : concertation avec les acteurs du territoire ; intégration de l'itinéraire sur les supports de communication (site internet, réseaux sociaux, médias, bulletins intercommunal et communaux) ; signalétique ; animations régulières avec les écoles, commerçants et principaux employeurs du bassin de vie ; relais des informations tout au long de la vie du projet jusque son inauguration.

1.2. CHOIX DE L'ITINERAIRE RETENU

Plusieurs variantes du tracé cyclable ont été étudiées avant de retenir la version telle que présentée dans cette note. Les clés d'entrée ayant permis de construire les itinéraires alternatifs à la RD104, présentant une sensibilité forte vis-à-vis de la sécurité des usagers (10 000 véhicules/jour et configuration géographique dangereuse en bordure de falaises), ont été :

- La priorisation des voies communales faiblement circulées ;
- la priorisation des voies carrossables, chemins agricoles et sentiers existants ;
- la création d'une continuité longeant l'Ouvèze ;
- la prise en compte des intentions et projets portés par les communes traversées.

Différents scénarios ont ainsi pu être identifiés sur la base de relevés de terrain effectués par le BE Ingetec, d'échanges menés avec les services de la CAPCA d'une part, et d'autre part avec les élus des communes concernées par le projet. A ce titre, un atelier de travail a été réalisé le 17 septembre 2019.

Le choix de l'itinéraire retenu porte sur la prise en compte de l'ensemble de ces paramètres, et l'étude de la faisabilité du projet par rapport aux contraintes techniques, financières, administratives et réglementaires telles que les suivantes :

- Desserte du territoire : zones d'habitat, centres-bourgs (commerces et services), zones d'activités, équipements de loisirs / Tourisme (parcs, campings, ...)
- Zonages naturels : zones humides, Zone Natura 2000, ZNIEFF, sites classés, ...
- Prise en compte de la zone inondable inscrite au PPRI : impact sur le dimensionnement des ouvrages ;
- Intégration des projets de renaturation de l'Ouvèze portés par la CAPCA ;
- Recensement des emplacements réservés inscrits aux PLU.

Au regard de l'ensemble de ces caractéristiques, et notamment du fait de la configuration topographique très encaissée de la vallée, une alternative montre plus particulièrement un intérêt et est présentée sur la carte page suivante.

Une autre alternative possible serait l'utilisation de la RD104 en surlargeur sur l'ensemble de son linéaire. Cependant cette unique solution n'amène pas de sécurité suffisante pour une pratique quotidienne et familiale des mobilités douces. Elle ne propose pas non plus le confort attendu de ce type d'aménagement (bruit, tranquillité, ...). Dans la version retenue, la RD104 est ponctuellement empruntée - lorsqu'aucune meilleure alternative n'est envisageable - mais est accompagnée d'aménagements importants entraînant le dévoiement de la voirie permettant d'assurer une emprise suffisante à la sécurité de chaque usage.

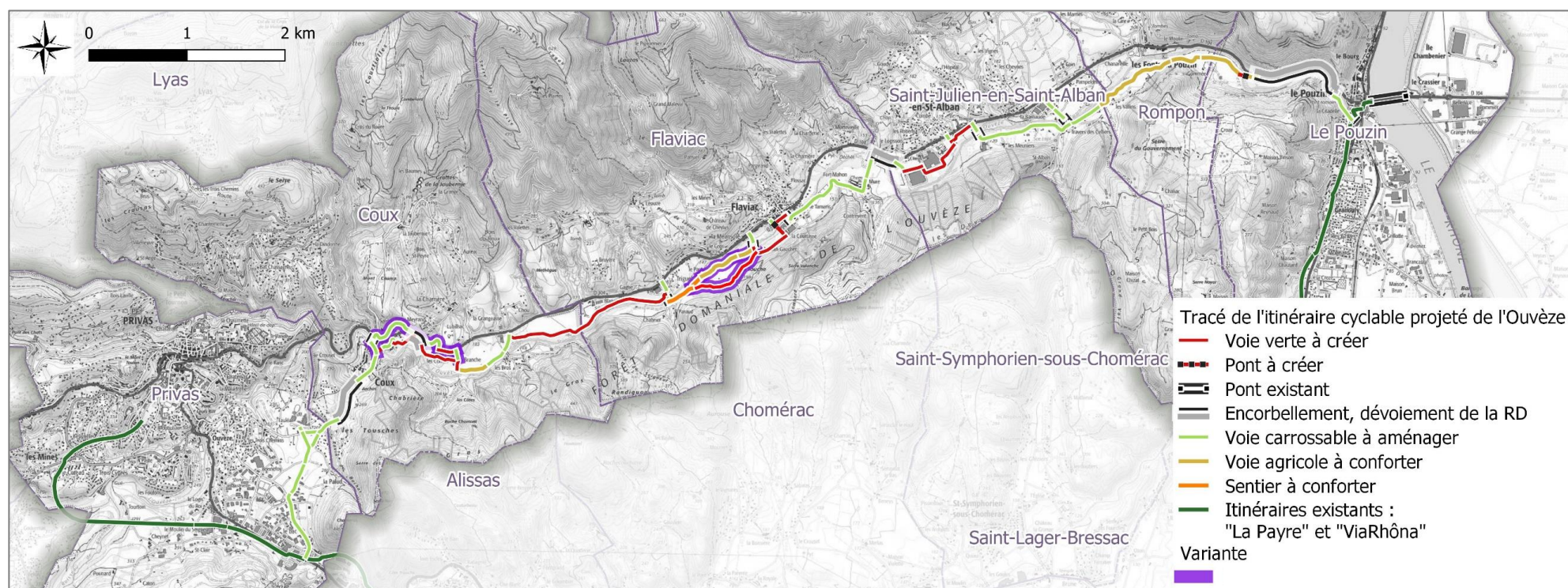
La carte suivante présente ainsi l'itinéraire cyclable tel que retenu. Il y est mis en évidence la typologie des voies empruntées pour la réalisation du raccordement entre Privas et Le Pouzin. On distingue notamment les voies cyclables existantes La Payre et ViaRhôna (vert foncé), auxquelles la continuité de l'Ouvèze vient se raccorder, et les voies à créer (rouge).

On notera que trois nouvelles traversées de l'Ouvèze seront aménagées par des ouvrages d'art (sur les communes de Le Pouzin, Flaviac et Coux) et quatre sections seront aménagées en encorbellement le long de voiries.

Le reste de l'itinéraire reposera en majeure partie sur des voiries carrossables, et sur des chemins agricoles, voir dans de rares situations sur des sentiers piétons.

Tel que le démontrera la partie II suivante « Aspect pertinents de l'état actuel de l'environnement », le tracé retenu permet d'éviter au maximum les enjeux liés à l'environnement et les contraintes urbanistiques, tout en assurant une sécurité des usagers par l'évitement des axes de circulation principaux, la création de pistes en sites propres, le jalonnement et la sécurisation des voies empruntées.

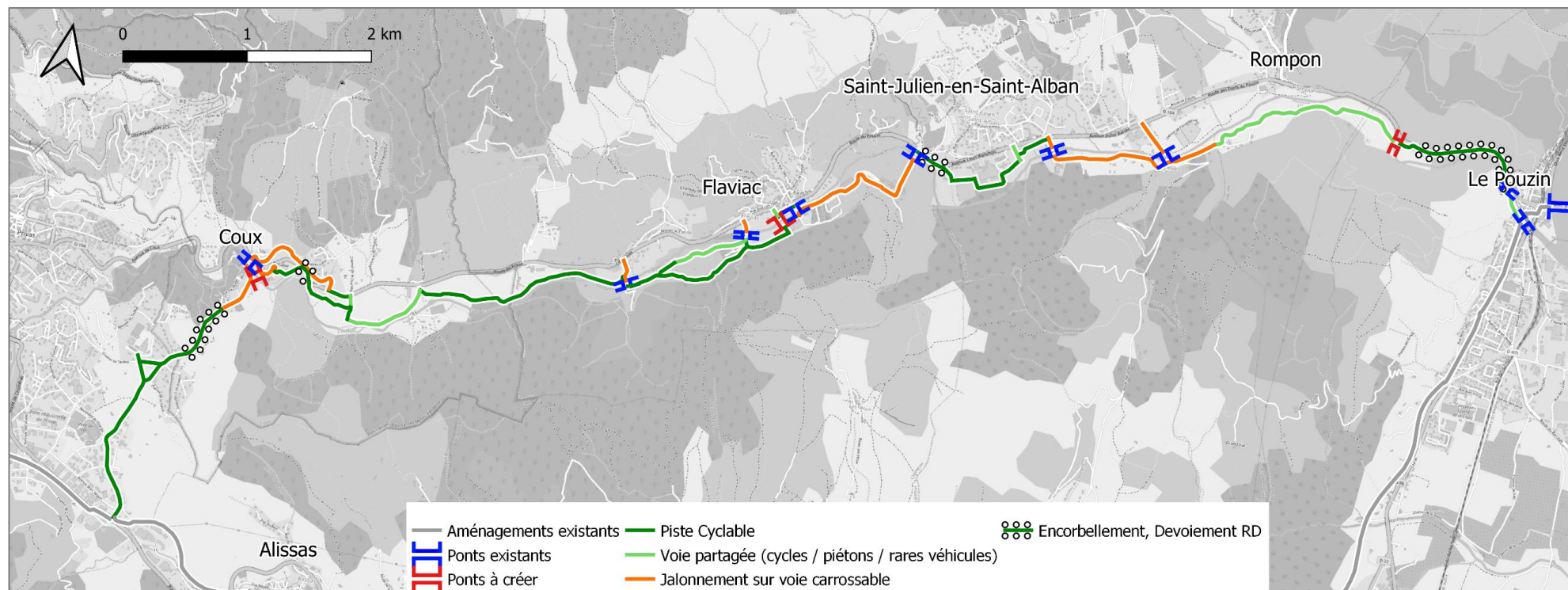
Schéma 1 : Tracé et typologie des infrastructures empruntées par l'itinéraire véloroute



Le schéma ci-après met en évidence les différents aménagements qui seront développés sur les infrastructures empruntées par la véloroute.

Ceux sont ainsi 9,8 km de l'itinéraire, soit plus de la moitié du véloroute, qui seront inscrits en site propre. Le reste de l'itinéraire se présentera en partie en un jalonnement sur voie carrossable, et en partie en voie partagée entre cycles, piétons et de rares véhicules (déplacements de riverains, agricoles, loisirs).

Schéma 2 : Type d'aménagement de l'itinéraire véloroute projeté



1.3. GRANDEURS CARACTERISTIQUES ET AMENAGEMENTS CONNEXES

1.3.1. CARACTERISTIQUES GENERALES

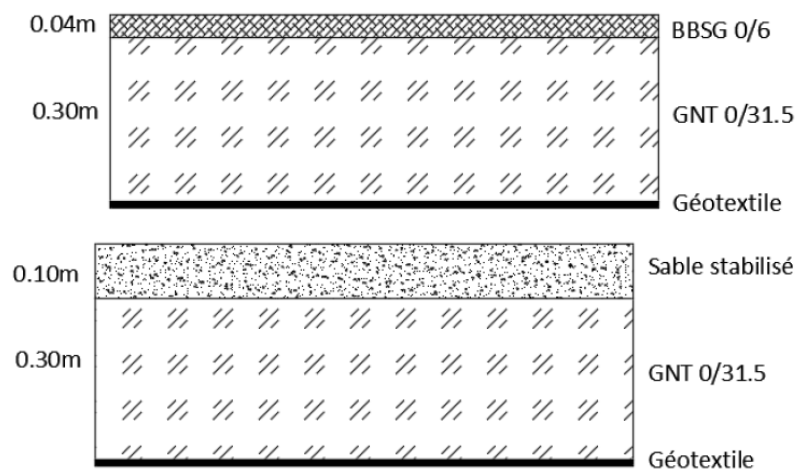
Le nouvel itinéraire permettant de rejoindre les voies cyclables « ViaRhôna » et « voie de la Payre », cheminera sur une longueur d'environ 19 km.

Lorsque l'itinéraire reposera sur des voiries existantes (majorité des situations), la sécurité sera garantie pour les futurs utilisateur en traitant les carrefours, zones de rencontre, qualité de revêtement.

Pour les sections qui seront créées, l'aménagement réalisé sera de type voie verte de 3m de large. Sur les quelques sections très contraintes telles que la traversée d'ouvrages, la piste pourra présenter un resserrement ponctuel à 2,5 mètres.

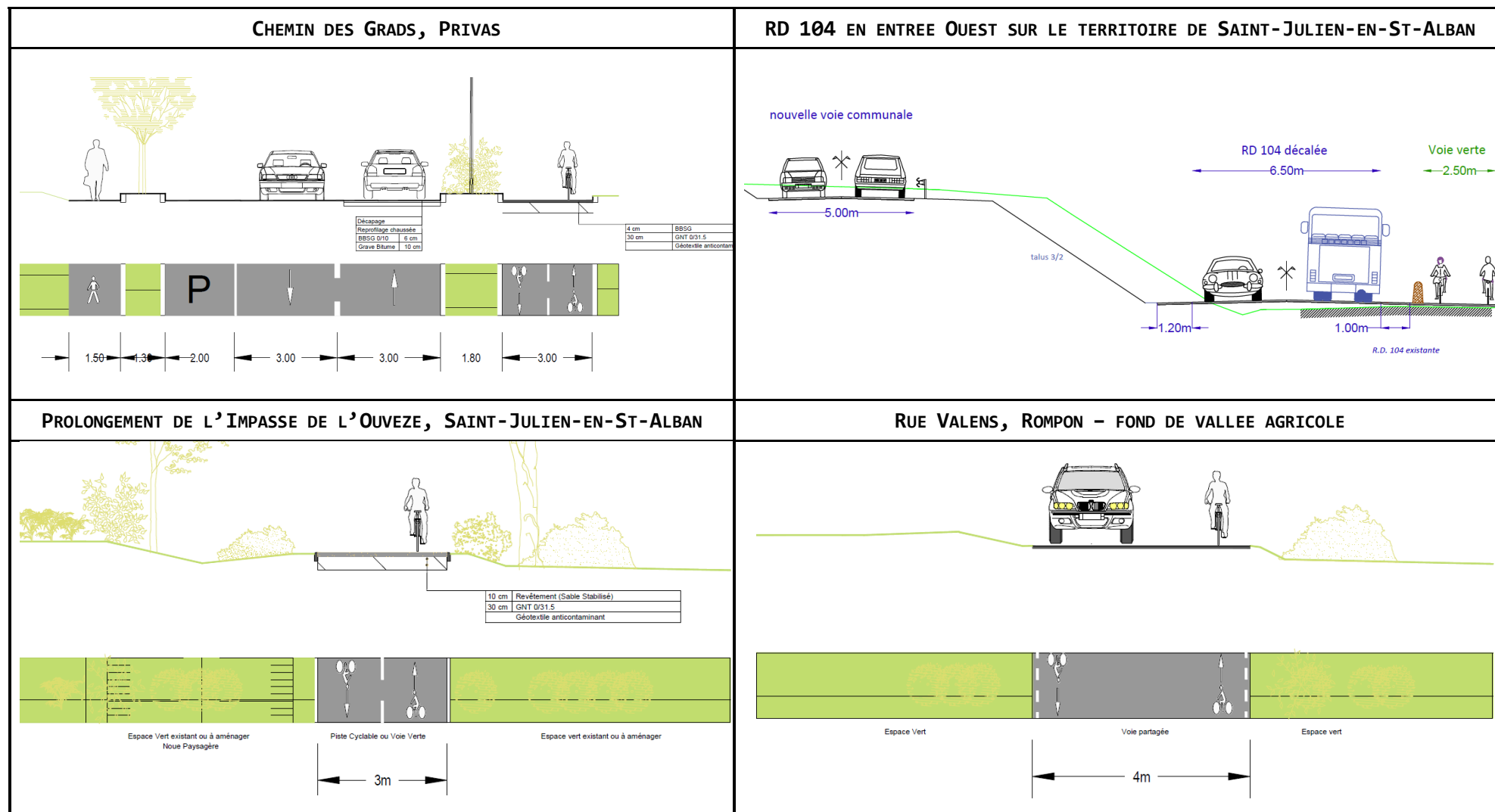
Deux types de revêtement seront privilégiés :

- De l'enrobé bitumineux sur les sections déjà existantes, ou les sections à créer en milieu urbain selon le profil suivant :
- Du stabilisé renforcé sur les sections à créer en milieu naturel selon le profil suivant :



Quelques coupes réalisées sur le tronçon projet sont présentées ci-après, illustrant l'insertion de la piste en site propre, en création en milieu naturel et enfin sur voie existante avec jalonement :

Schéma 3 : Coupes types sur l'itinéraire cyclable (Ingetec)



1.3.2. LES PASSAGES EN ENCORBELLEMENT OU DEVOIEMENT DE LA RD104 AVEC CREUSEMENT DANS LA FALAISE

Du fait de la largeur inadaptée de certains axes principaux empruntés par l'itinéraire du Véloroute, et du besoin de sécuriser fortement certains tronçons au regard de la circulation importante, certaines sections de route devront être décalées, et d'autres portions du tracé de la Véloroute seront aménagées en encorbellement le long de ces voiries.

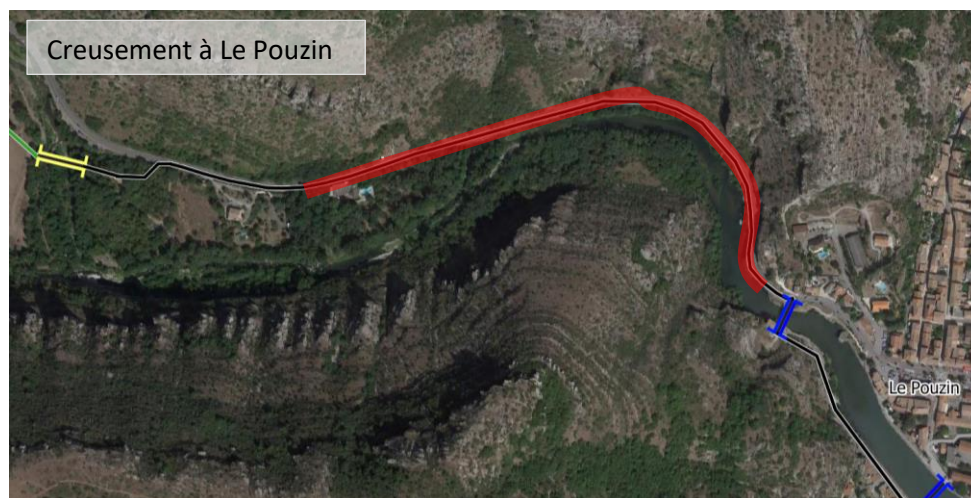
On distingue ainsi deux encorbellements sur la Route Départementale n°104 :

- au niveau de la commune de Coux en entrée Est du bourg, sur un linéaire de 135 mètres (phase 2) ;
- ponctuellement sur le tronçon depuis le pont Romain à Le Pouzin (phase 3).

Sur ce même tronçon à Le Pouzin, ainsi qu'à St-Julien-en-St-Alban en entrée Ouest de la commune (sur 238 ml), et au-dessus du Ravin du Bacha sur le Chemin des Grads avant l'entrée dans le bourg de Coux (sur 471 ml), les voiries inscrites en bord de vallée devront être décalées de 3 à 4 mètres pour permettre d'élargir suffisamment l'emprise, et ainsi recevoir la véloroute.

Etant donné la configuration le long de la falaise des deux tronçons cités à Le Pouzin et à Coux, un creusement de cette dernière est inévitable pour assurer une largeur d'emprise suffisante et ainsi la mise en sécurité des usagers.

Ainsi, les deux tronçons localisés ci-après devront faire l'objet d'un creusement de la falaise sur une largeur de 3 à 4 mètres et une longueur de 400 m au niveau de Coux, et 800 m à Le Pouzin. Ces opérations interviendront en phases 2 et 3. Leur réalisation prendra en compte les éventuelles préconisations faites par l'écologue en charge de la réalisation des études faune/flore, si des sensibilités étaient mises en évidence durant ses investigations.



1.3.3. AMENAGEMENTS CONNEXES

Plusieurs aménagements seront mis en œuvre sur le tracé, de manière à garantir une sécurité et un confort des usagers.

On notera que les parties de voiries partagées seront clairement identifiées par du marquage au sol, et toutes les intersections seront traitées avec une priorité donnée à l'aménagement cyclable. D'une manière générale, une signalétique spécifique et un jalonnement seront mis en place de façon à identifier l'itinéraire cyclable.

Pour garantir l'accès exclusif de la piste cyclable aux modes doux et permettre de fermer l'accès en cas de crue de l'Ouvèze, des barrières et panneaux de signalisation seront implantés.

Afin d'offrir une continuité cyclable confortable et sécurisée aux usagers, l'itinéraire est aménagé avec du mobilier et un certain nombre de services. Des parkings vélos seront aménagés à proximité des pôles générateurs de trafic et des points d'arrêt comme les parkings relais et commerces. Le long du parcours, des équipements plus divers comme des stations de gonflage et aires de repos seront aménagés, en concertation avec les Maires des communes concernées.

Exemple de stationnements vélos déjà installés par la CAPCA :



Les emplacements de ces services sont identifiés sur la carte page suivante, et précisés aux cartes réalisées à une échelle plus petite consultable dans l'atlas annexé.

Annexe 1 : Atlas cartographique

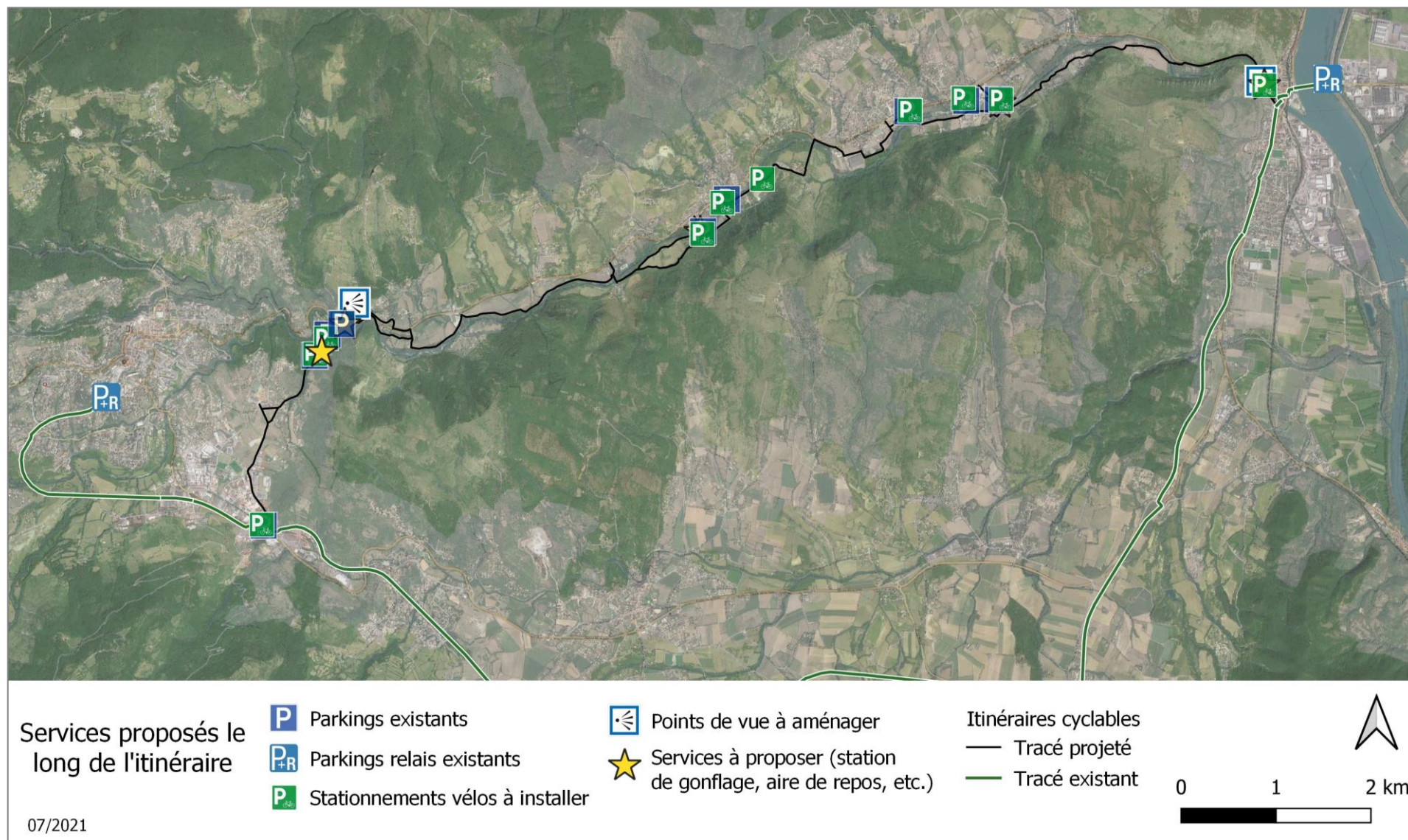
Des parkings relais P+R sont existants aux deux extrémités du tracé, l'un à Privas, le second au Pouzin. De fait, aucun nouveau parking voiture ne sera créé. Des stationnements vélos seront implantés sur les pôles générateurs de trafic (stade, salle polyvalente, commerces) et sur les parkings voitures déjà existants. Enfin, les services connexes (station de gonflage, aire de repos) pourront également être prévus, et ce uniquement sur des secteurs déjà urbanisés ou aménagés.

Concernant la phase 1, il est prévu l'aménagement des équipements suivants :

- Ajout de stationnements vélo sur le parking du Lidl à Privas, zone de Lac ;
- Ajout de stationnements vélo au niveau du parking du stade de Flaviac ;
- Ajout de stationnements vélo sur le parking du centre-ville de St-Julien-en-St-Alban et du parc Emile Planet ;
- Ajout de stationnements vélos et d'un service tiers (station de gonflage par exemple) sur le parking à proximité du camping de l'Albanou.

Ainsi, l'ensemble des divers aménagements seront mis en place sur des espaces déjà urbanisés ou aménagés.

Schéma 4 : Localisation des services proposés le long de l'itinéraire cyclable



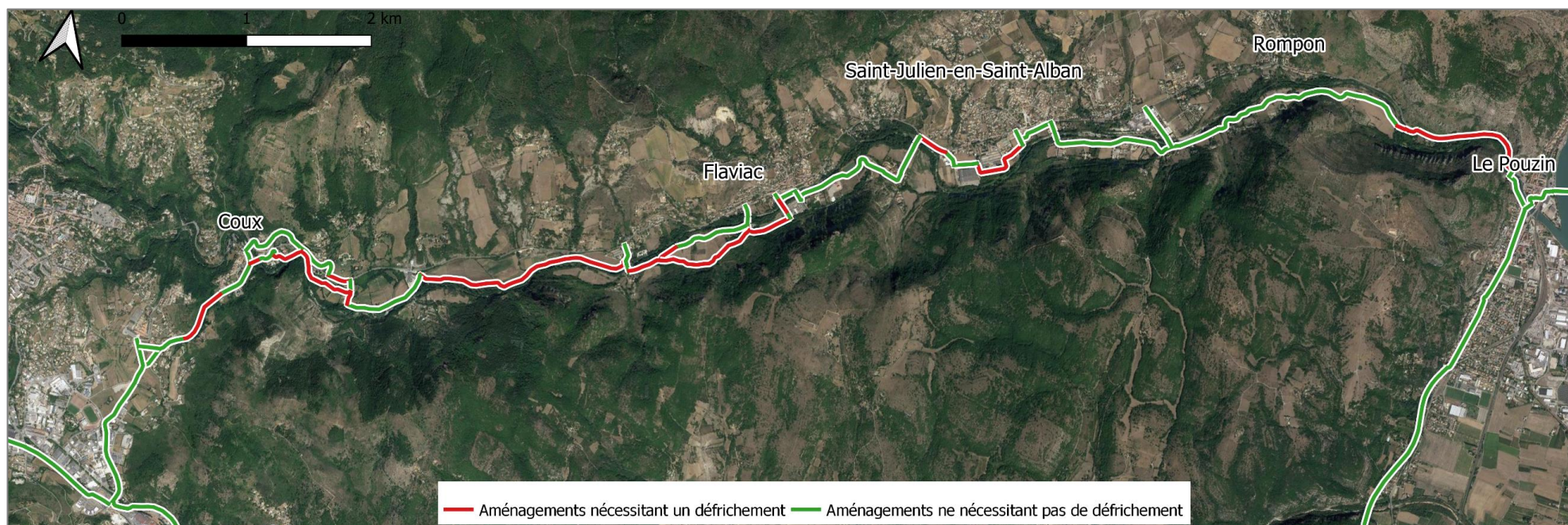
1.3.4. COUPE D'ARBRES ET DEFRICHEMENT

Au sens du Code forestier, le défrichement est une opération volontaire qui a pour effet de supprimer l'état boisé d'un terrain, de rendre impossible sa régénération et de mettre fin à sa destination forestière.

Des seuils de surface boisée où se situe l'opération à partir desquels une demande d'autorisation de défrichement est requise, ont été fixés par chaque département. En Ardèche, ce seuil est fixé à 4 ha par arrêté préfectoral du 16 juillet 2003. Ainsi, une demande d'autorisation de défrichement doit être réalisée auprès de la DDT dès le premier m² défriché au sein d'un boisement de 4 ha ou plus.

La carte suivante localise les tronçons sur lesquels les arbres devront être supprimés.

Schéma 5 : Localisation des secteurs où des opérations de défrichement devront être réalisées



Il a été estimé pour chacune des phases, les surfaces approximatives sur lesquelles des opérations de défrichement devront être réalisées : phase 1 – 1 500 m² ; phase 2 – 13 000 m² ; phase 3 – 3 500 m². Les demandes d'autorisation de défrichement en découlant seront embarquées au dossier d'autorisation Loi sur l'Eau, sur la base des surfaces réévaluées au plus près de la réalité.

1.4. STRATEGIE OPERATIONNELLE

La mise en œuvre d'un itinéraire cyclable sur un linéaire de 19 km, implique nécessairement de développer une stratégie opérationnelle de manière à phaser les travaux dans le temps et ainsi répartir les moyens techniques, économiques et humains liés à la mise en œuvre de ces aménagements.

Outre ce phasage opérationnel de l'aménagement, un phasage des études environnementales (faune/flore et détermination de zones humides) sera également développé de façon à réaliser par tronçon selon les sensibilités pressenties, des inventaires au fil de l'eau sur des groupes faunistiques et floristiques, selon un calendrier adapté aux phases d'activités ou de développement de chaque espèce ou groupe d'espèces.

Le calendrier prévoit également la réalisation de levés topographiques et d'étude géotechnique courant le printemps 2021.

Le phasage programmé en l'état d'avancement est découpé de la manière suivante, et sera échelonné sur les 4 - 5 prochaines années, selon les contraintes administratives et opérationnelles rencontrées.

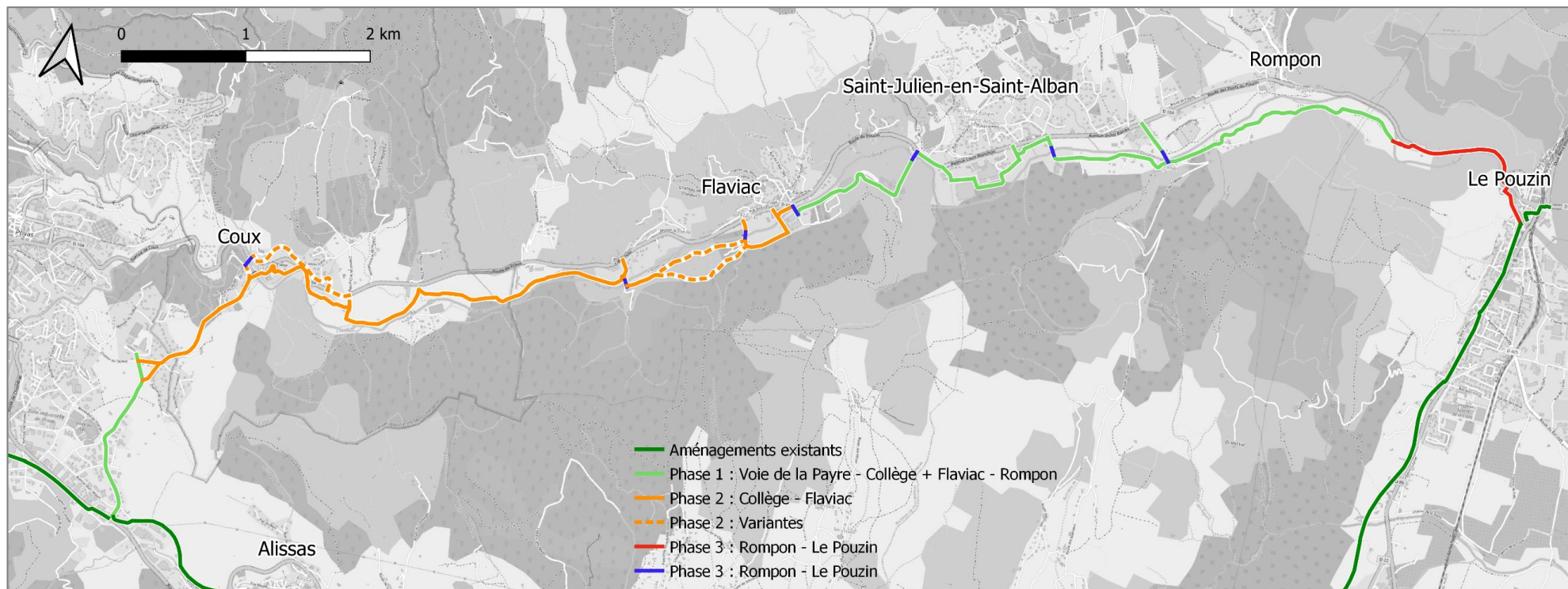
Phase 1 : Elle comporte deux tronçons qui s'inscrivent entre le rond-point D2 au sein de la zone commerciale de Privas jusqu'au croisement de l'avenue Pierre Bozon avec le Chemin de Tauléac de la même commune ; et depuis la rue La Courtasse à Flaviac, jusque l'issue du chemin rural dit de Gommée aboutissant à la rivière de L'Ouvèze, à Le Pouzin.

Ces sections pourront être aménagées rapidement étant donné qu'il s'agit majoritairement de routes existantes (à jalonner, à conforter ou à adapter), nécessitant en outre peu d'acquisitions foncières. La phase 1 est de fait moins soumise aux contraintes environnementales. D'autre part, l'aménagement de ces tronçons, commenceront à répondre à certains besoins de déplacement, notamment en cœur de Vallée qui présente plusieurs écoles primaires, et pour la sécurisation des déplacements des collégiens, ainsi que pour rejoindre la Voie de la Payre.

Phase 2 : Elle correspond à la jonction entre les deux tronçons de la phase 1 : depuis le Chemin des Grads à Privas, jusque la rue La Courtasse à Flaviac. Il s'agit de voiries existantes à aménager, et aussi de la création de la voie verte en milieu naturel. Cette section comprend le plus d'enjeux d'un point de vue de l'occupation des sols. Les traits en pointillés orange correspondent à des variantes de tracé. Celle inscrite à Coux est une variante à court terme. En effet, la solution souhaitée par les élus étant impactante environnementalement, complexe techniquement et coûteuse (passerelle, appuis sur un canal, terrassements, etc.), nous proposons une solution provisoire moins pratique, mais plus facilement réalisable, et qui permet d'utiliser un maximum les voiries existantes en passant par le bourg de Coux. Les variantes proposées à Flaviac empruntent : un domaine privé au Nord qui sera privilégié pour le tracé ; un ancien canal d'amenée d'eau inscrit sur le domaine public au Sud, qui sera retenu en cas d'absence de consensus avec le propriétaire du tracé Nord.

Phase 3 : Elle correspond à la jonction avec Le Pouzin : tronçon compris entre la traversée de l'Ouvèze (à créer depuis le chemin rural dit de Gommée), jusque la Place de l'Ouvèze à Le Pouzin. Il s'agit du tronçon le plus complexe à réaliser et le plus onéreux, comprenant l'aménagement d'un encoirbellement de la RD104 et de son dévoiement.

Schéma 6 : Phasage programmé



1.5. METHODOLOGIE CONCERNANT LES ETUDES ENVIRONNEMENTALES

Les études environnementales à réaliser concernent les investigations écologiques, et la réalisation d'un diagnostic zone humide.

Dans un premier temps, un pré-diagnostic des potentiels écologiques du site, et de la sensibilité des milieux naturels sur l'ensemble du tracé de l'itinéraire cyclable et son environnement plus ou moins éloigné pourra être réalisé, de façon à identifier les secteurs les plus sensibles.

Puis sur la base de ces secteurs pré-identifiés où les enjeux apparaissent les plus marqués aux abords de l'itinéraire, des investigations de terrain se traduisant par des inventaires faunistique et floristique, seront réalisés sur site, selon un calendrier adapté aux phases d'activités ou de développement de chaque espèce ou groupe d'espèces, tel que le présente le tableau suivant.

Figure 1 : Calendrier d'intervention des investigations de terrain

Les méthodologies adaptées à chaque groupe faunistique seront appliquées (amphibiens, reptiles, oiseaux, chauve-souris, insectes, mammifères). Les prospections sur le terrain seront adaptées au cycle biologique des espèces étudiées.

Des enjeux seront définis selon la fréquentation et l'utilisation du site par les espèces, ainsi que leur régime de protection propre.

L'expertise floristique consistera en dresser la liste des espèces vasculaires présentes sur le site. En découlera une valeur floristique globale, et la mise en évidence d'éventuels secteurs d'intérêt floristique. Sur cette base, une analyse phytosociologique sera réalisée.

La valeur floristique des unités de végétation en découlant sera appréciée localement pour chaque station, en fonction du statut de rareté régional.

A partir de ces informations, la séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC) devra être appliquée de manière à adapter le tracé du projet pour en premier lieu éviter, ou au mieux limiter ses incidences sur les espèces et milieux naturels.

TAXONS	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	
Flore				Floraison									
Amphibiens			Sortie d'hibernation puis reproduction, recherches nocturnes par temps chaud et pluvieux										
Chauve-souris	Hibernation, comptages en gîtes					Estivage, recherches par écoute nocturnes						Hibernation, comptages en gîtes	
Autres mammifères				Reproduction et déplacements									
Insectes				Par temps chaud, prospections pluriannuelles souhaitables si présence d'espèces protégées ou présence d'habitats de ces espèces									
Invertébrés aquatiques				Période de basses eaux									
Oiseaux	Hivernage			Migration, nidification				Migration				Hivernage	
Poissons			Période de fraie										
Reptiles				Sortie d'hibernation, recherches par temps clair									

Concernant le diagnostic zones humides, les tronçons de l'itinéraire et ses abords concernés par une suspicion de zones humides seront clairement identifiés, de façon à réaliser des investigations de terrain ciblées sur la base des critères pédologique et botanique. De façon à optimiser les investigations de terrain, le critère botanique sera traité en même temps que les prospections floristiques réalisées pour l'étude écologique. Sur la base de ces deux critères, les zones humides pourront être délimitées et les incidences du projet définies, après l'application de la séquence ERC sur le tracé.

Ces études environnementales seront engagées dès le début d'année 2022, et ce pour une durée de 1 an, permettant de couvrir un cycle biologique annuel.

1.6. OBJECTIFS ET CONTENU DE LA PRESENTE NOTE

Dans le cadre des démarches préalables à l'engagement opérationnel du projet, la Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche a souhaité procéder à un diagnostic environnemental global du projet afin de mieux appréhender les enjeux environnementaux auxquels le projet va devoir faire face et anticiper les éventuelles études complémentaires à mener pour accompagner la conception de ce projet.

Le projet d'aménagement d'un itinéraire cyclable s'inscrivant dans la catégorie de projets 6.c du tableau annexé au R.122-2 du code de l'environnement (catégorie relative à la construction de pistes cyclables et voies vertes sur un linéaire de plus de 10 km), il est de fait soumis à une procédure d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une évaluation environnementale.

Afin de fournir une analyse exhaustive des enjeux environnementaux en présence sur le tracé de ce futur itinéraire cyclable, la CAPCA a souhaité volontairement apporter en compléments des pièces obligatoires du formulaire cerfa, le présent diagnostic environnemental.

La présente note décrit donc à ce stade les aspects pertinents de l'environnement actuel sur les thématiques pouvant potentiellement représenter un enjeu dans la conception du projet à savoir :

- **Le compartiment terrestre :**

- Le relief et la topographie ;
- La nature des sols et les risques naturels associés ;

- **Le compartiment aquatique :**

- Les eaux souterraines ;
- Les eaux superficielles ;
- Les risques d'inondations ;

- **Les milieux environnants :**

- L'occupation actuelle des sols ;
- Le patrimoine naturel ;
- Le patrimoine paysager et historique ;

- **Les activités et nuisances anthropiques :**

- Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement ;
- Les risques technologiques ;
- Les sites et sols pollués.

Les thématiques telles que le tissu économique et social, les infrastructures de transport, la qualité et pollution de l'air, les nuisances sonores, n'ont pas été étudiées ici dans la mesure où elles ne représentent pas d'enjeu potentiel pour le projet eu égard à la nature des aménagements envisagés.

Ce chapitre relatif à la description de l'état actuel de l'environnement est suivi d'une synthèse avec hiérarchisation des enjeux et mise en évidence des premières mesures Eviter, Réduire, Compenser mises en œuvre au présent stade d'étude.

2. ETUDE PREALABLE DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

2.1. COMPARTIMENT TERRESTRE

Le compartiment terrestre a été appréhendé ici de manière sommaire à une échelle large. Il décrit le contexte topographique, le contexte géologique et les risques naturels associés à la nature des sols. Des investigations géotechniques seront menées en parallèle des études de maîtrise d'œuvre afin de mieux caractériser les enjeux liés à la nature des sols sur le linéaire du projet.

2.1.1. RELIEF ET TOPOGRAPHIE

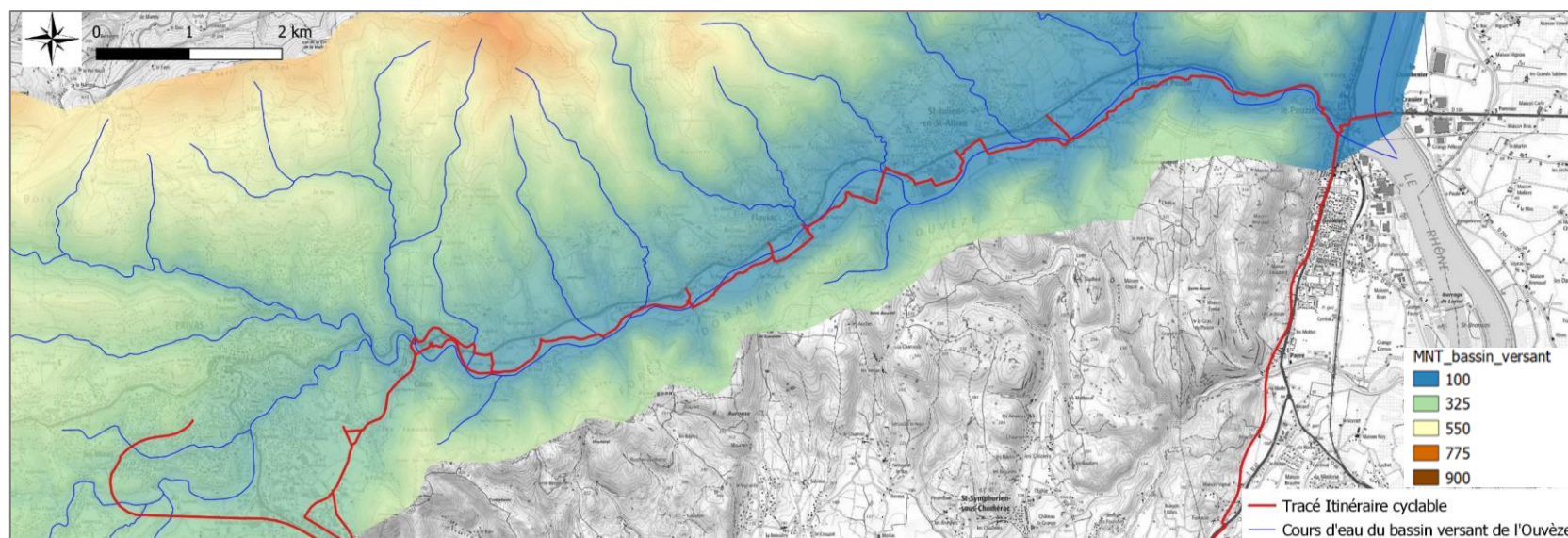
La rivière de l'Ouvèze a creusé une vallée profonde et très encaissée sur le secteur d'étude. Et ses nombreux affluents ont également joué un rôle important dans la construction du relief. On observe ainsi de nombreuses petites vallées orientées nord-sud qui s'abaissent jusqu'au fond de vallée très étroit de l'Ouvèze.

La rive gauche, versant Nord de la vallée, présente globalement un dénivelé très important, aboutissant à un plateau surplombant le fond de vallée.

La rive droite, versant Sud de la vallée, présente un dénivelé beaucoup moins prononcé, mais des falaises abruptes qui marquent le paysage.

L'itinéraire cyclable s'inscrit en fond de vallée, à une altitude globalement comprise entre 100 et 300 m NGF de Le Pouzin en aval, à Privas en amont.

Schéma 7 : Relief du secteur d'étude



2.1.2. NATURE DU SOL

Le secteur d'étude se situe sur des terrains anciens, granitiques, métamorphiques ou sédimentaires (marnes et calcaires) du Jurassique, faisant partis du Massif Central. La géologie du site est partagée en 2 secteurs, distingués par le fond de vallée de l'Ouvèze : la rive gauche au Nord, et la rive droite Sud.

La rive Nord repose principalement sur des terrains cristallins, du jurassique moyen : série métamorphique, migmatites et granites, terrains éruptifs.

Tandis que la rive Sud est constituée de terrains sédimentaires du jurassique supérieur.

Le fond de vallée est quant à lui occupé par des alluvions anciennes et récentes. Ces dernières sont sableuses ou limoneuses en surface et caillouteuses en profondeur.

Le tracé de l'itinéraire cyclable s'inscrit en grande partie en fond de la vallée, sur les alluvions.

Schéma 8 : Géologie du secteur d'étude Feuille PRIVAS (Infoterre - BRGM)

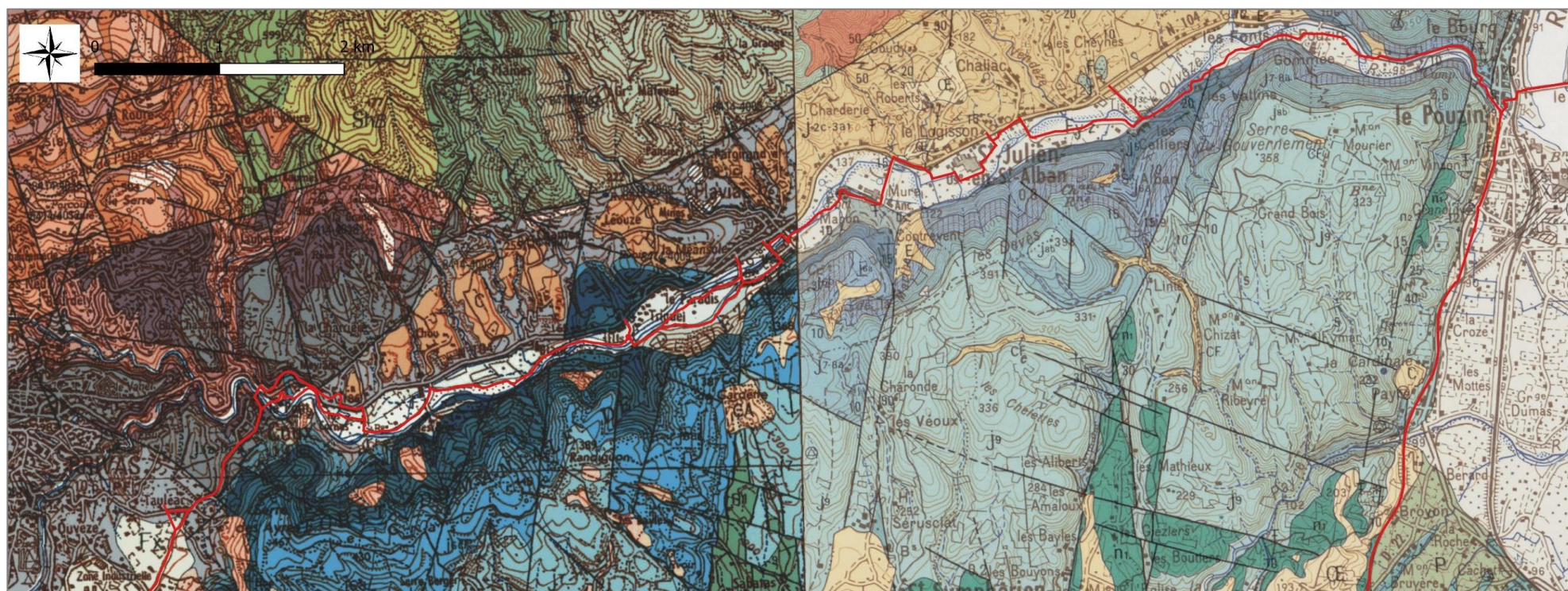


Schéma 9 : Légende de la feuille géologique de PRIVAS, n°841 (Infoterre – BRGM)

Diagnostic environnemental

	X QUATERNAIRE - FORMATIONS SUPERFICIELLES - Terrils, déblais		n1 MÉSOZOÏQUE - CRÉTACÉ - Alternances calcaires-marnes (à dominante calcaire) - Berriasien		j4a- MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - "Barre calcaire" : Couches des calcaires des Assions, niveau carié et niveau rognonneux fin (Callovien inférieur et moyen pars.)
	F QUATERNAIRE - FORMATIONS SUPERFICIELLES - Alluvions indifférenciées		j7 MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Calcaires blancs (Tithonien)		j4a MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Couches de Naves et Couches de Vans (Callovien inférieur pars.)
	Fz QUATERNAIRE - FORMATIONS SUPERFICIELLES - Alluvions récentes et actuelles des lits majeurs		j6cP MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Calcaires ruiniformes de Palolive (Kimméridgien terminal)		j3c- MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Couches de la Clapouze, au Sud de l'Escrinet - Couches d'Argevillières à l'Est de l'Escrinet (Bathonien moyen pars. - supérieur pars.)
	Fy QUATERNAIRE - FORMATIONS SUPERFICIELLES - Alluvions anciennes des basses terrasses		j6aL MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Série grumeleuse supérieure : Calcaires de la Louyre (Kimméridgien inférieur)		j3a- MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Calcaires à Cancellophycus (Bathonien inférieur pars. et moyen pars.)
	E QUATERNAIRE - FORMATIONS SUPERFICIELLES - Éboulis vifs récents et actuels		j5c- MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Calcaires lités du Pouzin 6a (Oxfordien terminal - base du Kimméridgien)		i4- MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Marnes et calcaires noirs de Coux, Minéral de fer de Saint-Priest, Calcaires noirs de Vessey, Calcaires du Riou-Petit (Toarcien) et niveaux condensés (Aalénien-Bathonien inférieur)
	C QUATERNAIRE - FORMATIONS SUPERFICIELLES - Colluvions		j5c MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Couches de Joyeuse (Oxfordien supérieur pars.)		j1- 3a MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Marnes et calcaires noirs de Coux, Minéral de fer de Saint-Priest, Calcaires noirs de Vessey, Calcaires du Riou-Petit (Toarcien) et niveaux condensés (Aalénien-Bathonien inférieur)
	CA QUATERNAIRE - FORMATIONS SUPERFICIELLES - Formations de pente colluvionnées		j5b- MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Série grumeleuse inférieure : Cordon grumeleux, Calcaires grumeleux compacts, Couches de Chanabier (Oxfordien moyen-supérieur pars.)		i3V MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Calcaires de Vaumalle et couches bréchiques (Pliensbachien supérieur = Domérien)
	i3G MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Couches de la Garenne, au Sud de l'Escrinet - Calcaires à chailles supérieurs, à l'Est de l'Escrinet (Pliensbachien inférieur = Carixien)		ti MÉSOZOÏQUE - TRIAS - Formation des grès inférieurs : grès arkosiques et conglomératiques (Anisien-Ladinien)		
	i2a- MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Couches du Chât. d'Aubenas, au S de l'Escrinet ; Cal. à entroques sup., à l'E de l'Escrinet (Sinémurien sup.) - Couches du Bosc, au S de l'Escrinet ; Cal. à entroques inf. et Cal. à chailles inf., à l'E de l'Escrinet (Sinémurien inf.)		py3SC GRANITES DU VIVARAIS - Granite de St-Cierge-la-Serre		
	i1a- MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Calcaires noduleux cendrés b (Hettangien moyen à supérieur)		SrB FORMATIONS CRISTALLOPHYLLIENNES PRÉ-VELLAVES - ORTHOGNEISS, MICASCHISTES et MIGMATITES (M3) - Vivarais oriental - Unité du Boyon - Formation du Boyon, schistes rubanés		
	i1i MÉSOZOÏQUE - JURASSIQUE - Complexe carbonaté de base (Hettangien basal)		ShB FORMATIONS CRISTALLOPHYLLIENNES PRÉ-VELLAVES - ORTHOGNEISS, MICASCHISTES et MIGMATITES (M3) - Vivarais oriental - Unité du Boyon - Formation du Boyon, schistes hétérogènes		
	ts MÉSOZOÏQUE - TRIAS - Formation bariolée d'Ucel : grès arkosiques dolomitiques et argilites versicolores (Carnien-Norien)		SSV FORMATIONS CRISTALLOPHYLLIENNES PRÉ-VELLAVES - ORTHOGNEISS, MICASCHISTES et MIGMATITES (M3) - Vivarais oriental - Unité du Boyon - Formation de Saint-Vincent		SF FORMATIONS CRISTALLOPHYLLIENNES PRÉ-VELLAVES - ORTHOGNEISS, MICASCHISTES et MIGMATITES (M3) - Vivarais oriental - Unité du Boyon - Formation de Flavio
	tm MÉSOZOÏQUE - TRIAS - Formation argilo-carbonatée : argilites noires encadrant une barre carbonatée médiane (Ladinien-Carnien)		SG FORMATIONS CRISTALLOPHYLLIENNES PRÉ-VELLAVES - ORTHOGNEISS, MICASCHISTES et MIGMATITES (M3) - Vivarais oriental - Unité du Boyon - Formation de Gruas		hydro Réseau hydrographique

2.1.3. RISQUES LIES A LA NATURE DU SOL

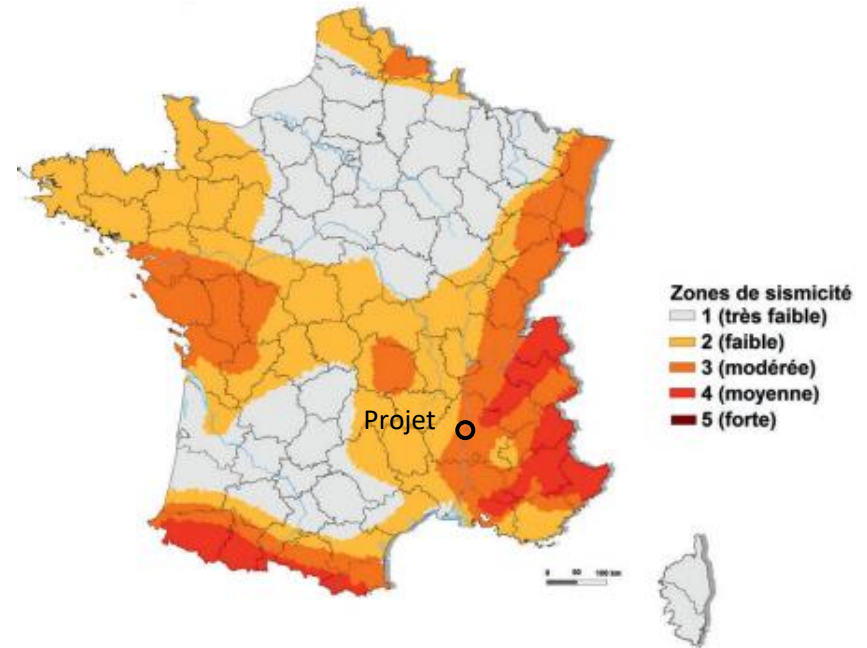
2.1.3.1. SEISMES

Un séisme ou tremblement de terre se traduit en surface par des vibrations du sol. Ce phénomène résulte de la libération brusque d'énergie accumulée par les contraintes exercées sur les roches.

Ci-contre, la figure présente le zonage sismique établie à l'échelle nationale.

Schéma 10 : Zonage sismique France en vigueur depuis le 1^{er} mai 2011 (art D563-8-1 du CE)

Le grand nombre de failles de la région entraine un risque qualifié de modéré sur les communes traversées par le projet cyclable.



2.1.3.2. MOUVEMENTS DE TERRAIN ET CAVITES SOUTERRAINES

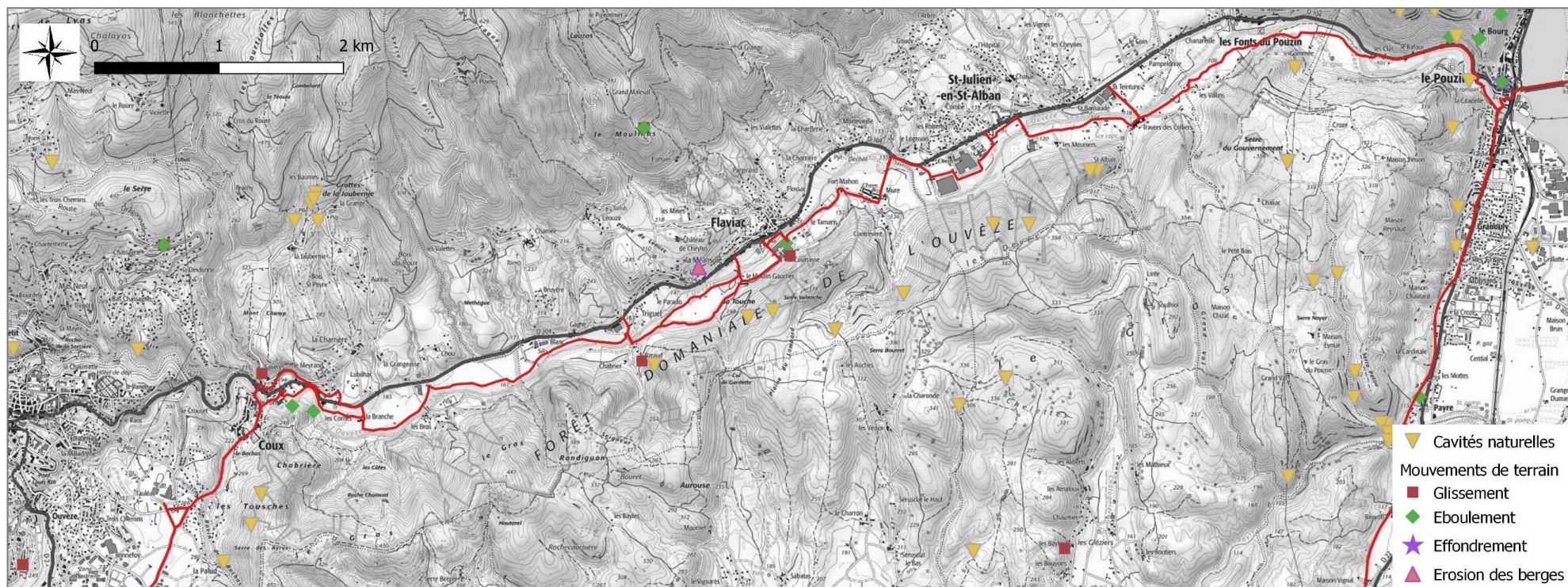
Les bases de données du BRGM (BDMvt et BDCavité) mémorisent de façon homogène, l'ensemble des informations disponibles en France, sur des situations récentes et sur des événements passés, et permettent le porté à connaissance des phénomènes liés aux mouvements de terrain et aux cavités souterraines.

Compte tenu de la situation du projet dans la vallée, le risque associé aux cavités souterraines n'est pas présent sur le tracé cyclable. Ces cavités naturelles (grottes, résurgences) sont principalement observées sur les falaises du versant Sud de la vallée.

Par ailleurs, la consultation des bases de données du BRGM fait apparaître le risque de mouvement lié à des glissements sur la commune de Flaviac, en surplomb du futur itinéraire cyclable.

Les autres mouvements de terrain identifiés sont situés de façon éloignée ou en rive opposé de l'Ouvèze, ne constituant pas un risque pour le projet.

Schéma 11 : Risques liés à la nature du sol (BRGM)



2.1.3.3. RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES

Le retrait par dessiccation des sols argileux lors d'une sécheresse prononcée et/ou durable produit des déformations de la surface du sols (tassements différentiels). Il peut être suivi de phénomènes de gonflement au fur et à mesure du rétablissement des conditions hydrogéologiques initiales ou plus rarement de phénomènes de fluage avec ramollissement.

Le secteur d'étude est concerné par une exposition modérée à l'aléa retrait-gonflement des argiles.

2.2. COMPARTIMENT AQUATIQUE

Le compartiment aquatique décrit le contexte hydrogéologique, localise les périmètres de protection de captages, caractérise le fonctionnement hydraulique, et présente les enjeux associés au risque d'inondation.

2.2.1. EAUX SOUTERRAINES

Le secteur d'étude repose sur deux masses d'eau souterraine :

- Aquifère alluvial libre et captif : Formation liasiques et triasiques de la bordure cévenole et alluvions de la Cèze à St Ambroix (FRDG507) ;
- Aquifère socle libre : Calcaires jurassiques de la bordure des Cévennes (FRDG118).

D'après les données de l'ARS Auvergne-Rhône-Alpes, le projet n'est concerné par aucun captage AEP ou périmètre de protection.

2.2.2. EAUX SUPERFICIELLES

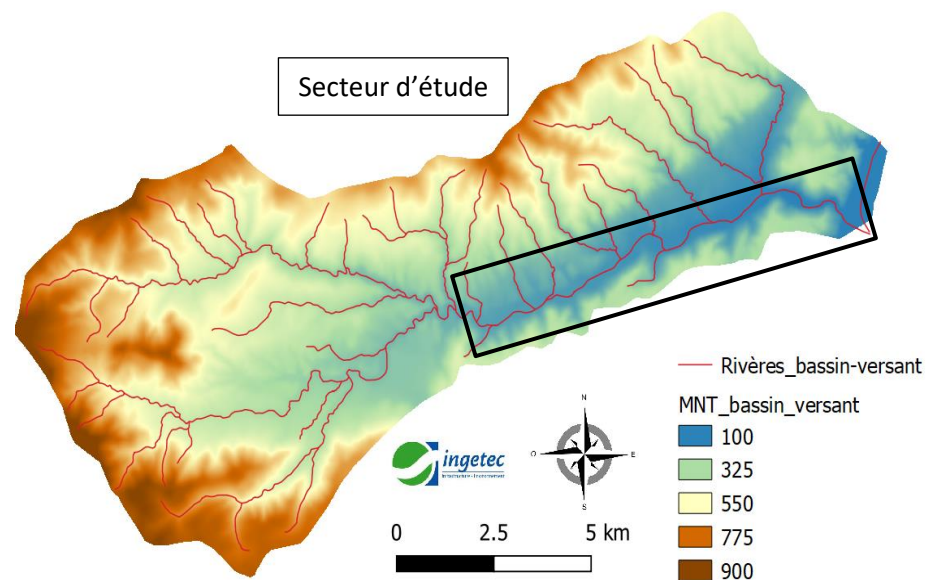
2.2.2.1. BASSIN VERSANT

Le secteur d'étude s'inscrit dans la plaine alluviale de l'Ouvèze. Prenant source au col de l'Escrinet à 700 m d'altitude, la rivière Ouvèze est une rivière d'Ardèche s'écoulant sur 27 km. Elle se jette dans le Rhône s'écoulant à l'Est, chargée des eaux d'un bassin versant de 2 200 km².

Tel qu'illustré sur la carte ci-après présentant le modèle numérique de terrain à l'échelle du bassin versant de l'Ouvèze, ce dernier est compris entre un massif à l'Ouest inscrit à une altitude de près de 1000 m, et la plaine alluviale du Rhône à l'Est qui s'inscrit à une altitude de 90 m NGF. Le dénivelé en résultant est de 900 m pour 27 km de linéaire, soit une pente de 3%.

Ces caractéristiques confèrent à la rivière une puissance et un dynamisme importants.

Schéma 12 : Carte topographique du bassin versant étudié (IGN, BDALTI, 2019)



Le cours d'eau peut être découpé en 4 parties selon la structure naturelle des pentes, on distingue ainsi :

- Les hautes vallées (Ouvèze à l'amont de Saint Priest, source à pk -23) qui présentent un lit à forte pente (de 5 à 17% fixé principalement par des affleurements du substratum ou localement par un pavage du lit. Le lit n'est pas en interaction avec ses alluvions ;
- Un tronçon encore à forte pente, entre Saint Priest et l'entrée de Privas (pk -23 à -19), avec une pente de 2.5%, où le lit n'est pas non plus en interaction avec ses alluvions ;
- Un tronçon de transition, entre Privas et la sortie des gorges à Coux (pk -19 à -12), avec une pente de 1.1 à 1.8% ;
- Le tronçon dans la plaine alluviale (pk -12 à la confluence), où la pente se réduit (0,9 à 0,4%). Le lit devrait être en équilibre avec ses alluvions, toutefois hormis dans la partie amont, les incisions généralisées laissent un lit fixé par les affleurements du substratum.

Au niveau du secteur d'étude, la pente est relativement faible et s'atténue en aval, à l'approche de la confluence de l'Ouvèze avec le Rhône.

2.2.2.2. HYDROGRAPHIE ET AXES DE RUISSELLEMENT

Le bassin versant de l'Ouvèze présente un réseau hydrographique dense ponctué d'axes de ruissellements plus ou moins importants selon les talwegs.

La véloroute s'inscrit dans le fond de vallée, en longeant plus ou moins l'Ouvèze. Sur une partie du parcours, il emprunte des routes et cheminements existants lorsque les infrastructures le permettent. Sur certains secteurs, un raccordement est nécessaire entre les différentes infrastructures, entraînant la création de nouvelles sections de piste.

Ces nouvelles sections sont de nature à modifier localement l'environnement et pourraient, sans mise en place de mesures appropriées, modifier les écoulements des eaux par l'interception d'axes de ruissellement ou de cours d'eau.

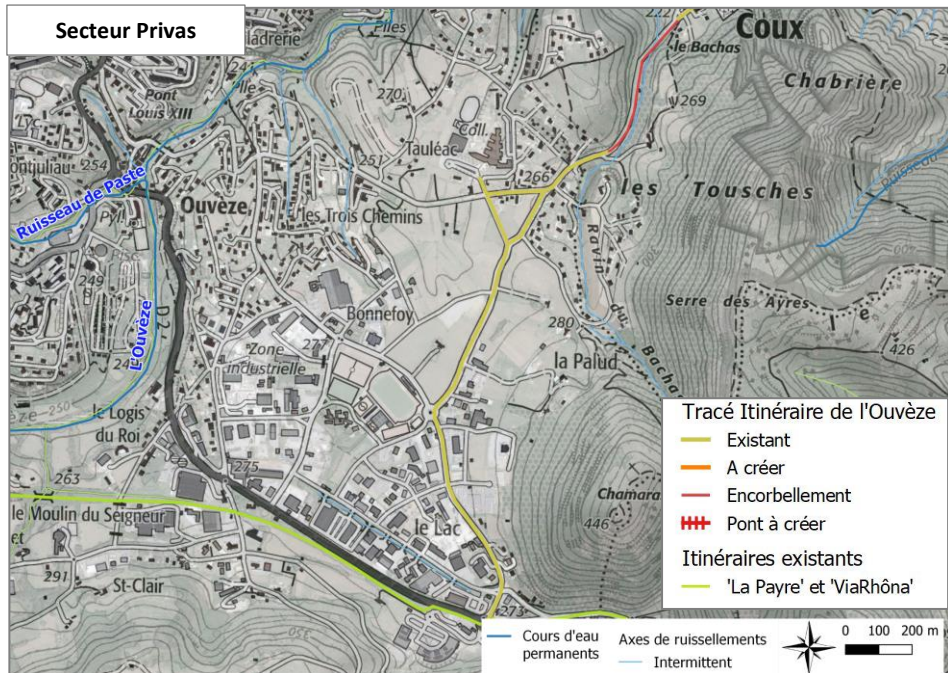
Une attention particulière doit donc être portée sur les secteurs où l'itinéraire nécessite la création d'une voie recoupant un axe de ruissellement ou un cours d'eau.

Les cartes suivantes mettent en évidence les axes de ruissellements et cours d'eau croisés par le projet d'itinéraire cyclable. De manière à affiner l'analyse, le tracé est globalement sectorisé par commune.

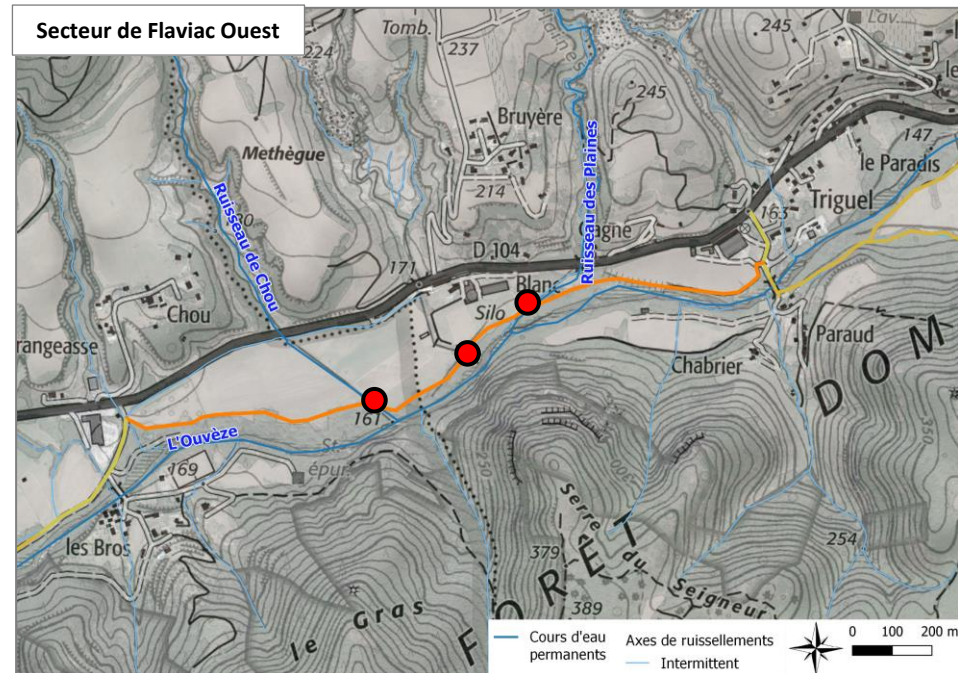
Les nouvelles voies et ouvrages d'arts qui seront créés pour assurer la continuité de l'itinéraire cyclable sont mis en évidence en orangé et rouge. Les points rouges correspondent aux franchissements de cours d'eau et axes de ruissellement par les nouveaux aménagements.

Figure 2 : Superposition du tracé de l'itinéraire cyclable avec les cours d'eau et axes de ruissellement par secteur géographique

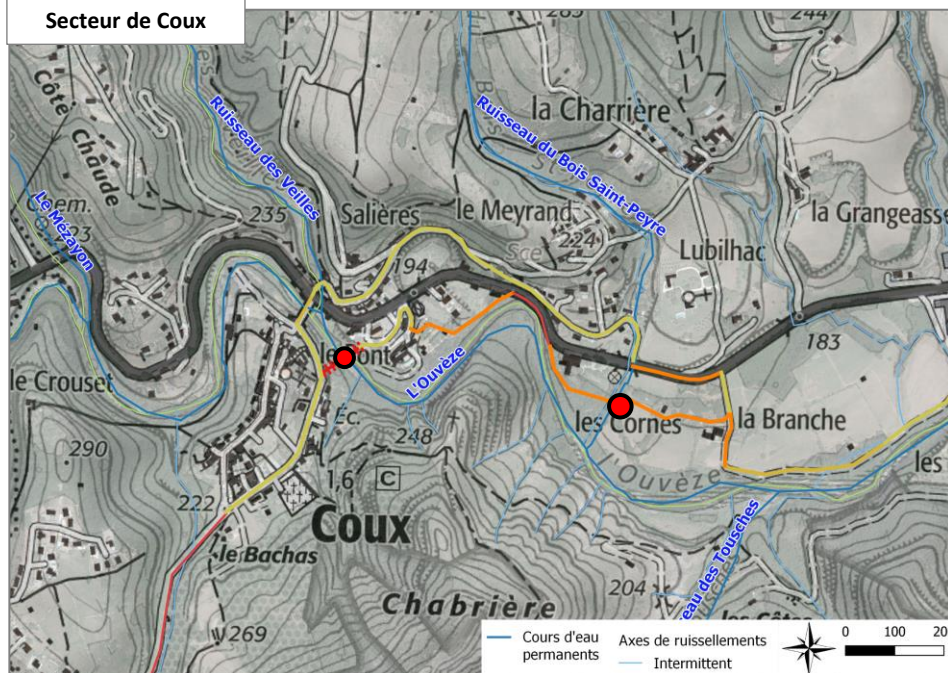
Secteur Privas



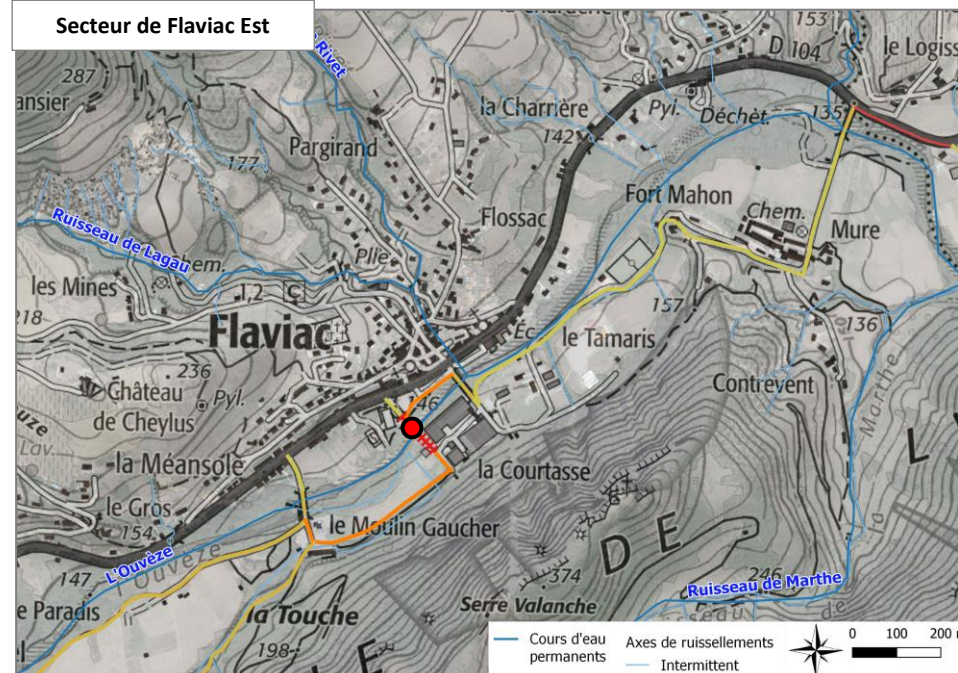
Secteur de Flaviac Ouest



Secteur de Coux



Secteur de Flaviac Est



Secteur de St-Julien-St-Alban

St-Julien-en-St-Alban

St-Alban

Mure

Ouvèze

Chaiac

Font

Charsis

la Teinture

la Barnaude

Tray

les Meuniers

les Roberts

le Logisson

Chem

168

133

139

125

118

115

120

153

217

136

092

052

062

072

082

092

102

112

122

132

142

152

162

172

182

192

202

212

222

232

242

252

262

272

282

292

302

312

322

332

342

352

362

372

382

392

402

412

422

432

442

452

462

472

482

492

502

512

522

532

542

552

562

572

582

592

602

612

622

632

642

652

662

672

682

692

702

712

722

732

742

752

762

772

782

792

802

812

822

832

842

852

862

872

882

892

902

912

922

932

942

952

962

972

982

992

1002

1012

1022

1032

1042

1052

1062

1072

1082

1092

1102

1112

1122

1132

1142

1152

1162

1172

1182

1192

1202

1212

1222

1232

1242

1252

1262

1272

1282

1292

1302

1312

1322

1332

1342

1352

1362

1372

1382

1392

1402

1412

1422

1432

1442

1452

1462

1472

1482

1492

1502

1512

1522

1532

1542

1552

1562

1572

1582

1592

1602

1612

1622

1632

1642

1652

1662

1672

1682

1692

1702

1712

1722

1732

1742

1752

1762

1772

1782

1792

1802

1812

1822

1832

1842

1852

1862

1872

1882

1892

1902

1912

1922

1932

1942

1952

1962

1972

1982

1992

2002

2012

2022

2032

2042

2052

2062

2072

2082

2092

2102

2112

2122

2132

2142

2152

2162

2172

2182

2192

2202

2212

2222

2232

2242

2252

2262

2272

2282

2292

2302

2312

2322

2332

2342

2352

2362

2372

2382

2392

2402

2412

2422

2432

2442

2452

2462

2472

2482

2492

2502

2512

2522

2532

2542

2552

2562

2572

2582

2592

2602

2612

2622

2632

2642

2652

2662

2672

2682

2692

2702

2712

2722

2732

2742

2752

2762

2772

2782

2792

2802

2812

2822

2832

2842

2852

2862

2872

2882

2892

2902

2912

2922

2932

2942

2952

2962

2972

2982

2992

3002

3012

3022

3032

3042

3052

3062

3072

3082

3092

3102

3112

3122

3132

3142

3152

3162

3172

3182

3192

3202

3212

3222

3232

3242

3252

3262

3272

3282

3292

3302

3312

3322

3332

3342

3352

3362

3372

3382

3392

3402

3412

3422

3432

3442

3452

3462

3472

3482

3492

3502

3512

3522

3532

3542

3552

3562

3572

3582

3592

3602

3612

3622

3632

3642

3652

3662

3672

3682

3692

3702

3712

3722

3732

3742

3752

3762

3772

3782

3792

3802

3812

3822

3832

3842

3852

Secteur des Fonts Pouzin - Rompon

Topographic map showing the Fontaine du Pouzin reservoir (labeled 'les Fonts du Pouzin') and the L'Ouvèze river. The map includes contour lines, a legend for permanent and intermittent water courses, and a scale bar from 0 to 200 meters. Key locations marked include Chanareille, Gommée, St. épur., Croze, Travers des Celliers, les Vallins, Pampelonne, le Coin, la Gire, and Tombes. The map also shows the D-104 road and the L'Ouvèze river.

Secteur Le Pouzin

Topographic map of the Pouzin sector. The map shows the L'Ouvèze river and its tributaries, including the L'Ouvèze (red line), L'Ouvèze (blue line), and L'Ouvèze (yellow line). The map also shows the town of le Pouzin, the Citadel, and the Roman Bridge. The map includes a legend for water courses and drainage axes, and a scale bar.

Legend:

- Cours d'eau permanents (Permanent water courses)
- Axes de ruissellement Intermittent (Intermittent runoff axes)

Scale: 0 100 200

— Existant
— A créer
— Encorbellement
+++ Pont à créer
 Itinéraires existants
— 'La Payre' et 'ViaRhôna'

On se concentrera sur les cours d'eau et axes de ruissellement recoupés par les nouveaux aménagements. Ainsi, il est planifié les aménagements suivants :

- Sur la commune de Coux, d'un pont au-dessus de l'Ouvèze en centre-ville, et de la traversée du ruisseau du Bois St-Peyre ;
- En amont de Flaviac, la traversée des ruisseaux de Chou et des Plaines, ainsi que la traversée de l'axe de ruissellement présent entre ces deux ruisseaux ;
- En centre-ville de Flaviac, la traversée d'un axe de ruissellement en rive droite de l'Ouvèze ;
- Au niveau du village de St-Julien-en-St-Alban, la traversée d'un axe de ruissellement ;
- Sur la commune du Pouzin, un pont permettant la traversée de l'Ouvèze.

Ainsi, au présent stade d'étude, il est prévu l'aménagement de 2 ponts pour la traversée de la rivière Ouvèze, et 6 adaptations du tracé assurant une continuité au-dessus de ruisseaux et axes de ruissellement rencontrés sur le tracé du futur itinéraire cyclable. Ces solutions de franchissement seront étudiées au cas par cas avec les études de conception plus avancées du projet pour assurer la meilleure adaptation possible au contexte de chaque axe hydraulique rencontré. Le but étant de rechercher la transparence hydraulique du projet.

De manière à limiter les incidences sur le fonctionnement hydraulique du bassin versant, il pourrait être envisagé, outre l'aménagement de la future voie au niveau du Terrain Naturel (TN), la mise en place de passages à gué, ou d'ouvrages d'art de type passerelle légère (telle qu'illustré ci-dessous) dimensionnés et positionnés de façon à ne pas engendrer d'obstacle à l'écoulement.

Photo 1 : Illustration d'exemple de passerelles pouvant être mises en place à la traversée de ruisseaux



2.2.3. RISQUE INONDATION

Le secteur d'étude est concerné par le risque inondation par débordement de cours d'eau de l'Ouvèze et est de fait couvert par le PPRI de l'Ardèche approuvé en janvier 2018.

D'après le document du PPRI, les crues les plus importantes connues sur le territoire ont été observées en 1907, 1967, 1968, 1990, 1994, 2002 et 2003. Les débits atteints aux Fonts du Pouzin ont été estimés à :

- 725 m³/s selon le limnigraphe de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) en 1967 et 1968, ce qui en fait une crue plus que centennale ;
- 350 m³/s en 1990 d'après une étude hydraulique réalisée par SIEE ;
- 240 m³/s en 2002 et 2003.

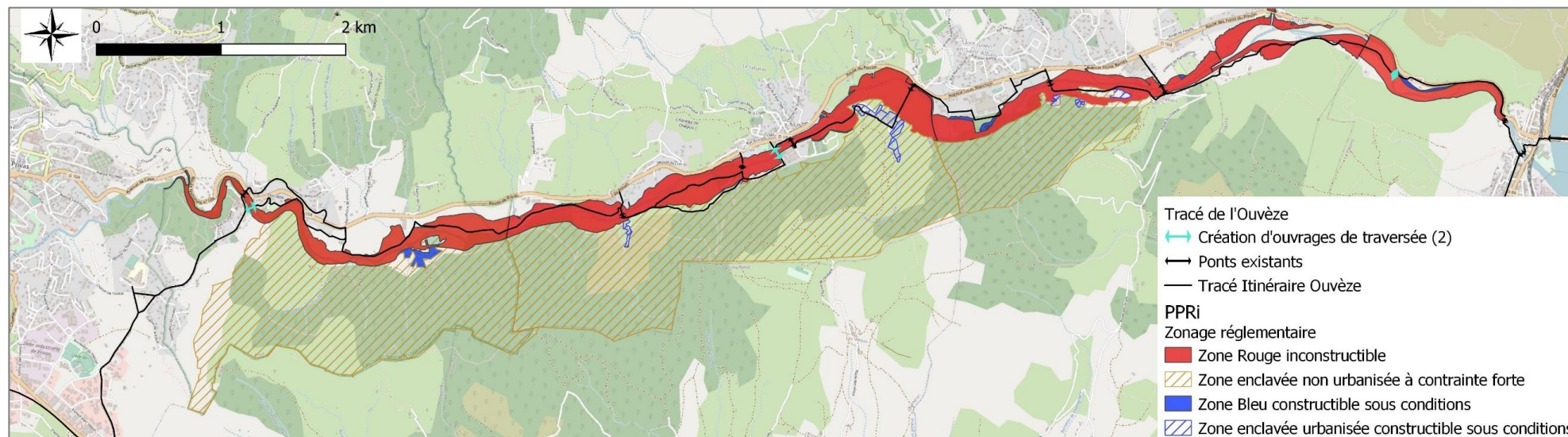
Depuis le village de Coux à l'Ouest jusque la zone urbaine du Pouzin, le tracé du projet s'inscrit majoritairement dans l'enveloppe de l'aléa inondation ou en limite.

En conséquence de cet aléa prépondérant sur le territoire, un zonage réglementaire a été réalisé de manière à se prémunir du risque qui en découle. Le zonage distingue 4 enveloppes de zone inondable :

- Une zone Rouge correspondant à une zone de contrainte forte ;
 - Une zone rouge enclavée non urbanisée, correspondant à une zone enclavée en cas de crue ;
 - Une zone Bleue correspondant à une zone de contrainte modérée ;
 - Une zone Bleue enclavée urbanisée correspondant à une zone déjà construite enclavée en cas de crue.
1. La zone rouge correspond soit aux secteurs soumis à un aléa fort ou moyen, susceptibles d'être submergés par des hauteurs d'eau supérieures à 0,50 m ou des vitesses supérieures à 0,20 m/s ; soit aux secteurs soumis à un aléa faible mais constituant un champ d'expansion de crue à préserver. A savoir, les secteurs susceptibles d'être submergés par des hauteurs d'eau inférieures à 0,50 m ou des vitesses inférieures à 0,20 m/s, mais situés en dehors des zones actuellement urbanisées.
 2. La zone rouge enclavée non urbanisée correspond à une zone inondable qui se trouve enclavée en cas de crue.

Ce zonage réglementaire est représenté sur la carte suivante au niveau du secteur d'étude.

Figure 3 : Zonage réglementaire du PPRI à l'échelle du tracé projet



On observe que le futur tracé de l'itinéraire cyclable traverse des zones classées en rouge au zonage réglementaire du PPRI, correspondant à des secteurs fortement exposés au risque inondation.

Le règlement mentionne que dans cette zone de contrainte forte, il est admis les occupations et utilisations du sol liées aux infrastructures publiques (défini comme l'ensemble des voies de communication pour tous modes de déplacement et de communication). La réalisation d'un itinéraire cyclable rentre ainsi dans cette catégorie d'aménagement, et ne va donc pas à l'encontre du règlement du PPRI.

De manière à ne pas aggraver le risque inondation existant sur le territoire, le projet ne devra pas créer de remblais, les nouvelles voies cyclables créées devront être aménagées au niveau du TN.

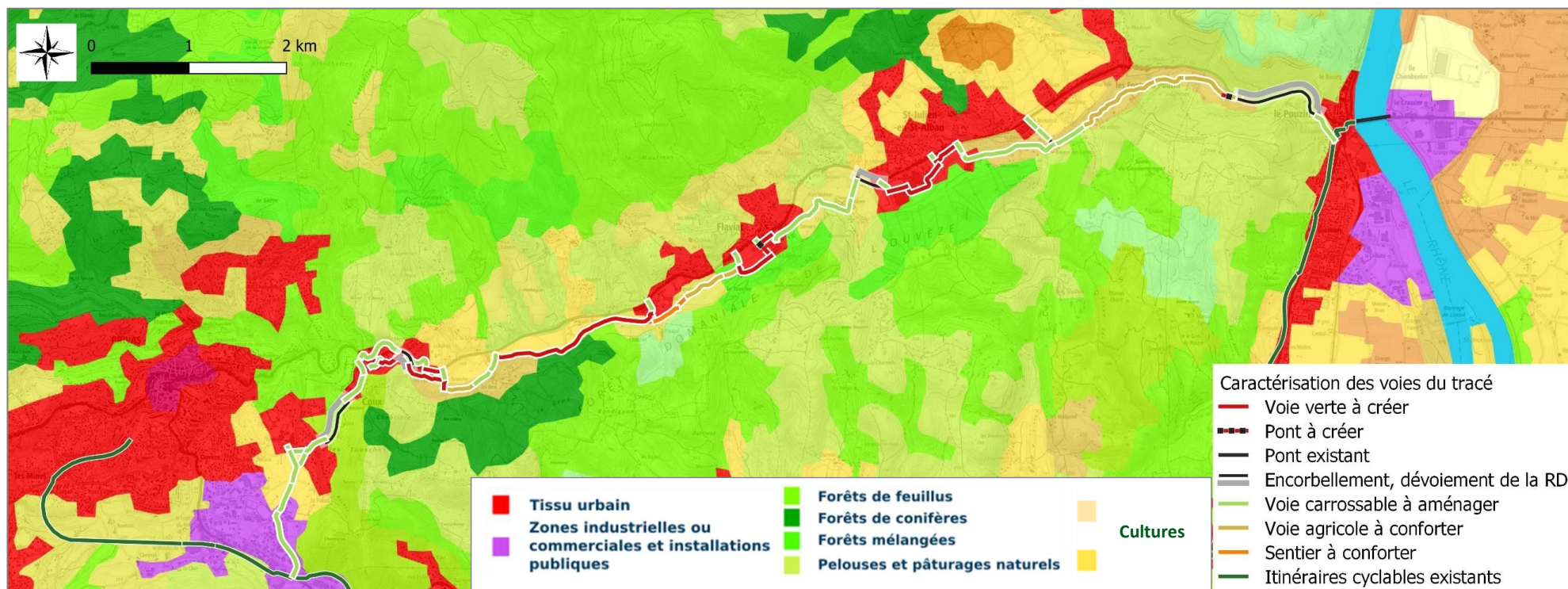
2.3. MILIEUX ENVIRONNANTS

Les thématiques environnementales associées ici aux milieux environnants concernent l'occupation des sols actuelle et le milieu naturel. Un inventaire exhaustif des habitats, de la faune et de la flore sera mené dans le cadre des études environnementales préalables pour identifier les principaux secteurs sensibles et les caractériser selon le niveau des enjeux.

2.3.1. OCCUPATION DES SOLS

Le tracé étudié dans le cadre de la présente étude se développe au droit de terrains dont l'occupation actuelle diffère selon les tronçons. Le schéma suivant met en évidence l'occupation des sols actuelle sur chacun de ces tronçons à partir des données Corine Land Cover de 2018. La typologie des voies empruntées par l'itinéraire est également mise en évidence sur la carte.

Schéma 13 : Occupation des sols du secteur d'étude (CLC 2018)



Les linéaires de tronçon projetés en fonction de la typologie des voies empruntées et de l'occupation des sols sont détaillés dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Linéaires cumulés d'itinéraire cyclable projeté en fonction de la typologie des voies empruntées et de l'occupation du sol

Typologie de la voie empruntée	Part du linéaire total		Occupation du sol	Part du linéaire total
Voie carrossable à aménager	45%		Urbain	39%
Pont existant	5%		Agricole	26%
Encorbellement, dévoiement de voiries	9%		Fond de vallée – agricole	28%
Voie agricole à conforter	14%		Boisement	7%
Sentier à conforter	2%			
Pont à créer	1,3%			
Voie à créer	23%			

Milieu	Typologie voie						
	Carrossable	Pont existant	Pont à créer	Encorbellement - dévoiement de voiries	Agricole	Sentier	Voie à créer
Agricole	10%	0,5 %	-	7%	8%	-	3%
Urbain	26%	4 %	0,8 %	2%	-	0,5%	9%
Fond de vallée – agricole	9%	0,5 %	0,3 %	-	7%	2,2%	9%
Boisement	-	-	-	-	1%	-	2%

C'est ainsi 50% de l'itinéraire cyclable qui reposera sur des voies carrossables et des ponts existants, se traduisant par un simple jalonnement sur chaussée, ou mise en sécurité de la voie (barrières) et éventuels élargissements. 16 % du tracé consistera en une réhabilitation ou adaptation des chemins agricoles et sentiers (mise en place d'un revêtement stabilisé en grave, élargissement à 3 m). Un peu plus d'un km du tracé se retrouvera en encorbellement, sur 4 tronçons distincts.

La majorité de l'itinéraire s'inscrit au sein de l'espace urbain, où plus d'un tiers des continuités à créer s'y inscrivent.

La sensibilité principale concernant l'occupation des sols réside dans les 2 km (11%) de nouvelles voies à créer s'inscrivant en fond de vallée (au sein d'espaces agricoles en lisières de boisements) et ponctuellement en espace boisé. La largeur de voie créée de 3 mètres, consommera à minima 0,6 ha d'espaces majoritairement agricoles.

Les photos suivantes illustrent le type de cheminements et de sentiers qui seront à adapter au futur usage en voie cyclable, et les milieux qui pourront être traversés par une nouvelle voie.

CONFORTEMENT DES VOIES AGRICOLES



ADAPTATION DE SENTIERS PIETONS



CREATION DE VOIE EN MILIEU AGRICOLE ET NATUREL



ENCORBELLEMENT LE LONG DE LA RD

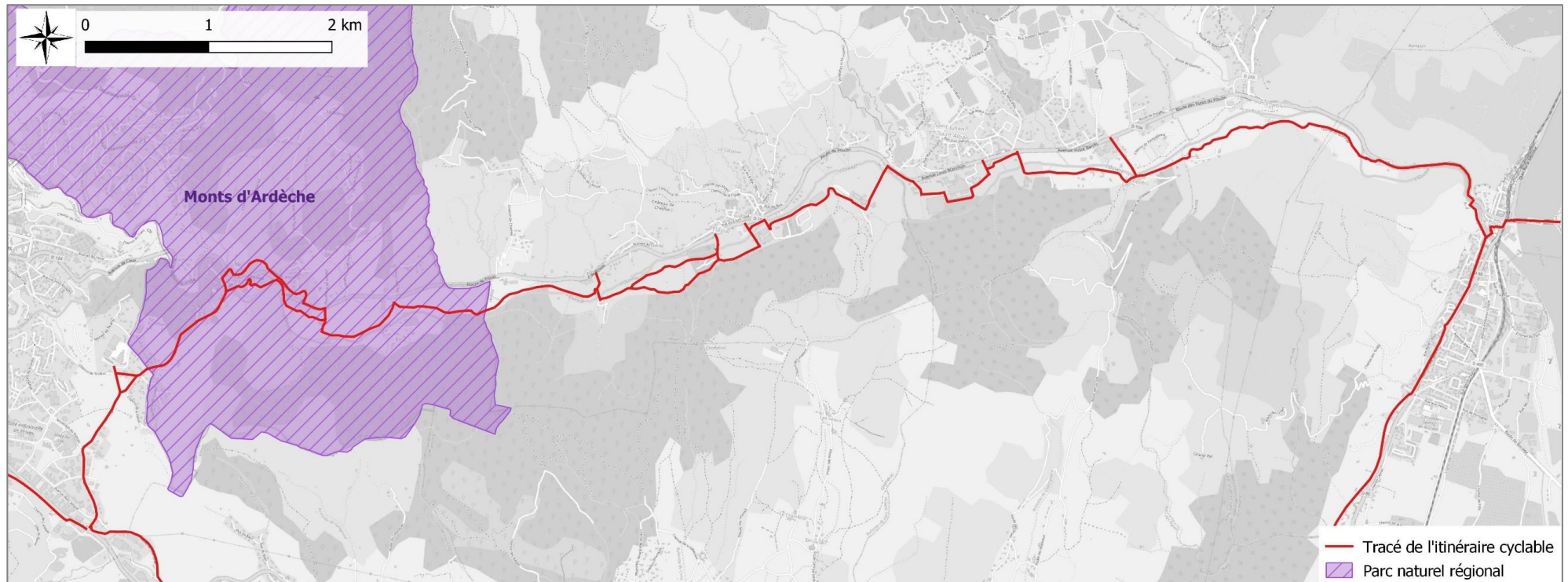


2.3.2. MILIEU NATUREL

2.3.2.1. ZONES NATURELLES PROTEGEES

Le schéma suivant localise les zonages naturels protégés dans les environs du secteur d'étude.

Schéma 14 : Zonages naturels protégés (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)



Arrêtés Préfectoral de Protection de Biotope

Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope sont régis par les articles L411-1 et L411-2 du Code de l'environnement et par la circulaire du 27 juillet 1990 relative à la protection des biotopes nécessaires aux espèces vivant dans les milieux aquatiques.

Ils préservent des biotopes pour la survie d'espèces protégées. Le terme biotope doit être entendu au sens large : un biotope est une aire géographique bien délimitée, caractérisée par des conditions particulières (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, ...) propices au développement d'une faune et d'une flore spécifiques.

Aucune zone faisant l'objet d'un arrêté de protection de Biotope n'est concernée par le projet d'itinéraire cyclable. Le plus proche est localisé à près de 10 km à l'Est, il s'agit de l'Ensemble des Freydières.

Réserves Naturelles Régionales

Leur but est de protéger, sur les propriétés privées, les espèces de la faune et de la flore sauvage présentant un intérêt scientifique. L'initiative est prise par un propriétaire privé (personne physique ou morale). L'arrêté d'agrément pris par le Préfet de département fixe les obligations du propriétaire en matière de surveillance et de protection de la réserve. C'est donc au propriétaire qu'il appartient de gérer l'espace protégé ; il le fait généralement avec l'aide d'une association qui rédige un véritable plan de gestion. L'agrément est donné pour six ans, renouvelable par tacite reconduction C'est une procédure déconcentrée qui relève de la compétence du Préfet de département.

Aucune réserve naturelle régionale n'est concernée par le projet d'itinéraire cyclable. La réserve la plus proche s'inscrit à près de 3 km.

Parc Naturel Régional

Un parc naturel régional est un territoire rural habité, reconnu au niveau national pour sa forte valeur patrimoniale et paysagère, mais fragile, qui s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine. Il a pour vocation de protéger et valoriser le patrimoine naturel, culturel et humain de son territoire en mettant en œuvre une politique innovante d'aménagement et de développement économique, social et culturel, respectueuse de l'environnement.

A l'instar des pays et des agglomérations, le Parc constitue une structure porteuse d'un projet territorial s'appuyant sur une charte :

- La base de son projet de développement c'est la préservation du patrimoine (naturel, humain et culturel) ;
- Sa création est sur l'initiative de la Région ;
- La charte d'un Parc a une portée juridique : les documents d'urbanisme des collectivités locales doivent être compatibles avec la charte.

Sur l'ensemble du tracé étudié, seul le tracé traversant la commune de Coux s'inscrit à l'intérieur du Parc Naturel Régional des Monts d'Ardèche.

Sites Natura 2000

Natura 2000 est un ensemble de sites naturels proposés par chaque état membre en application des directives européennes Oiseaux de 1979 et Habitats de 1992, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales et de leurs habitats. La structuration de ce réseau comprend :

- Des Zones de Protection Spéciale (ZPS), visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- Des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive « Habitats ».

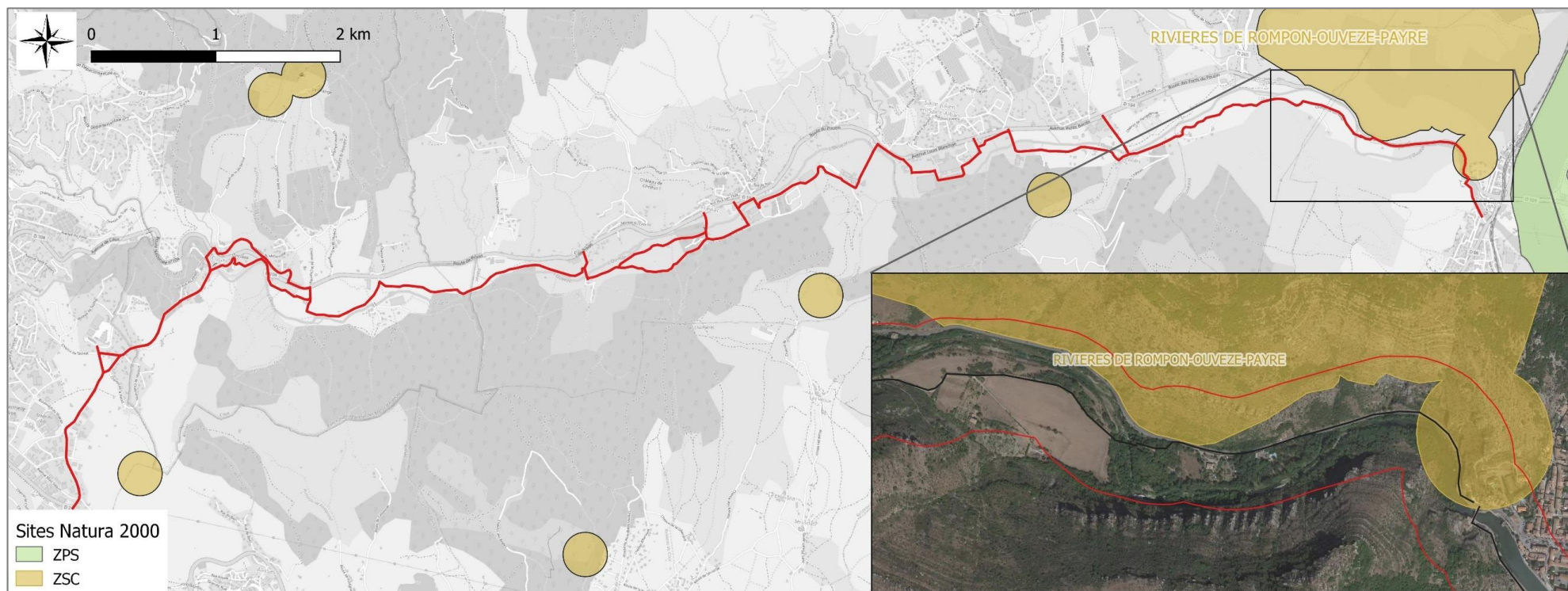
Concernant la désignation des ZSC, chaque État membre fait part de ses propositions à la Commission européenne, sous la forme de pSIC (proposition de site d'intérêt communautaire). Après approbation par la Commission, le pSIC est inscrit comme site d'intérêt communautaire (SIC) pour l'Union européenne et est intégré au réseau Natura 2000. Un arrêté ministériel désigne ensuite le site comme ZSC.

La désignation des ZPS relève d'une décision nationale, se traduisant par un arrêté ministériel, sans nécessiter un dialogue préalable avec la Commission européenne. Au-delà de la mise en œuvre d'un réseau écologique cohérent d'espaces représentatifs, la Directive « Habitats » prévoit :

- Un régime de protection stricte pour les espèces d'intérêt communautaire visées à l'annexe IV ;
- Une évaluation des incidences des projets de travaux ou d'aménagement au sein du réseau afin d'éviter ou de réduire leurs impacts ;
- Une évaluation de l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire sur l'ensemble des territoires nationaux de l'Union Européenne (article 17).

La ZSC « Rivières de Rompon – Ouvèze – Payre » s'inscrit en grande partie sur le plateau de Rompon, et comprend également le versant gauche de la vallée de l'Ouvèze à Rompon et Le Pouzin, et quelques zones ponctuelles sur le versant Sud de l'Ouvèze. La ZPS la plus proche correspond à Printegarde, couvre le Rhône à l'aval du projet.

Schéma 15 : Réseau Natura 2000 (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)



2.3.2.2. ZONES NATURELLES INVENTORIEES

L'inventaire ZNIEFF permet de recenser les espaces naturels dont l'intérêt repose soit sur l'équilibre et la richesse des écosystèmes, soit sur la présence d'espèces floristiques ou faunistiques rares et menacées.

Il a été réalisé à l'échelon régional à partir d'une méthodologie élaborée par le Muséum national d'histoire naturel et comprend deux types de zones :

- ZNIEFF de type I : secteurs de superficie généralement limitée, définis par la présence d'espèces ou de milieux rares ou remarquables caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional ;
- ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches ou peu modifiés par l'homme ou offrant des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure des zones de type I.

La validation scientifique de cet inventaire est assurée par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, instance composée de divers spécialistes (faune et flore notamment) nommée par le préfet de région après avis du Muséum national d'histoire naturel. La modernisation de cet inventaire a été engagée depuis 1995.

La prise en compte d'une zone dans le fichier ZNIEFF ne lui confère aucune protection réglementaire. Cependant, la nécessité de consulter cet inventaire lors de l'élaboration de tout projet est rappelée dans la circulaire n°91-71 du 14 mai 1991.

Parmi les ZNIEFF présentes sur le territoire de la CAPCA, 2 sont longées par le projet d'itinéraire cyclable, il s'agit de 2 ZNIEFF de type I « Plateau de Rompon » ; « Plateau des Gras, serre de gouvernement ».

On note la présence d'une ZNIEFF de type II et d'une ZICO dans la vallée du Rhône en aval de Le Pouzin.

Schéma 16 : Zonages naturels inventoriés (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)

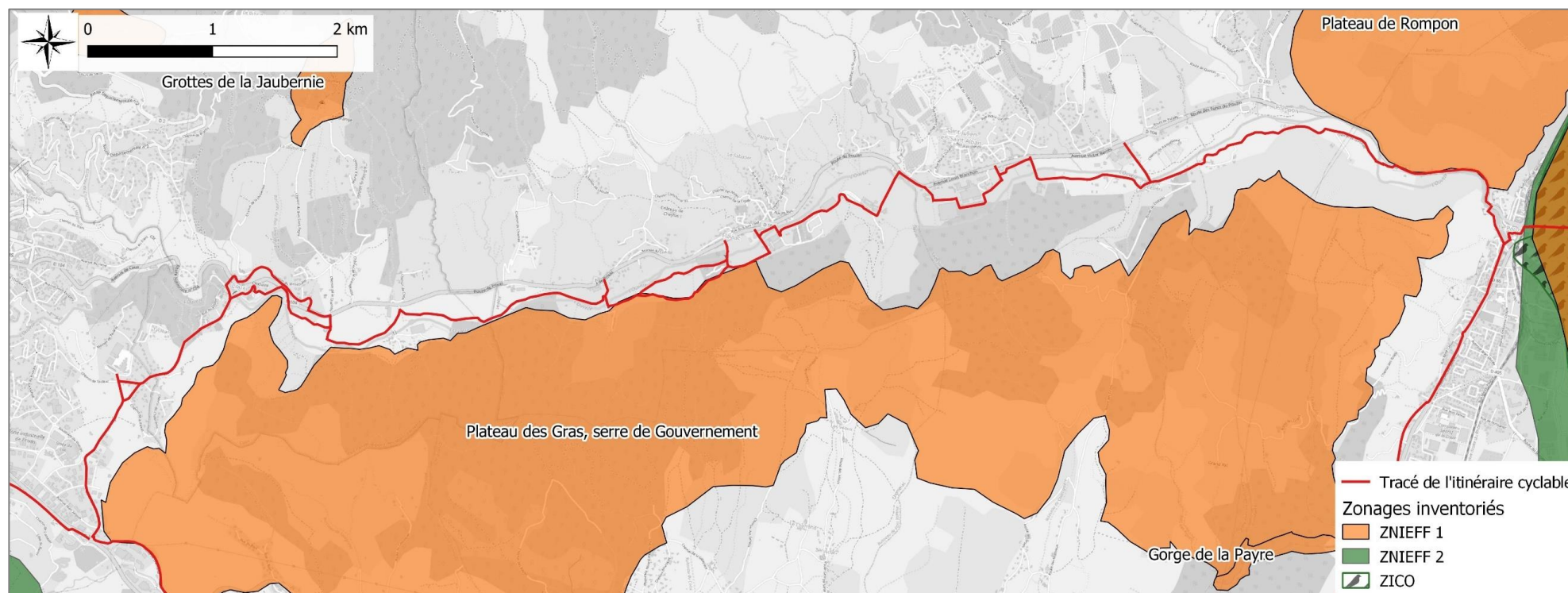
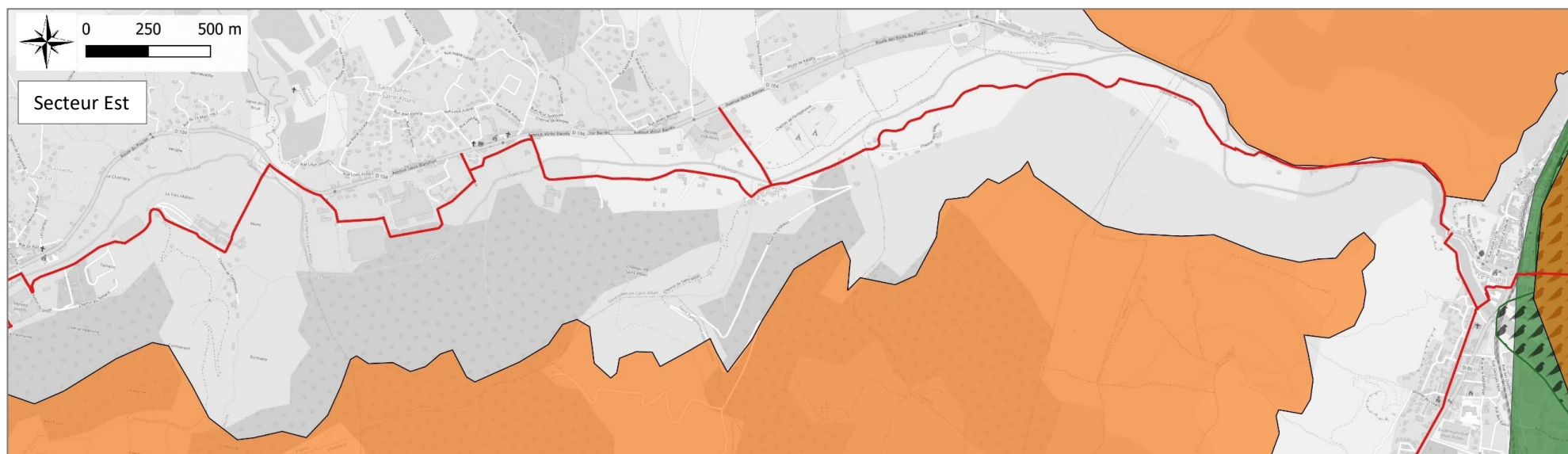
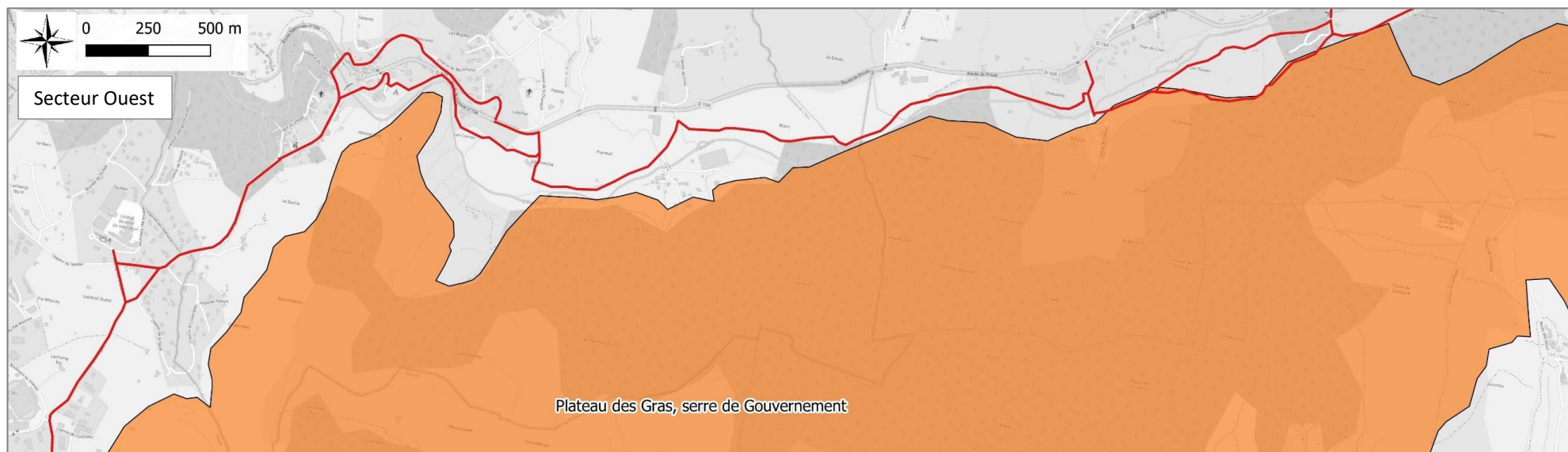


Schéma 17 : Zonages naturels inventoriés au 15 000^e (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)



2.3.2.3. ZONES HUMIDES

En France, la loi sur l'eau de 1992 définit les zones humides comme (article L.211-1 du code de l'environnement) « On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ». Il y a donc deux critères qui permettent d'identifier une zone humide : le critère sol dit « pédologique » et le critère végétation ou « floristique ». Une zone est considérée humide si l'un des deux critères est satisfait.

Les données relatives aux zones humides qui sont présentées sur le schéma suivant, proviennent de la base de données CARMEN de la DREAL de Auvergne-Rhône-Alpes. Cette cartographie a été réalisée sur le terrain, selon des approches naturalistes (botanique et pédologie), ou par photo-interprétation. La carte, non opposable, est un support d'alerte à l'attention des acteurs du territoire.

Ces données ont été récupérées sur le tronçon projet et superposées au tracé cyclable projeté en page suivante.

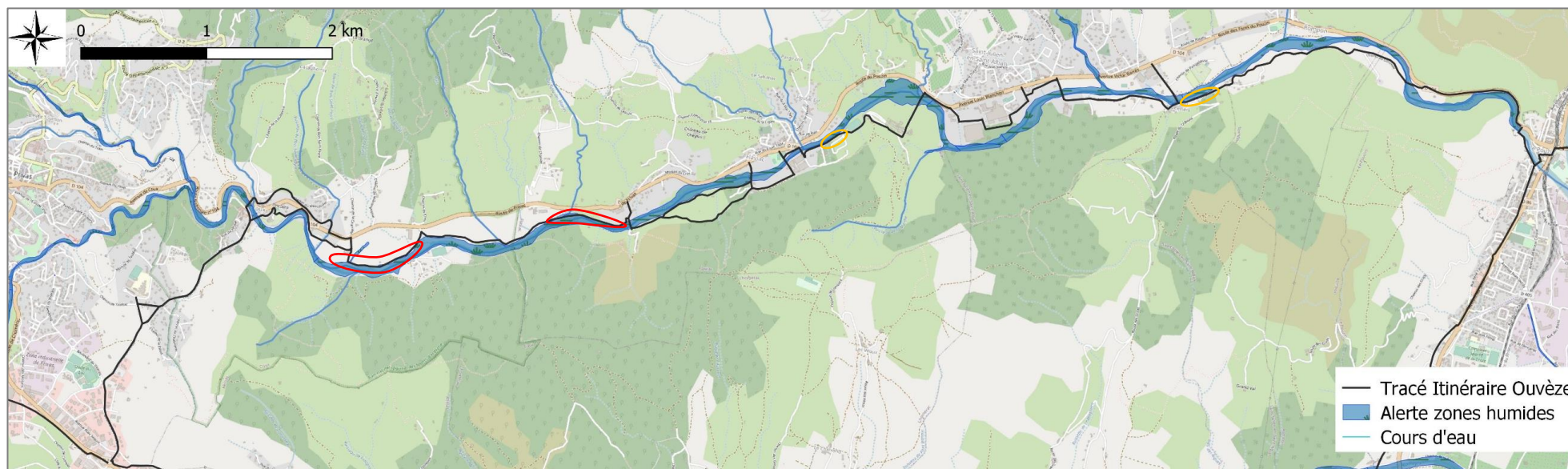
Des cartes ont également été réalisées à une échelle communale et sont consultables dans l'atlas annexé.

On observe certaines suspicions de zones humides aux abords immédiats du tracé projet, mises en évidence par des cercles rouge et orange sur la carte ci-dessous (les ponts et encorbellements étant aériens, ils ne sont pas mis en évidence puisqu'ils n'attenteront pas au caractère humide du sol).

On note néanmoins que les 2 secteurs entourés en orange correspondent à un tracé sur voiries existantes (route sans nom à Flaviac et Route Montmartel à l'Est de St-Julien-en-St-Alban), sur lesquels les aménagements consistent uniquement en de simples jalonnements. De cette façon, sans modification de l'emprise existante de ces voiries sur ces 2 secteurs, il n'y a pas de sensibilité accrue à ces endroits.

En revanche, concernant les 2 autres secteurs en amont, s'agissant d'une voie agricole à conforter et d'un nouveau tracé à créer, des investigations sur site seront menées de manière à confirmer ou lever le doute sur l'existence de zone humide au droit de ces tronçons.

Schéma 18 : Inventaire des zones humides sur le territoire régional (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)



2.3.2.4. TRAME VERTE ET BLEUE DU SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITE DES TERRITOIRES

La trame verte et bleue est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques. Elle constitue un outil d'aménagement durable du territoire et contribue à un état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau.

Leur identification et leur délimitation doivent notamment permettre aux espèces animales et végétales dont la préservation ou la remise en bon état constitue un enjeu national ou régional de se déplacer pour assurer leur cycle de vie et favoriser leur capacité d'adaptation. Ces continuités écologiques sont identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique, élaborés conjointement par les présidents de conseils régionaux et les préfets de région.

Les continuités écologiques constituant la trame verte et bleue comprennent les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques. Elles sont définies par l'article R 371-19 du code de l'environnement, comme suit :

- Les **réservoirs de biodiversité** : Ces réservoirs sont des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement en ayant notamment une taille suffisante, qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces.
- Les **corridors** : 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. Les corridors écologiques peuvent être linéaires, discontinus ou paysagers.

A l'échelle de la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes, c'est le SRADDET qui constitue le document cadre à l'échelle régionale de définition et de mise en œuvre de la trame verte et bleue. Cette dernière a été définie au SRCE de l'ancienne région Rhône-Alpes telle que suit.

Le tracé de l'itinéraire cyclable traverse, outre des secteurs urbanisés, des espaces perméables liés aux milieux terrestres qui jouent un rôle de corridor entre les réservoirs biologiques. On note également la présence d'un corridor d'échelle régionale 'fuseau à remettre en bon état' traduisant un principe de connexion global entre le versant Nord et le versant Sud de la vallée, au niveau de la commune de Coux.

L'Ouvèze est représenté comme cours d'eau à remettre en bon état.

Schéma 19 : Eléments de la trame verte et bleue sur le secteur étudié (SRCE Rhône-Alpes)



- La Trame bleue :**
- Cours d'eau et tronçons de cours d'eau d'intérêt écologique reconnu pour la Trame bleue
- Objectif associé : à préserver
 - Objectif associé : à remettre en bon état
- Grands lacs naturels**
- Objectif associé : à remettre en bon état
Lac Léman, Le bourget du Lac, Aiguebelle, Lac de Paladru
 - Objectif associé : à préserver
Lac d'Annecy
- Espaces de mobilité et espaces de bon fonctionnement des cours d'eau**
- Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état
- Zones humides - Inventaires départementaux**
- Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état
Pour le département de la Loire, seules les zones humides du bassin Rhône-Méditerranée sont représentées

Réservoirs de biodiversité :

- Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état

Corridors d'importance régionale :

- | Fuseaux | Axes | Objectif associé : |
|---------|------|--------------------------|
| | | - à préserver |
| | | - à remettre en bon état |

Espaces perméables terrestres * : continuités écologiques fonctionnelles assurant un rôle de corridor entre les réservoirs de biodiversité

- Perméabilité forte
- Perméabilité moyenne

Espaces perméables liés aux milieux aquatiques *

* constitués à partir des données de potentialité écologique du RERA (Réseau Ecologique de Rhône-Alpes, 2010)

Grands espaces agricoles participant de la fonctionnalité écologique du territoire

La connaissance de leur niveau réel de perméabilité reste à préciser

Principaux secteurs urbanisés et artificialisés, localisés à titre indicatif (Corine Land cover, 2006)

- Plans d'eau
- Cours d'eau permanents et intermittents, canaux

Infrastructures routières

- Type autoroutier
- Routes principales
- Routes secondaires
- Tunnels

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées principales et LGV
- Tunnels

Inventaire des points et des zones de conflits (non exhaustif) :

- Points de conflits (écrasements, obstacles...)
- Zones de conflits (écrasements, falaises, obstacles, risques de noyade...)

Référentiel des obstacles à l'écoulement des cours d'eau (ROE V5, mai 2013)

Projets d'infrastructures linéaires

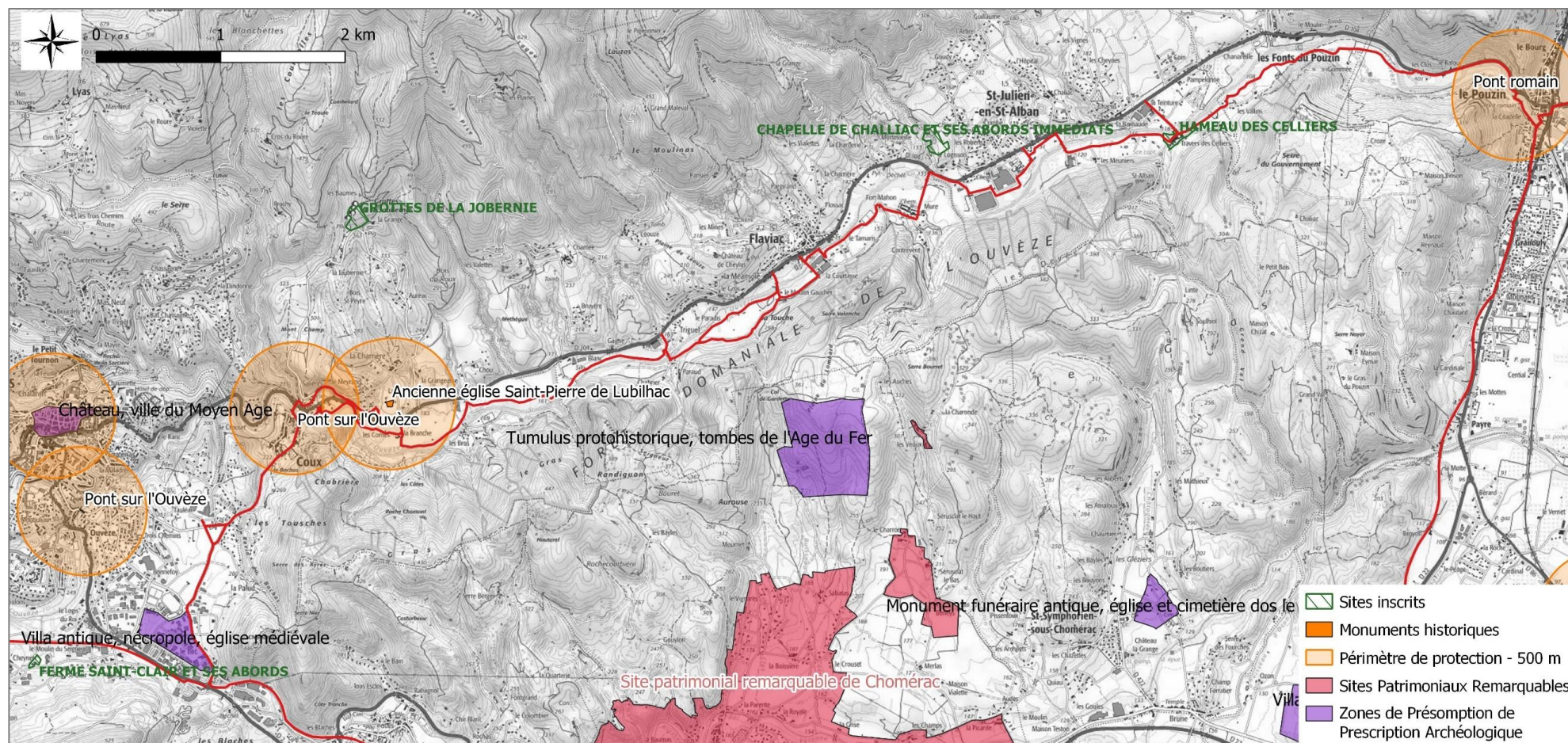
- Routes, autoroutes
 - Voies ferrées
- Pour le tracé Lyon-Turin, les sections de tunnel ne sont pas représentées (Données non exhaustives)

2.4. PATRIMOINE PAYSAGER ET HISTORIQUE

Les éléments qui constituent le patrimoine paysager et historique (sites classés, sites inscrits, monuments historiques, sites archéologiques, sites patrimoniaux remarquables) ont été identifiés ici de manière relativement exhaustive, mais n'ont cependant pas fait l'objet d'une description détaillée.

La carte suivante présente le patrimoine paysager et historique présents dans le secteur d'étude.

Schéma 20 : Patrimoine paysager et historique sur le secteur étudié (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)



2.4.1. SITES CLASSES ET SITES INSCRITS

La loi du 2 mai 1930, désormais codifiée (articles L.341-1 à 342-22 du code de l'environnement), prévoit que les monuments naturels ou les sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque présentant un intérêt général peuvent être protégés. Elle énonce deux niveaux de protection :

- L'inscription est la reconnaissance de l'intérêt d'un site dont l'évolution demande une vigilance toute particulière. C'est un premier niveau de protection pouvant conduire à un classement.
- Le classement est une protection très forte destinée à conserver les sites d'une valeur patrimoniale exceptionnelle ou remarquable.

Le but est de favoriser une évolution harmonieuse de l'espace ainsi protégé. « L'inscription entraîne [...] l'obligation de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante en ce qui concerne les fonds ruraux et d'entretien normal en ce qui concerne les constructions sans avoir avisé, quatre mois à l'avance, l'administration » (alinéa 4- art L 341-1 du code de l'Environnement). Les modifications sont autorisées par le maire, après avis de l'Architecte des Bâtiments de France. La DREAL peut demander à être associée à l'instruction des dossiers en cas de difficulté ou de projets délicats.

Le classement a pour objectif principal de maintenir les lieux en l'état. La conservation y est la règle, la modification l'exception. Les modifications énoncées dans le décret du 15 décembre 1988 et pour l'essentiel mineures, relèvent d'une autorisation du préfet, délivrée après avis de l'architecte des bâtiments de France et si nécessaire, de la DREAL. Les modifications plus importantes sont instruites par la DREAL et autorisées par le ministre chargé des sites, après avis de la commission départementale des sites, perspectives et paysages.

L'itinéraire cyclable traverse le site inscrit le 20/12/1945 « Hameau des Celliers » sur la commune de Saint-Julien-en-Saint-Alban.

2.4.2. MONUMENTS HISTORIQUES

La loi fondamentale de 1913 concerne les édifices « classés monuments historiques » et « inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques ». Cette distinction a des implications juridiques et fiscales, mais suppose la même rigueur en ce qui concerne la conservation. Certains monuments historiques, dont les plus connus sont les cathédrales, ou de grands châteaux sont propriétés de l'État ; l'Architecte des Bâtiments de France est dans ce cas conservateur des bâtiments, chargé d'en surveiller l'état général, de définir et d'ordonner les travaux d'entretien et de la restauration nécessaires.

Dans le cas de monuments historiques appartenant à des propriétaires privés ou des collectivités locales, l'Architecte des Bâtiments de France peut assurer une maîtrise d'ouvrage déléguée. Les monuments inscrits ou classés au titre de la loi du 30 Décembre 1913 bénéficient d'un périmètre de protection visuelle de 500 mètres en périphérie, défini par le Ministère de la Culture.

Le périmètre de protection constitue une contrainte forte, car l'intrusion dans ce périmètre nécessite l'approbation du Ministère de la Culture sur les principales caractéristiques du projet.

L'itinéraire cyclable traverse 3 périmètres de protection de monuments historiques inscrits. Il s'agit du pont Romain à Le Pouzin, l'ancienne église St-Pierre de Lubilhac à Coux et le pont sur l'Ouvèze à Coux.

2.4.3. SITES ARCHEOLOGIQUES

Le Code du patrimoine prévoit que certaines catégories de travaux et d'aménagements font l'objet d'une transmission systématique et obligatoire au préfet de région afin qu'il apprécie les risques d'atteinte au patrimoine archéologique et qu'il émette, le cas échéant, des prescriptions de diagnostic ou de fouille.

Les catégories de travaux concernés sont : les zones d'aménagement concerté (ZAC) et les lotissements affectant une superficie supérieure à 3 ha, les aménagements soumis à étude d'impact, certains travaux d'affouillement soumis à déclaration préalable et les travaux sur immeubles classés au titre des Monuments Historiques (livre V, article R. 523-4).

L'itinéraire cyclable se développe dans la vallée de l'Ouvèze, qui a probablement été utilisée dès la préhistoire comme passage entre la vallée du Rhône et le Massif Central. Plus près de notre ère, des traces de vestiges romains attestent une occupation organisée du territoire.

Sur la commune de Privas, on note l'existence d'une zone de présomption archéologique dénommée « Villa, nécropole, église médiévale ».

De par sa nature, le présent projet n'est pas concerné par les dispositions du Code du patrimoine, et rappelons que le tracé repose essentiellement sur des voies existantes. Néanmoins, dans le cas où des découvertes fortuites seraient réalisées, les services de la DRAAC en seraient immédiatement informés.

2.4.4. SITES PATRIMONIAUX REMARQUABLES

Depuis la loi relative à la liberté de création, à l'architecture et au patrimoine (dite LCAP) du 7 juillet 2016, les Zones de Protection du Patrimoine Architecture, Urbain et Paysager (ZPPAUP) sont devenues des Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR). Il s'agit de servitudes d'utilité publique (SUP) composée d'un rapport de présentation, d'un zonage et d'un règlement qui viennent compléter les documents d'urbanisme.

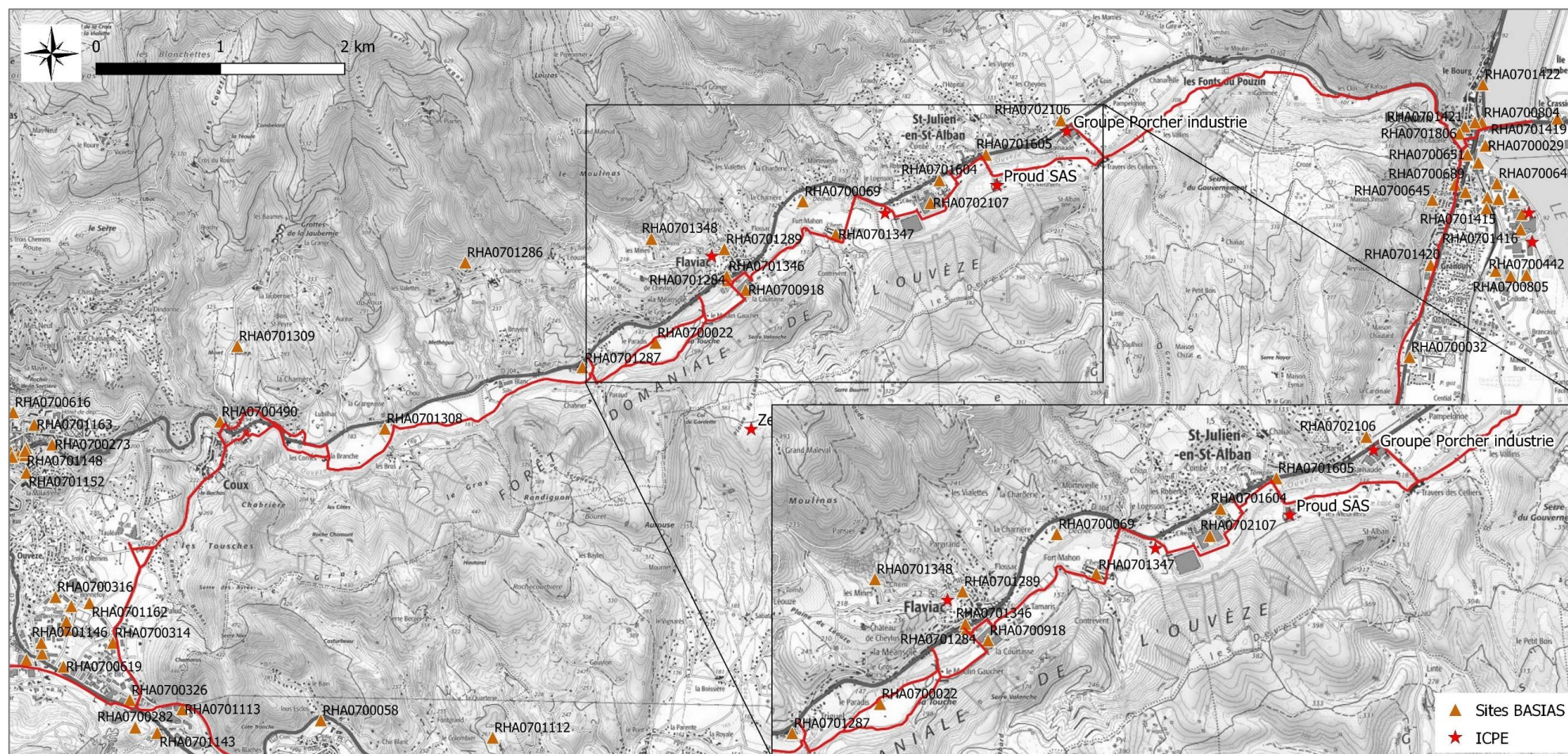
L'itinéraire cyclable n'est concerné par aucun site patrimonial remarquable.

2.5. ACTIVITES & NUISANCES ANTHROPIQUES

À ce stade préalable du diagnostic, les nuisances anthropiques n'ont pas été étudiées de manière complètement exhaustive. Seules les nuisances associées aux risques industriels et à la pollution des sols ont été prises en compte puisqu'elles peuvent avoir un impact sur le projet ou sur les investigations complémentaires à mener en amont. Les nuisances sonores et acoustiques ne représentant pas un enjeu déterminant dans le cadre d'un projet d'aménagement cyclable, elles n'ont pas été traitées ici.

La carte suivante présente les installations classées et les sites et sol pollués présents dans le secteur d'étude.

Schéma 21 : ICPE et sites et sols pollués (Data.gouv et GéoRisque)



2.5.1. INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Certaines installations du territoire de la communauté d'agglomération peuvent entraîner des risques, nuisances ou pollutions, et sont donc soumises à la législation des installations placées pour la protection de l'environnement (ICPE) conformément à la loi du 19 juillet 1976 et son décret d'application du 21 septembre 1977.

L'article L.511-1 du code de l'environnement vient préciser ce qu'est une ICPE : « Les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique. »

Les différentes activités concernées sont répertoriées au sein d'une nomenclature qui définit, en fonction de différents critères de classement, si les installations sont soumises à déclaration, enregistrement ou si elles relèvent du régime d'autorisation. Certaines installations particulièrement dangereuses peuvent également faire l'objet servitude d'utilité publique.

Aucun site Seveso n'est répertorié sur le secteur d'étude. Le tracé cyclable passe à proximité de trois ICPE prenant place sur le territoire de St-Julien-en-St-Alban, ne représentant pas un enjeu particulier : Proud SAS est définitivement fermée depuis 2016 ; Contifibre et le groupe Porcher ont des activités de « Fabrication de fibres artificielles ou synthétiques ». On notera qu'il a été retenu d'éviter de longer l'usine Secondly à Flaviac qui présente une citerne à gaz. Pour se faire, la variante retenue consiste à franchir le pont de la Courtasse, longer le parc Changeat, puis franchir de nouveau l'Ouvèze en empruntant et reconstruisant l'ancien pont de Flaviac.

2.5.2. SITES ET SOLS POLLUES

Le développement urbain et industriel peut être à l'origine d'une pollution des sols, avec un risque sanitaire pour les populations exposées directement ou indirectement (par l'eau potable, les cultures...).

La loi ALUR de 2014 a renforcé la prise en compte de la pollution des sols au sein des documents d'urbanisme. Elle prévoit notamment l'élaboration par l'Etat d'une liste de Secteurs d'Information sur les Sols (SIS) répertoriant les « terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et de mesures de gestion de la pollution ».

La liste des SIS sera mise à jour annuellement : il s'agira d'ajouter des SIS (pollutions avérées lors d'études de pollution) soit d'en supprimer si l'aménageur, le propriétaire est en capacité de justifier la dépollution ou la mise en compatibilité des sols avec le changement de destination.

Les SIS sont alimentés par les données BASOL (base de données sur sites et sols pollués) et BASIAS (inventaire historique de sites industriels et activités de service).

Le tracé de l'itinéraire cyclable projeté s'inscrit en dehors des emprises des zones potentiellement polluées, le plus souvent sur le domaine public où le risque de rencontrer des sites ou sols pollués est relativement limité. Les contraintes associées à la présence potentielle de sols pollués sont donc relativement faibles.

2.6. COMPATIBILITE AVEC LES PROJETS

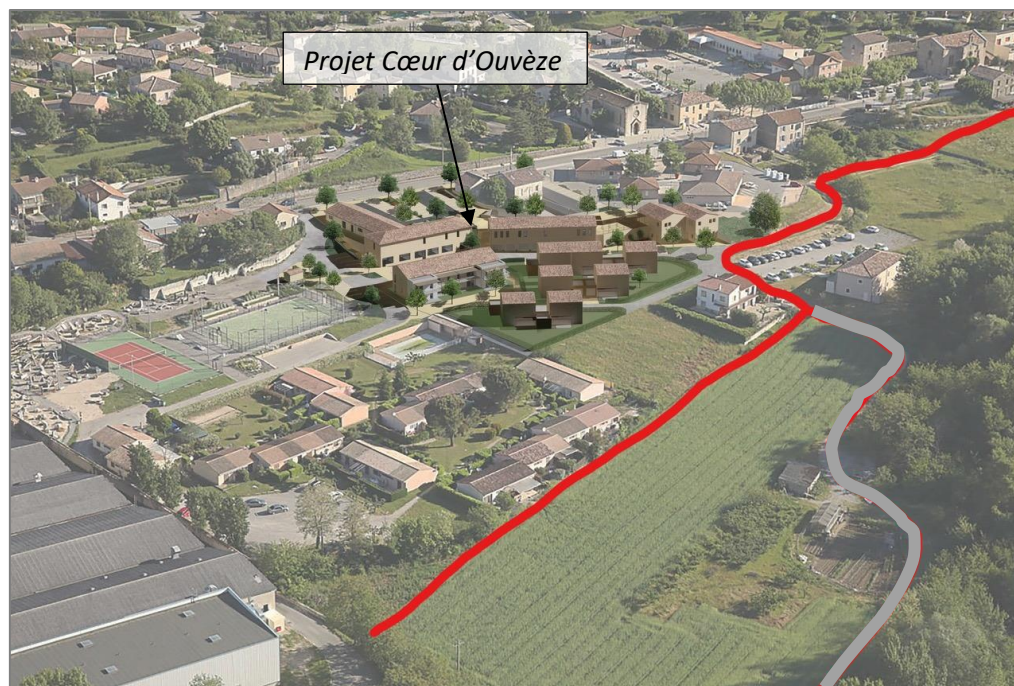
2.6.1. PROJET URBAIN CŒUR D'OUBEZE

Ce projet urbain nommé « Cœur d'Ouvèze » présente un programme d'urbanisation mixte développé sur la commune de Saint-Julien-en-Saint-Alban, dont la commune en est le maître d'ouvrage. Le projet, inscrit entre la Rte Cardinale et la Queue de Loup, comporte ainsi une plateforme commerciale, un centre de santé territorial, des logements individuels et collectifs, des espaces publics aménagés.

Le tracé projeté du Véloroute a pris en compte ce futur aménagement en permettant de le desservir, sans le traverser, tel que présenté sur le schéma ci-dessous. L'itinéraire empruntera ainsi la voie existante à l'arrière de la place Queue de Loup, puis suivra l'impasse de l'Ouvèze sur environ 40 m, avant de bifurquer le long du champ et rejoindre le boisement à l'arrière de la zone des Espinets.

On notera que l'itinéraire retenu est celui représenté en tracé rouge.

Schéma 22 : Superposition du projet Cœur d'Ouvèze avec le tracé du Véloroute



2.6.2. PROJET DE RESTAURATION DE L'OUVÈZE

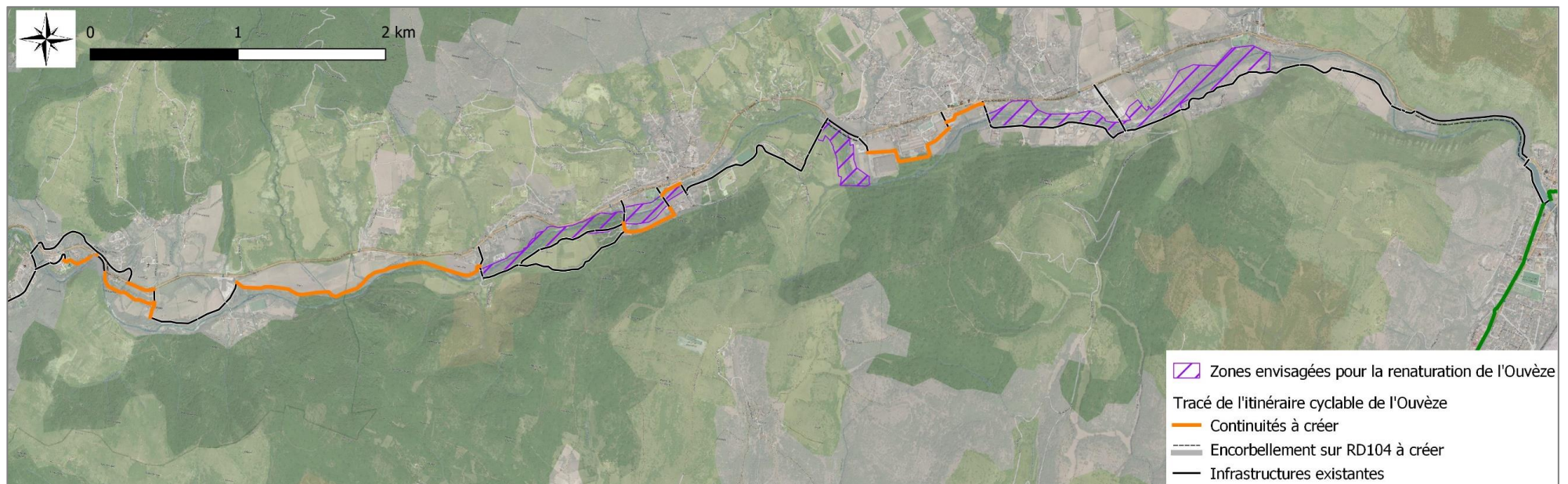
Les risques d'inondation dans la vallée de l'Ouvèze sont très présents, tels que vu au chapitre 2.2.3.

De manière à réduire ces risques, le service Rivière de la CAPCA a engagé des réflexions portant sur des aménagements de zones d'expansion de crue pour gérer les phénomènes de crues de l'Ouvèze.

En ce sens, quatre secteurs d'intervention ont été identifiés entre Flaviac et Rompon, il s'agit des secteurs listés ci-dessous d'amont en aval, et présentés sur la carte suivante :

- Secteur seuil du Gaucher ;
- Secteur seuil de Mure ;
- Secteur aval pont des Meuniers,
- Secteur aval pont des Celliers.

Schéma 23 : Superposition du projet avec les projets de renaturation de l'Ouvèze



Le tracé du véloroute a été retenu en prenant en compte les emprises de ces différents projets de renaturation de l'Ouvèze.

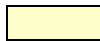
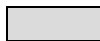
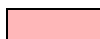
Ainsi aux alentours de ces projets, le tracé emprunte des infrastructures existantes longeant les périmètres définis, ou crée de nouvelles continuités en périphérie, telles qu'au niveau du secteur du seuil du Gaucher, mais sans jamais venir perturber les zones définies par la CAPCA.

3. SYNTHÈSE, HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET MESURES MISES EN ŒUVRE

Le tableau suivant retranscrit la synthèse de l'état initial en s'attachant à définir et à hiérarchiser les sensibilités et les contraintes environnementales sur l'ensemble du tracé étudié.

Lorsque cela a été possible, nous nous sommes attachés à définir les principaux enjeux auxquels le projet devra répondre. Il est important de signaler que cette hiérarchisation ne tient pas compte du projet. Les potentielles études complémentaires à mener ont également été identifiées dans ce tableau, et les premières mesures Eviter, Réduire, Compenser, intégrées au présent stade d'étude, sont également mises en évidence.

Le code couleur utilisé est le suivant :

	Absence de sensibilités ou de contraintes initiales ET/OU enjeux faibles
	Sensibilités ou contraintes initiales modérés ET/OU enjeux modérés
	Sensibilités ou contraintes initiales importantes ET/OU enjeux importants

On notera que le tracé retenu et présenté ici découle non seulement d'une réflexion vis-à-vis des contraintes sécuritaires, techniques et financières, mais également d'une première prise en compte des enjeux environnementaux.

Dans un premier temps, on rappellera que le tracé s'inscrit principalement dans les milieux artificialisés urbains et agricoles, et repose en grande partie sur des voiries et chemins agricoles existants, voir des sentiers. La création de nouveaux tronçons se cantonne à créer une continuité entre les différentes sections empruntées par l'itinéraire cyclable. Les revêtements en enrobé ne seront pas utilisés en milieu naturel, au profit de stabilisés.

D'autre part, le tracé tâche en grande partie à éviter les zones suspectées comme humides, et certaines sections comme la partie Est au Pouzin a été retenue pour ses incidences moindres sur la faune. En effet, l'aménagement en encorbellement à la RD104, plutôt que sur la falaise en rive droite de l'Ouvèze, permet d'éviter de perturber cet habitat reconnu pour être fréquenté par les chiroptères.

Enfin, on rappellera que le tracé retenu prend compte du projet de renaturation de l'Ouvèze, en évitant les zones d'expansion de crue identifiées par ce projet pour gérer les phénomènes de crues, ainsi que le projet urbain Cœur d'Ouvèze.

Le tracé de la phase 1 repose sur des infrastructures déjà existantes ou concerne des tronçons inscrits en milieu urbain. De fait, les aménagements consistant majoritairement en des jalonnements, adaptations ou confortement de voies, ne représentent pas des enjeux aussi importants que les phases 2 et 3 vis-à-vis de l'environnement, qui elles entraînent la création de nouvelles voies en milieu agricole, ou s'inscrivent en bord de falaises.

Les études environnementales prévues à ce stade et identifiées au tableau suivant seront effectuées concomitamment aux études de conception plus avancées du projet. Leurs résultats et analyses seront présentés au dossier répondant à la réglementation Loi sur l'eau, qui présentera également les mesures ERC mises en œuvre pour prendre en compte les enjeux identifiés.

Tableau 2: Synthèse des sensibilités et des contraintes environnementales sur le tracé étudié

THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES TRAITEES DANS LE DIAGNOSTIC		CARACTERISTIQUES, SENSIBILITES OU CONSTRAINTES ACTUELLES	HIERARCHISATION & DEFINITION DES ENJEUX	ETUDES COMPLEMENTAIRES ET MESURES INTEGREES AU PROJET
COMPARTIMENT TERRESTRE	Relief et topographie	Le tracé s'inscrit dans la vallée et suit la pente homogène et relativement douce formée par la rivière de l'Ouvèze.	Sensibilités et/ou contraintes initiales faibles et absence d'enjeu lié au relief.	Des levés topographiques seront réalisés pour appréhender plus finement les travaux de nivellement à engager sur certains tronçons.
	Nature des sols	Le tracé de l'itinéraire se développe principalement sur les alluvions.	Sensibilités et/ou contraintes initiales faibles et enjeux faibles en ce qui concerne les contraintes géotechniques à prendre en compte pour l'aménagement d'une voie cyclable.	Des études géotechniques seront engagées au préalable pour déterminer la structure du sol en surface et adapter l'aménagement.
	Risques naturels liés à la nature des sols	Les risques naturels sont liés aux tectoniques des plaques : risque sismique modéré ; à la géologie : risque de glissements de falaises ; et à la nature du sol : exposition modérée de retrait/gonflement des argiles.	Sensibilités et/ou contraintes initiales et enjeux faibles vis-à-vis des risques naturels liés à la nature des sols.	Les études géotechniques réalisées en parallèle de la conception du projet, intégreront une analyse du risque naturel.
COMPARTIMENT AQUATIQUE	Eaux souterraines	Le tracé étudié se développe au-dessus de la nappe alluviale et des calcaires jurassiques et n'est pas concerné par de périmètre de protection de captage.	Sensibilités et/ou contraintes initiales faibles et absence d'enjeu lié à la recharge de l'aquifère ou à la protection de la qualité de la ressource en eau souterraine.	Aucune préconisation particulière en ce qui concerne l'étude des eaux souterraines.
	Eaux superficielles	Le contexte hydrographique local est marqué par l'Ouvèze et ses nombreux affluents. Le relief marqué des versants de la vallée forme des axes de ruissellements qui rejoignent les divers ruisseaux ou directement l'Ouvèze depuis le fond de vallée.	Sensibilités et/ou contraintes initiales modérées et enjeux potentiellement modérés liés au maintien des continuités hydrauliques, à la non-dégradation de la qualité des rejets et à la limitation du phénomène de ruissellement.	Des mesures spécifiques seront développées dans le cadre de la conception du projet pour éviter autant que possible les impacts sur le fonctionnement hydraulique actuel et limiter l'impact sur le phénomène de ruissellement. En ce sens, des solutions d'aménagements adaptés à chaque situation seront étudiés pour assurer le franchissement des axes d'écoulements, tels que des passages à gué, ouvrages d'art, (...) dimensionnés et positionnés de façon à ne pas engendrer d'obstacle à l'écoulement...

THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES TRAITEES DANS LE DIAGNOSTIC		CARACTERISTIQUES, SENSIBILITES OU CONTRAINTES ACTUELLES	HIERARCHISATION & DEFINITION DES ENJEUX	ETUDES COMPLEMENTAIRES ET MESURES INTEGREES AU PROJET
				<p>Les nouveaux linéaires créés en milieu naturel seront aménagés en stabilisé renforcé, préférentiellement au niveau du terrain naturel.</p> <p>Les ruissellements générés par la nouvelle voie cyclable seront pris en charge par des techniques alternatives (infiltration, noues, ...).</p>
	Risques d'inondation	Compte tenu de sa localisation à proximité immédiate avec l'Ouvèze, le tracé est directement concerné par le risque d'inondation en cas de débordement du cours d'eau.	Sensibilités et/ou contraintes initiales modérées et enjeux potentiellement modérés liés au maintien des capacités d'expansion du cours d'eau en cas de crue.	<p>Des mesures spécifiques seront développées dans le cadre de la conception du projet, principalement autour du nivellement afin d'obtenir un bilan déblais-remblais positif. D'une manière générale, le tracé sera préférentiellement aménagé à la hauteur du terrain naturel, de façon à garantir la transparence hydraulique vis-à-vis de l'écoulement de l'eau de ruissellement et des crues.</p> <p>Concernant les franchissements de cours d'eau, les nouveaux aménagements mis en place assureront le bon écoulement des eaux et seront positionnés et dimensionnés de manière à ne pas créer d'obstacle en période de crue.</p> <p>Le projet veillera également à respecter le règlement du PPRI en vigueur.</p>
MILIEUX ENVIRONNANTS	Occupation actuelle des sols	L'occupation actuelle des sols sur l'ensemble du tracé étudié diffère selon les portions. Dans le cas présent, il a été distingué : les voiries et ponts existants, les chemins agricoles, les sentiers, les zones urbaines, les fonds de vallée agricole, les zones boisées.	Sensibilités et/ou contraintes initiales potentiellement importantes au droit des sentiers, des zones boisées et des fonds de vallée. Enjeux potentiellement importants de part et d'autre du tracé liés à la destruction d'habitats naturels ou d'espèces floristiques, et à la perturbation de la faune.	<p>Sur la base du linéaire de voies nouvellement créées, on estime à 0,6 ha la consommation d'espace agricole, et dans une moindre mesure de lisière boisée.</p> <p>Une étude faune flore sera menée sur les secteurs à enjeu pour mieux caractériser la biodiversité locale. Cette étude contribuera également à la réflexion sur le travail de conception autour du projet pour aboutir à un aménagement de moindre impact.</p>
	Zones naturelles protégées	<p>Le secteur Ouest du projet d'itinéraire cyclable s'inscrit en partie sur le territoire du Parc Naturel Régional des Mont d'Ardèche.</p> <p>Sur la partie de l'itinéraire cyclable au niveau du Pouzin, le tracé projeté longe et</p>	Sensibilités et/ou contraintes initiales potentiellement importantes à proximité et au droit des sites NATURA 2000. Enjeux potentiellement importants vis-à-	L'étude faune-flore sera particulièrement exhaustive et vigilante aux abords des sites NATURA 2000 afin d'évaluer l'impact potentiel du projet.

THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES TRAITEES DANS LE DIAGNOSTIC		CARACTERISTIQUES, SENSIBILITES OU CONSTRAINTES ACTUELLES	HIERARCHISATION & DEFINITION DES ENJEUX	ETUDES COMPLEMENTAIRES ET MESURES INTEGREES AU PROJET
		localement traverse le site « Rivières de Rompon – Ouvèze – Payre » protégé par le réseau NATURA 2000.	vis des espèces et habitats protégés au titre du réseau NATURA 2000.	
	Zones naturelles inventoriées	L'itinéraire cyclable projeté longe 2 ZNIEFF de type I « Plateau de Rompon » et « Plateau des Gras, serre de gouvernement ».	Sensibilités et/ou contraintes initiales importantes liées à la présence de plusieurs ZNIEFF à proximité du tracé étudié. Enjeux importants liés à la préservation de ces éléments du patrimoine naturel.	L'étude faune-flore pourra s'appuyer sur les inventaires déjà réalisés dans le cadre des ZNIEFF auxquels elle pourra apporter des compléments ou mises à jour selon les résultats des investigations sur site.
MILIEUX ENVIRONNANTS	Zones humides	Localement, des sections du tracé étudié se développent sur des terrains ayant été identifiés par la DREAL comme potentiellement humide.	Sensibilités et/ou contraintes initiales importantes liées à la potentielle présence de zones humides sur le tracé étudié. Enjeux importants liés à la préservation des zones humides ou à leur restauration (pour compenser en cas de destruction).	Des investigations complémentaires seront engagées dans le cadre des études préalables au projet afin de vérifier la présence ou non de zones humides sur les emprises du tracé. Ces investigations comprendront un volet pédologique et floristique (qui s'inscrira dans le cadre de l'étude faune-flore). La densité de sondages pédologiques à mettre en œuvre sera définie en concertation avec les services de l'Etat. Dès qu'il sera possible, le tracé évitera les zones caractérisées comme humides.
	Trame verte et bleue	Le tracé de l'itinéraire cyclable projeté traverse quelques espaces perméables liés aux milieux terrestres, qui jouent un rôle de corridor entre les réservoirs biologiques. Il est également concerné par un corridor d'échelle régionale sur le territoire de Coux.	Sensibilités et/ou contraintes initiales faibles à modérées et enjeux plutôt faibles liés au maintien des espaces et corridors écologiques.	L'étude faune flore veillera à intégrer les enjeux associés au maintien des espaces perméables et du corridor écologique.
PATRIMOINE PAYSAGER ET HISTORIQUE	Sites classés et inscrits	Le tracé de l'itinéraire cyclable projeté traverse le site inscrit des « Hameau des Celliers ».	Sensibilités et/ou contraintes initiales modérées compte tenu de la présence d'un site inscrit sur le tracé étudié. Enjeux modérés liés à la préservation de ces éléments patrimoniaux.	Une concertation sera engagée avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) en amont afin de prendre pleinement connaissance de leurs recommandations sur ce projet d'itinéraire cyclable et de les intégrer par la suite à la conception du projet.
	Monuments historiques	Les secteurs sur les communes de Coux et Le Pouzin sont concernés par la présence des	Sensibilités et/ou contraintes initiales modérées compte tenu de la présence de	Une concertation sera engagée avec l'ABF en amont afin de prendre pleinement connaissance de leurs

THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES TRAITEES DANS LE DIAGNOSTIC		CARACTERISTIQUES, SENSIBILITES OU CONSTRAINTES ACTUELLES	HIERARCHISATION & DEFINITION DES ENJEUX	ETUDES COMPLEMENTAIRES ET MESURES INTEGREES AU PROJET
		périmètres de protection autour des monuments protégés.	monuments historiques à proximité du projet. Enjeux modérés liés à la préservation de ces éléments patrimoniaux.	recommandations sur ce projet d'itinéraire cyclable et de les intégrer par la suite à la conception du projet.
	Sites archéologiques	Sur le secteur Ouest à Privas, une zone de présomption de prescription archéologique a été définie.	Sensibilités et/ou contraintes initiales modérées compte tenu du contexte archéologique sensible en vallée de l'Ouvèze. Enjeux modérés liés à la préservation de ces éléments patrimoniaux.	Si les enjeux demeurent limités en raison de faibles travaux d'affouillement pour la mise en œuvre d'une voie cyclable, la CAPCA s'engage toutefois à signaler aux services de la DRAC toute découverte fortuite mise à jour lors des travaux.
	Sites Patrimoniaux Remarquables	Le tracé se situe en dehors de tout Site Patrimonial Remarquable.	Sensibilités et/ou contraintes initiales faibles et enjeux faibles en l'absence de Site Patrimonial Remarquable.	Aucune préconisation particulière en ce qui concerne les sites patrimoniaux remarquables.
ACTIVITES ET NUISANCES ANTHROPIQUES	ICPE	Le tracé étudié passe à proximité de 2 ICPE en activité dans le domaine « Fabrication de fibres artificielles ou synthétiques ».	Sensibilités et/ou contraintes initiales faibles et enjeux faibles liés à l'activité industrielle (hors risques technologiques des usines SEVESO).	Aucune préconisation particulière en ce qui concerne les ICPE localisées à proximité du tracé étudié.
	Risques technologiques	Aucun site SEVESO ne prend place aux alentours du tracé.	Sensibilités et/ou contraintes initiales nulles et enjeu nul.	Aucune préconisation.
	Sites et sols pollués	Le tracé étudié s'inscrit en dehors des emprises des zones potentiellement polluées, le plus souvent sur le domaine public où le risque de rencontrer des sites ou sols pollués est relativement limité.	Sensibilités et/ou contraintes initiales faibles vis-à-vis d'une potentielle présence de sols pollués et enjeux faibles pour un projet d'aménagement cyclable.	Aucune préconisation particulière en ce qui concerne la prise en compte des sols pollués dans le cadre du projet.

4. PLANNING PREVISIONNEL DES ETUDES A MENER

L'avis des services de l'Etat sur le présent dossier de cas par cas permettra de constituer les dossiers de consultations des entreprises concernant les études faune/flore à mener et les investigations zones humides.

Si, comme nous le présentons au regard des faibles sensibilités environnementales (absence de milieux protégé ou inventorié dans les alentours du tracé, absence de sensibilité vis-à-vis des zones humides), la phase 1 peut être exemptée d'évaluation environnementale, la phase opérationnelle de cette phase 1 pourra être engagée en fin d'année 2021, avec un commencement des travaux préparatoires de coupe des arbres dès le début 2022, respectant la période de repos végétatif.

Les phases opérationnelles de la phase 2 pourront elles, débuter à l'issu de l'analyse des résultats de l'étude faune/flore en 2023. Puis les phases opérationnelles de la phase 3 ne seront engagées qu'à l'issue de la réalisation de la phase 2.

