

**VÉLOROUTE VOIE VERTE DE LA VALLÉE DU
JABRON**
TRONÇON 2 - LA BATIE ROLLAND -
DIEULEFIT

DOSSIER DE CONCERTATION
articles L. 121-17 et R. 121-19 à R. 121-21
du code de l'environnement



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

SOMMAIRE

1/ LA PROCÉDURE DE CONCERTATION

1.1 Rappel juridique

1.2 Objectifs & modalités de la concertation (Fixés par délibération du Comité Syndical du SMBRJ du 17 décembre 2025)

2/ CONTEXTE

2.1 Contexte historique

3/ LE CONCEPT DE VÉLOROUTE VOIE VERTE & LES OBJECTIFS

3.1 Le concept

3.2 Les objectifs

4/ CHOIX DU FUSEAU D'ÉTUDE

5/ CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

6/ PRINCIPE DES MESURES ERC (ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL)

7/ PLANNING PRÉVISIONNEL

8/ BUDGET PRÉVISIONNEL



1/ LA PROCÉDURE DE CONCERTATION

1.1 RAPPEL JURIDIQUE

Le projet de véloroute voie verte du Jabron représente du fait de sa nature, un aménagement susceptible de modifier "de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique" de la zone d'étude.

En parallèle à la concertation publique organisée par M. le Préfet de la Drôme sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes du Poët-Laval et Dieulefit, le SMBRJ engage une concertation publique dans le cadre des articles L. 121-17 et R. 121-19 à R. 121-21 du code de l'environnement.

Elle se déroulera dans les 5 communes traversées : La Batie-Rolland, La Bégude-de-Mazenc, Souspierre, Le Poët-Laval et Dieulefit.

1.2 OBJECTIFS & MODALITÉS DE LA CONCERTATION (fixé par délibération du Comité Syndical du SMBRJ du 17/12/2024)

Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- Informer les habitants et acteurs concernés ;
- Recueillir les différents avis sur les principes d'aménagements ;
- Débattre sur les différents aspects du projet : son opportunité, ses caractéristiques ou orientation principale, les enjeux socio-économiques qui s'y attachent, et les impacts significatifs qu'il peut avoir sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Modalités :

Le présent dossier de concertation présente la synthèse des informations sur le projet et engage la concertation sur ces bases.

Il est mis à disposition des habitants en mairie, au siège du SMBRJ, sur les sites internet des communes concernées et du SMBRJ.

Un registre des observations est parallèlement mis à la disposition des visiteurs aux mêmes endroits pour y inscrire leurs remarques et ainsi participer à la réalisation du projet.

Une adresse mail de dépôt d'observations et de doléances est mise à la disposition par le SMBRJ : contact@smbrij.fr

Le public peut également transmettre ses observations par courrier à l'adresse suivante :

Monsieur le Président
Syndicat Mixte du Bassin du Roubion et du Jabron
135 chemin de Bec de Jus – 26450 CLEON D'ANDRAN



2/ CONTEXTE

Le projet de la véloroute voie verte du Jabron consiste en la réalisation d'un itinéraire cyclable sur environ 20 km qui traversera La Bâtie-Rolland, la Bégude-de-Mazenc, Souspierre, Le Poët-Laval et Dieulefit. Il sera relié à l'itinéraire déjà existant de Montélimar à La Bâtie Rolland, lui-même relié à la ViaRhôna.

Il s'agira d'un itinéraire continu sur 3 sections avec une interruption à la Bégude-de-Mazenc et une section naturelle à Souspierre, non accessible à tous les usagers.

Cet itinéraire traverse des paysages typiques de la région avec un contraste fort entre les secteurs marqués par le relief à l'Est (notamment au défilé de Souspierre qui constitue une contrainte très forte sur l'itinéraire) et les grandes étendues agricoles planes à l'Ouest.



2.1 CONTEXTE HISTORIQUE

Historiquement (2004), la véloroute voie verte du Jabron relie Montélimar à Dieulefit par un itinéraire de 42 km. Des études ont été lancées en juin 2006 pour analyser les différentes variantes du projet selon les contraintes du territoire.

Les objectifs du projet étaient de :

- Réaliser un itinéraire linéaire et continu à destination quasi exclusive des déplacements non-motorisés, principalement des cyclistes ;
- Redécouvrir le Jabron et le Roubion par le biais d'un tracé au plus près de ces deux rivières ;
- Découvrir une vallée perpendiculaire à la vallée du Rhône et l'arrière-pays ;
- Réaliser une infrastructure touristique de découverte et de mise en valeur des territoires et des activités des territoires traversés, adaptée au tourisme vert et rural.
- Favoriser les déplacements doux (domicile-travail, domicile-école)

En 2013 les études ont été relancées selon deux tronçons distincts :

- Une section de Montélimar à La-Bâtie-Rolland (20.5 km), section réalisée ;
- Une section de la Bâtie-Rolland à Dieulefit, objet du présent dossier.





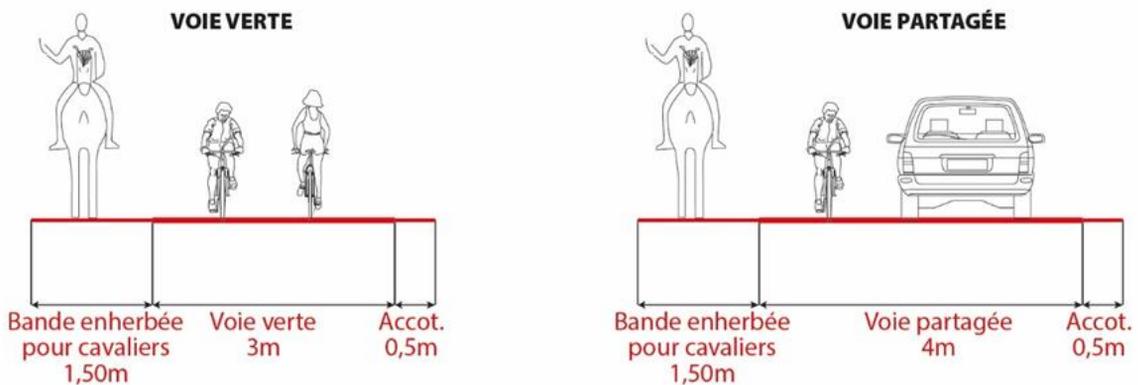
3/ LE CONCEPT DE VELOURUTE VOIE VERTE & LES OBJECTIFS

3.1 LE CONCEPT

Le traitement de la véloroute peut se décomposer en 2 types d'aménagements différents pour ce projet :

- La voie partagée : il s'agit d'une voie où le cycliste cohabite avec d'autres modes de transport. Ces aménagements peuvent se faire sur des routes déjà existantes, des chemins ruraux, ...
- La voie verte en site propre : il s'agit d'un aménagement en site propre, réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et sous certaines conditions aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements doux de la population locale.

PROFILS EN TRAVERS TYPE



3.2 LES OBJECTIFS

Les grands objectifs de la véloroute voie verte du Jabron sont :

- Tourisme vert :
 - L'itinéraire s'insère dans un large maillage cyclable (véloroute voie verte de Montélimar à La Bâtie Rolland connectée elle-même à la Via Rhôna) ;
 - La découverte des paysages caractéristiques du territoire ;
 - La découverte du patrimoine culturel.





- Culture vélo et développement durable : une voie verte comme instrument d'aménagement du territoire et de diversification de l'offre locale.
- Santé publique : une véloroute voie verte pour participer à l'amélioration de la santé publique grâce à l'utilisation de modes de déplacements doux tels que le vélo, le roller, la marche à pied...



- Sécurité routière : une véloroute voie verte pour limiter les déplacements cyclistes sur des routes départementales particulièrement fréquentées (RD540)
- Développement économique : une véloroute voie verte dont l'impact économique local est attesté partout où il en existe sur le territoire national.
- **L'accessibilité à tous** : les caractéristiques techniques de la véloroute voie verte du Jabron permettent l'accessibilité à tous (PMR, trottinette, vélo, rollers, ...) sur 3 sections continues.

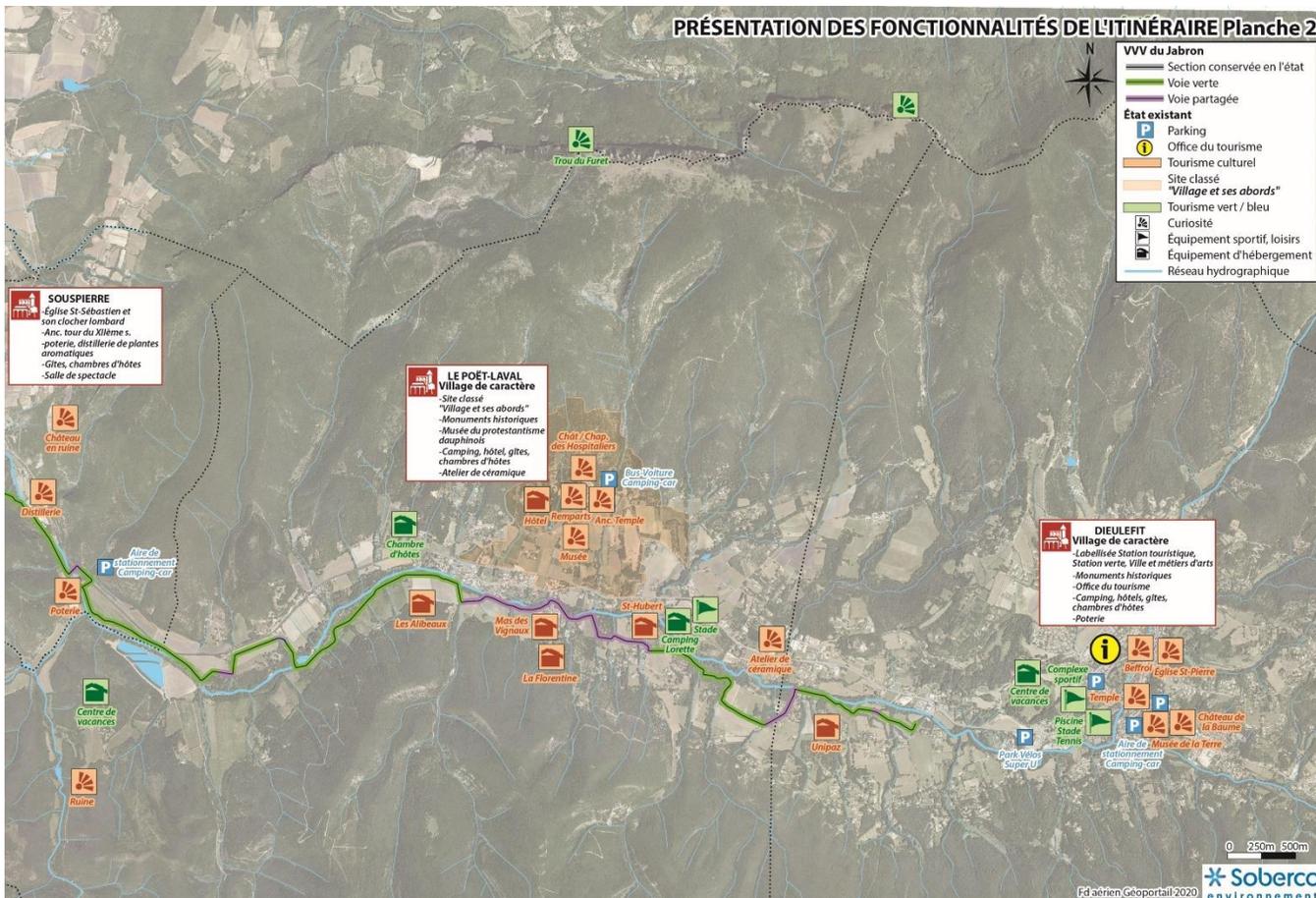
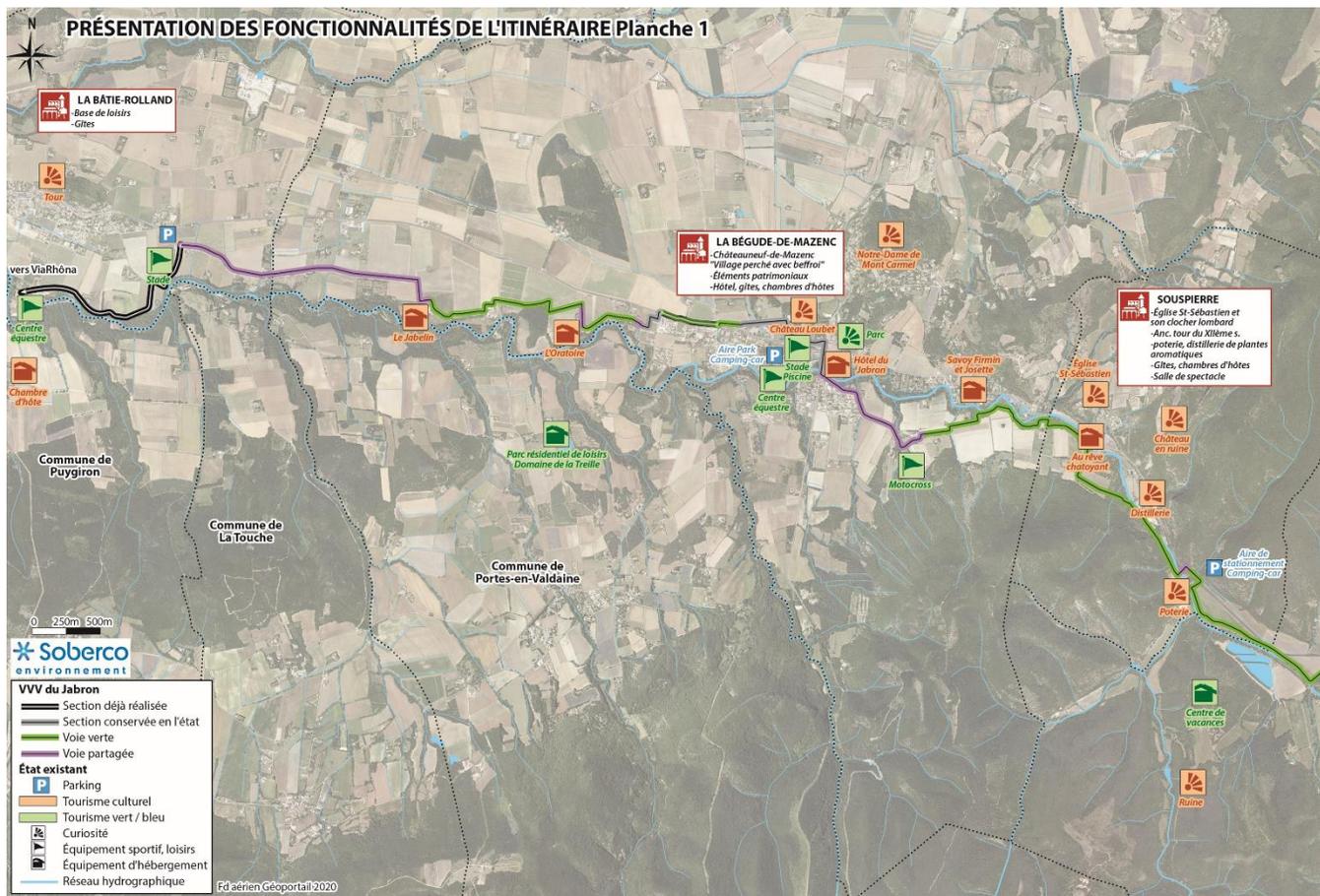
Deux interruptions sont présentes :

- La Bégude-de-Mazenc, traversée dans le parc urbain ;
- Souspierre : traversée en zone naturelle avec seulement un modelage naturel et non de l'enrobé.





Présentation des fonctionnalités de l'itinéraire





4/ CHOIX DU FUSEAU D'ÉTUDE

A l'issue de l'analyse des différentes variantes envisagées et au regard des attentes exprimées, le tracé retenu apporte le meilleur compromis en termes d'amélioration des déplacements, d'impacts sur l'environnement et d'aspects techniques et financiers.

Le projet vise à répondre avec efficacité aux objectifs définis d'un itinéraire cyclable permettant de faire découvrir le territoire et son paysage à travers un tourisme durable. La pratique des mobilités douces et le report modal de la voiture vers le vélo est également l'un des objectifs de cet itinéraire cyclable.

L'objectif d'assurer la sécurité des utilisateurs a permis de guider le tracé de la véloroute voie verte. Les variantes envisagées sur les routes fortement fréquentées (les routes départementales) ont été écartées. C'est le cas du défilé de Souspierre, où un passage sur la RD 540 était envisagé afin de contourner le passage sur les berges du Jabron. Toutefois, la sécurité des utilisateurs aurait été compromise du fait de la faible largeur de la bande cyclable.

La préservation de la biodiversité a également été un critère essentiel pour le tracé. Le projet limite au maximum les emprises sur des espaces naturels sensibles, notamment les espaces boisés. Le tracé évite donc les milieux écologiques sensibles comme des zones humides. De plus, la mise en œuvre de certains ouvrages comme les passerelles ou linéaires de platelage, a été choisie afin de limiter au maximum les impacts sur les milieux naturels, le cours d'eau et sa ripisylve.

Le tracé tient également compte du cadastre afin de limiter les expropriations et la fragmentation des parcelles, particulièrement sur les zones agricoles où le tracé se tient en bordure de parcelles. Ainsi pour la majorité du projet, le tracé passe en limite de parcelles.

Le choix du revêtement de la voie (enrobé) a été fait de façon à répondre aux objectifs premiers de sécurité des utilisateurs et d'accès au plus grand nombre (PMR, rollers...) et d'entretien des ouvrages. Cependant, d'autres solutions techniques pourront être examinées de manière à limiter au maximum les impacts environnementaux du projet.



5/ CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

Contexte général

La zone d'étude située en Drôme provençale présente un fort attrait touristique. Des activités culturelles, liées aux sports en plein air (vélo, équitation, sports aquatiques, chasse et pêche) sont régulièrement pratiquées.

Contexte topographique

La topographie du site d'étude est relativement marquée, avec un dénivelé de l'ordre de 200 m entre Montélimar et Dieulefit.

Contexte hydraulique

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

Contexte écologique

Le site d'étude présente de forts enjeux écologiques avec la présence de certaines espèces protégées d'oiseaux, d'amphibiens, de reptiles et de mammifères.

Contexte milieu naturel

Le secteur de la véloroute voie verte du Jabron présente une palette de milieux naturels plutôt variée. Il est possible de retrouver des milieux boisés, prairiaux, agricoles et cours d'eau. Certains milieux présentent de forts enjeux écologiques notamment avec les boisements des forêts alluviales et des zones humides. Le tracé évite globalement les zones sensibles à fort enjeu.

Contexte agricole

La véloroute voie verte traverse un contexte très agricole. Les parcelles se développent souvent jusqu'aux abords de la rivière, celle-ci étant néanmoins protégée par un cordon boisé. Les cultures sont dominées par les céréales et les oléagineux pour La Bâtie-Rolland et la Begude-de-Mazenc. Entre Souspierre et Dieulefit, le parcellaire, plus petit, accueille essentiellement des prairies.

Contexte urbain et déplacements

Le site d'étude est relié à la véloroute voie verte reliant Montélimar à La Bâtie-Rolland, elle-même relié à la ViaRhôna. Plusieurs sentiers de randonnées sont accessibles, notamment avec le passage de plusieurs chemins de Grande Randonnée, comme le GR965, GR9, et GR429.

Contexte paysager

Le site d'étude peut se décomposer en 2 unités paysagères distinctes avec :

- Des paysages ouverts avec des villages situés en hauteur, entre La Bâtie-Rolland et Souspierre ;
- Un paysage plus sauvage enserré par les montagnes et les massifs boisés, entre Souspierre et Dieulefit.



6/ PRINCIPE DES MESURES ERC (ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL)

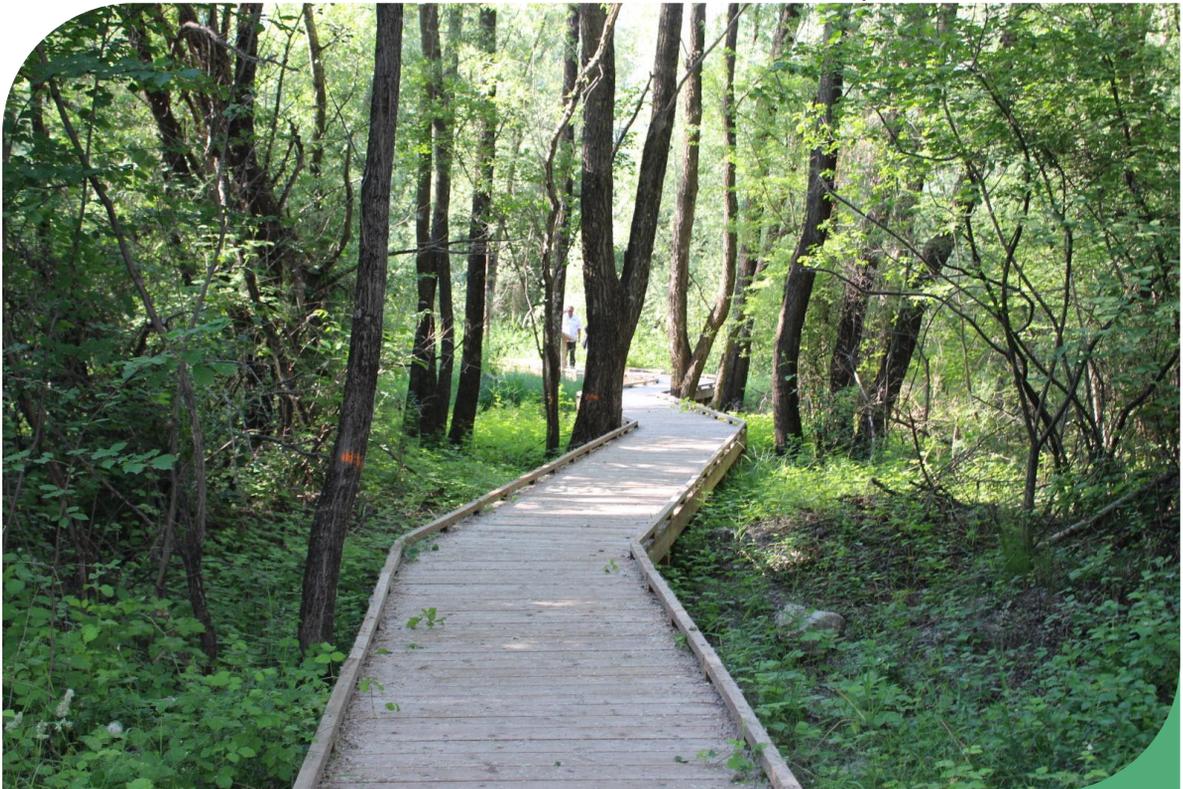
L'aménagement de la Véloroute Voie verte du Jabron engendre certains impacts sur l'environnement tels que :

- Un effet d'emprise sur les milieux naturels ;
- La destruction temporaire de milieux naturels en phase travaux liée à la circulation des engins ;
- Le dérangement de la faune pendant la période de travaux ;
- La fragmentation de l'habitat des espèces.

Ainsi pour limiter ces impacts, la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) est appliquée. Elle a pour objectif « d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits » (notreenvironnement.gouv.fr).

Des mesures sont donc mises en place avec :

- Des mesures d'évitement et de réduction en phase travaux :
 - Adaptation des phases travaux selon les périodes de reproduction des espèces ;
 - Mise en place de pistes de chantier sur des secteurs de moindre sensibilité ;
 - Renaturation des espaces après la phase chantier ;
 - Protection de certains milieux naturels durant toute la période de travaux ;



Exemple de platelage tel que prévu sur des zones plus sensibles



- Des mesures d'évitement et de réduction pendant la phase exploitation :
 - Evitement de certains milieux naturels (zone humide par adaptation du tracé) ;
 - Mise en place d'une section avec modelage sur terrain naturel le long du Jabron ;
 - Accompagnement de la piste cyclable par une bande enherbée ;
 - Valorisation écologique comme des secteurs de berges, aujourd'hui dégradée ;
 - Gestion des espèces exotiques envahissantes ;
 - Valorisation écologique de parcelles au sein de réservoir écologique ;



Exemple de projet de renaturation dans le secteur du haut-roubion (mesure de compensation)

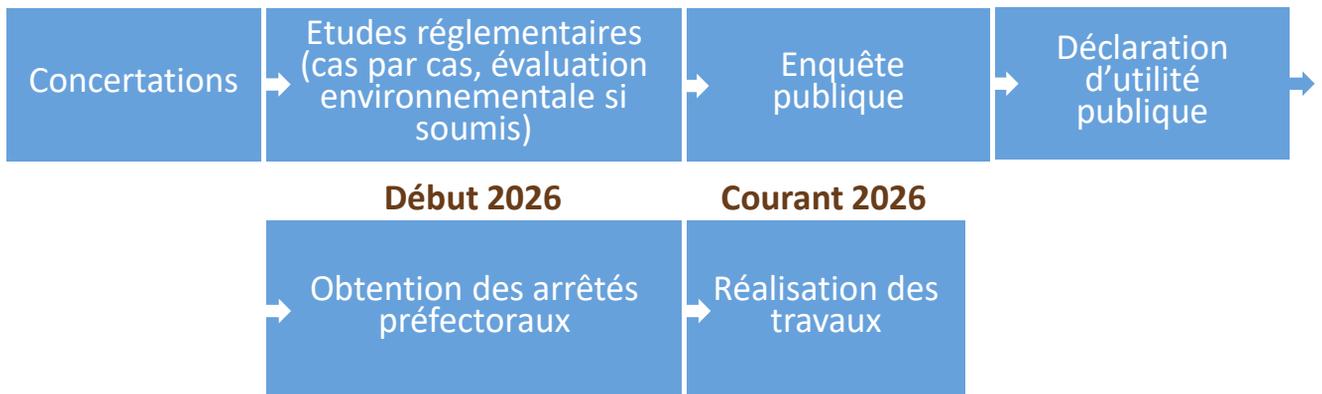
Globalement les mesures d'évitement et de réduction permettent de réduire les impacts environnementaux du projet et d'encadrer la phase travaux. La renaturation de certains secteurs permettra de valoriser certains espaces et de renforcer la continuité écologique.

Les mesures de compensation au titre de la biodiversité ont pour objectif de renaturer des secteurs sans fort intérêt écologique, pour y créer un milieu avec une forte valeur écologique. Ces mesures sont situées à l'échelle du territoire, autour du Jabron et du Roubion. Le projet prend donc en compte les impacts qu'il génère et met en place des actions pour limiter ces derniers à l'échelle du territoire.



7/ PLANNING PRÉVISIONNEL

Février 2025



8/ BUDGET PRÉVISIONNEL

Acquisitions foncières	200 00 €
Travaux préparatoires	280 000 €
Voirie	2 710 000 €
Assainissement	32 000 €
Signalisation/Jalonnement	78 000 €
Ouvrages d'art	682 000 €
Sous-total HT	4 013 000 €
Aléas (8%)	305 000 €
TOTAL HT	4 318 000 €

Une étude commandée par le Conseil Départemental de la Drôme en 2007 a mis en évidence que sur les 8 tracés constituant le schéma départemental des VVV de la Drôme, celui de la Vallée du Jabron arrive largement en tête avec des retombées économiques estimées alors à 1 021 000 € par an.