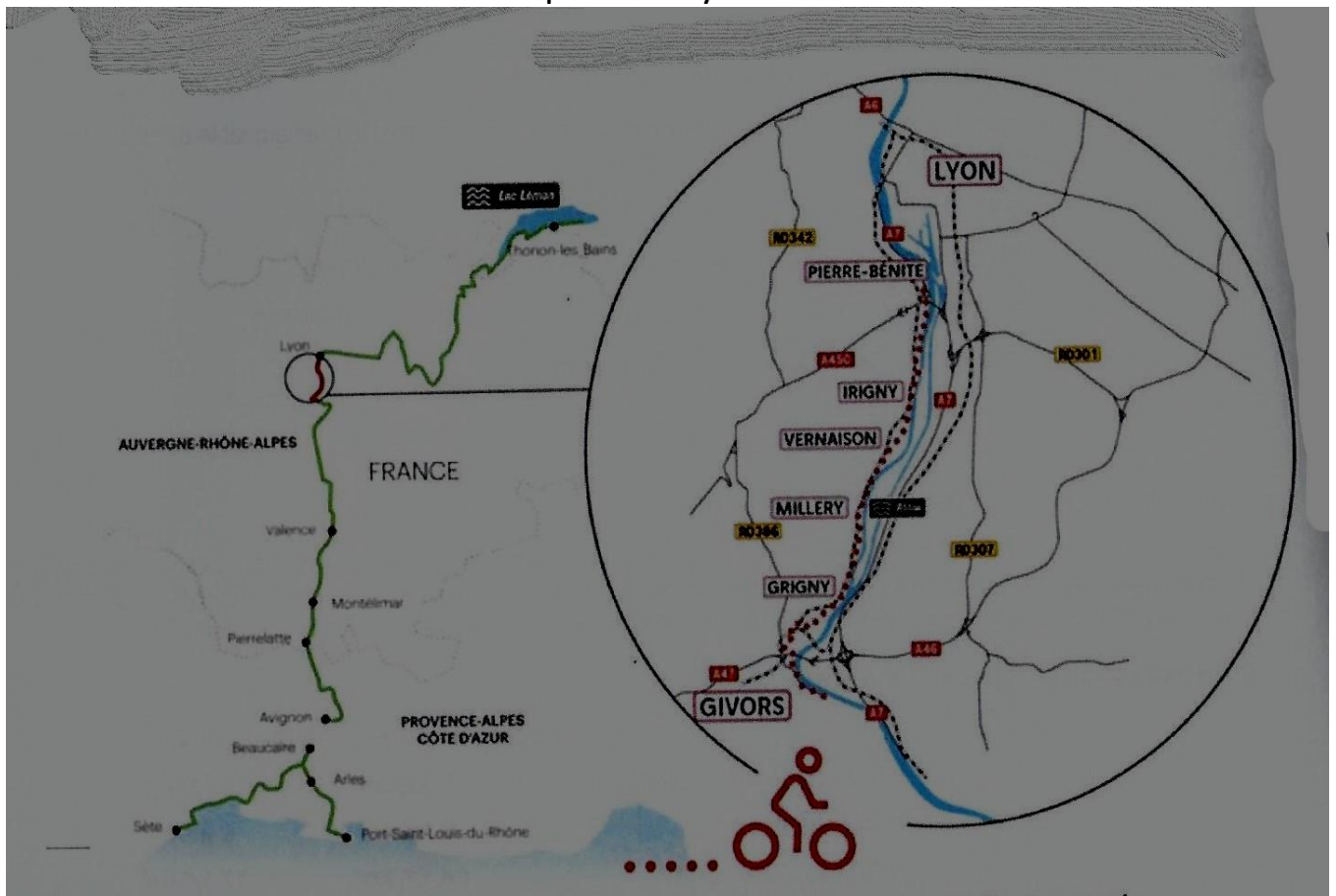




Enquête publique

Préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement d'une section de la ViaRhôna entre les communes de Pierre-Bénite et Givors et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la métropole de Lyon



Conclusions motivées de la commission d'enquête

1 Préambule

1-1 Le projet

L'itinéraire vélo-route Européen (EV 17) dénommé ViaRhôna doit relier à terme le Léman à la mer en empruntant un axe longeant le Rhône et passant par les villes de Genève, Lyon, Vienne, Valence, Orange, Avignon et Arles.

Un des maillons manquants de cet aménagement est la section au sud de Lyon entre Pierre Bénite et Givors dont la Région Auvergne Rhône Alpes a pris en charge la maîtrise d'ouvrage.

Une première étude de faisabilité a été réalisée en 2017 où ont été notamment comparés deux tracés au sud de Vernaison : soit par la rive droite, soit par la rive gauche du Rhône.

Suite à cette phase d'étude une première soumission du projet a été faite aux services de l'État au titre du cas par cas. Cette demande a fait l'objet d'une décision en date du 16 août 2018 de non soumission à évaluation environnementale.

Une concertation publique a été organisée du 4 au 28 juin 2019 avec des réunions publiques dans les cinq mairies concernées par le projet et un bilan de cette concertation est joint au dossier d'enquête.

Un nouveau projet modifié a été soumis au titre du cas par cas aux services de l'État qui a conduit comme le précédent à un avis de non soumission à évaluation environnementale (décision du 13 janvier 2021), sachant qu'il est précisé que la réalisation de la phase 2 du projet (voir ci-dessous) devra faire l'objet de demandes d'autorisations environnementales préalables à sa réalisation

Le projet de voie verte proposé est découpé en 7 séquences que le maître d'ouvrage réalisera en deux phases :

-la phase 1 correspondant aux séquences urbaines (séquences 1,3,5,6 et 7) sera réalisée dans un premier temps.

-la phase 2 correspondant aux séquences 2 et 4 situées en zones naturelles sensibles (zones humides et espèces protégées) ne pourra être envisagée qu'après obtention des autorisations environnementales.

1-2 Le déroulement de la procédure d'enquête

Mr le Président du Tribunal Administratif de Lyon a désigné (décision N° E21000043/69 du 7 avril 2021), à la demande de Mr le Préfet du Rhône, une commission d'enquête composée de trois membres et un suppléant

L'arrêté d'ouverture d'enquête (Arrêté n° E-2021-156 du 15 juillet 2021) a été pris par Mr le Préfet du Rhône et porte sur deux enquêtes conjointes :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la métropole de Lyon
- une enquête parcellaire

Les modalités d'information du public

L'affichage de terrain a été effectif dans les cinq mairies concernées par l'enquête et sur 30 points d'affichage sur le terrain.

L'information légale par voie de presse a été faite dans deux journaux « Le Progrès » les 6 et 27 septembre et le « Tout Lyon » le 10 septembre et 8 octobre conformément aux textes en vigueur, avant le démarrage de l'enquête et en cours d'enquête.

Les modalités de consultation du dossier et de dépose des observations

Le dossier était consultable dans les cinq mairies participantes à l'enquête et sur le site internet.

Les observations ont été faites sur un registre électronique dont le lien était précisé dans l'arrête d'ouverture d'enquête et sur des registres papiers disponibles dans chacune des mairies.

Le nombre d'observations reçues pendant la durée de l'enquête a été de 153 dont 137 sur le registre électronique ramené à 116 après décompte de doublons et 37 sur les registres papier

Douze permanences de trois heures se sont tenues conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête (3 dans chacune des mairies de Vernaison et de Givors et 2 dans chacune des mairies de Pierre Bénite, d'Irigny et de Grigny).

- Les 30 septembre ,13 octobre et 27 octobre à Givors
- Les 29 septembre et 16 octobre à Grigny
- Les 29 septembre 13 octobre et 27 octobre à Vernaison
- Les 5 octobre et 22 octobre à Irigny

-Les 5 octobre et 27 octobre à Pierre Bénite

Au total ce sont 50 personnes qui ont été reçues

L'enquête a été close conformément à son arrêté d'ouverture le 27 octobre à minuit.

Aucune réunion publique n'a été demandée au cours de l'enquête ni aucune demande de prolongation.

2-L'analyse de la commission

Cette analyse s'appuie sur les 153 observations du public reçues au cours de l'enquête et regroupées en 11 thèmes décrits et commentés dans le rapport.

Elle prend en compte les éléments du mémoire en réponse du maître d'ouvrage au PV de synthèse.

2.1 Sur le dossier et le déroulement de l'enquête

Le dossier est complet même si on peut regretter qu'il éclaire insuffisamment le public sur la justification des choix opérés en l'absence d'informations sur la fréquentation future de la voie et surtout sur la nature et les attentes des différents publics qui seront amenés à l'utiliser

On peut regretter également l'absence d'une comparaison large de variantes notamment pour éviter le passage dans la zone naturelle à protéger.

L'enquête s'est déroulée par ailleurs conformément à son arrêté d'ouverture, sans incidents

2.2 Sur la procédure retenue

L'enquête publique préalable à la DUP porte sur la réalisation d'un tronçon de la ViaRhôna sur 18 kms de Pierre Bénite à Givors qui sera réalisée en deux phases.

Les sections urbaines seront réalisées lors d'une première phase. Quant à la phase 2 concernant des sections situées en zone naturelle sensible elles devront faire préalablement à leur réalisation l'objet d'études d'impacts et obtenir les autorisations environnementales nécessaires

La commission trouve regrettable que les demandes d'autorisations nécessaires pour la réalisation de cette deuxième phase de travaux dans les zones naturelles soient différées. Cela peut être considéré comme un défaut d'information du public et ne permet pas de garantir que le tracé proposé pour la DUP puisse être maintenu dans ce secteur, ni même que la jonction entre les sections urbaines de la phase 1 puissent être assurées.

2.3 Sur l'intérêt public du projet et les attentes qu'il suscite

L'utilité publique du projet est incontestable autant par le fait qu'il constitue un maillon manquant du projet ViaRhôna lui-même d'intérêt public, mais aussi pour favoriser les changements de comportement notamment dans les déplacements quotidiens en incitant à utiliser le vélo plutôt que la voiture (changements contribuant à la santé et à la lutte contre les émissions de CO2).

Les attentes fortes manifestées pour une réalisation rapide de ce projet sont compréhensibles mais ne doivent pas occulter les problèmes soulevés auxquels il convient d'apporter des réponses.

Concernant les retombées économiques et touristiques escomptées, elles ne sont pas estimées dans le dossier et risquent d'être moins importantes qu'espérées par certains, la proximité d'étapes incontournables sur la ViaRhôna, comme Lyon, risquant de rendre moins attractif une halte sur cette partie de l'itinéraire.

En tout état de cause la perspective de ces retombées socio-économiques et le développement touristique ne doivent pas conduire à sacrifier les espaces naturels qui sont les vrais atouts touristiques du secteur.

2.4 Sur le passage dans une zone naturelle sensible

- les impacts environnementaux

Le choix d'un tracé à travers une zone reconnue d'une très grande richesse environnementale et d'une grande fragilité sans avoir mené les études d'impacts nécessaires ni avoir obtenu les autorisations administratives paraît incongru.

D'autant plus qu'aucune information sérieuse n'est fournie dans le dossier pour estimer ces impacts et ébaucher des dispositions pour les réduire et les compenser

La seule évocation du problème dans le dossier c'est de prétendre que les impacts seront limités du fait que seront utilisés des chemins existants pour réaliser la piste. Il est d'ailleurs présenté dans le dossier des photos de ces chemins au caractère effectivement très bucolique mais aucun photomontage pour présenter ce qu'ils deviendront après la réalisation d'une piste de 3 m de large assorti de deux accotements de 1m chacun !

Les travaux nécessaires pour réaliser cette piste dans un tel environnement sont également très édulcorés. A un seul endroit dans le dossier est évoqué un excédent de matériaux dans cette zone de 40 000 m³. Rien n'est dit du décaissement de 1m de profondeur sur 5m de large qui sera nécessaire pour enlever les limons et constituer avec des matériaux d'apports le corps de chaussée, ni des impacts de ce massif drainant dans une zone humide !!

Alors qu'il est à noter que les travaux de la première phase sont décrits plus précisément-

- l'intérêt de ce passage en zone naturelle pour les cyclotouristes de la « ViaRhôna » et pour les déplacements quotidiens de type domicile travail

Le choix de passer dans cette zone paraît plus comme résultant d'un parti pris que d'une recherche rationnelle de tracé.

-les variantes présentées sont toutes des variantes locales restant dans le périmètre de la zone naturelle.

-la piste sera inondable à une fréquence au minimum annuelle (3 fois en 2021) et il n'est donné dans le dossier aucune précision sur cette probabilité d'inondation ni sur le linéaire concerné ni sur les conséquences en termes d'entretien, ni sur la mise en place d'un quelconque itinéraire de déviation

-le passage en sous-bois à certaines périodes de l'année et aux heures auxquelles la piste sera fréquentée par des usagers effectuant des trajets domicile travail est perçu comme dangereux au point que son éclairage est revendiqué par certains

- Enfin du fait de l'absence de chiffres de fréquentation par type d'utilisateur dans ce secteur, (comme dans les autres d'ailleurs) le conflit potentiel d'usage entre ces cyclistes en transit et les promeneurs très nombreux qui profitent de la quiétude des lieux à la recherche d'une nature authentique à observer est complètement occulté.

2.5 Sur les variantes suggérées et les adaptations du tracé demandées

Nombre de variantes et d'adaptations du tracé paraissent justifiés et solidement argumentés, notamment pour des problèmes de sécurité ou de conflit d'usage.

3 Conclusions et avis de la commission

L'intérêt public et l'attente forte que cette réalisation suscite plaiderait en faveur d'un avis favorable, si ce n'est que ce n'est pas la réalisation du maillon manquant de la ViaRhôna qui est en cause mais bien le tracé retenu pour le faire.

Les modifications très ponctuelles du tracé pour tenir compte de certaines observations du public (notamment pour des raisons de sécurité dans les zones urbaines) auraient pu faire l'objet de simples réserves.

Mais les insuffisances du dossier :

- pour justifier que le tracé retenu dans la zone naturelle extrêmement sensible (7kms sur les 18 de projet) est le plus pertinent.
- pour garantir que les impacts environnementaux dans cette zone seront bien pris en compte après qu'ait été réalisé la phase 1 du projet qui rendra quasiment incontournable la traversée de la zone naturelle pour la phase 2
- pour analyser et traiter les conflits potentiels d'usages sur cette voie en l'absence de données de fréquentation par type d'usagers et par secteurs.
- pour apprécier les conséquences de l'inondabilité de la piste (occurrence, ampleur, entretiens itinéraires de déviation...)

Ces lacunes sont d'autant plus regrettables qu'elles ont privées le public, dans le cadre de cette enquête, d'informations indispensables pour qu'il puisse se prononcer en connaissance de cause.

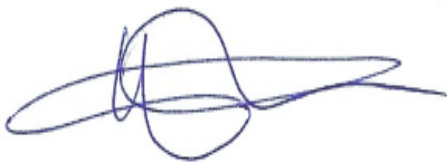
En conséquence la commission donne un avis défavorable au projet et à la mise en compatibilité des PLU qui en découle

La commission est consciente du retard que pourrait apporter sa décision dans la réalisation du projet mais considère que ce retard est dû essentiellement à la stratégie du maître d'ouvrage qui a tardé à engager des études environnementales considérant que ces dernières relèveraient de la phase 2 alors que les phase 1 et 2 relèvent uniquement du chantier et pas des études.


Lyon le 25/11/2021

Les commissaires enquêteurs


Annabelle Le Bris



Gaston Martin



Le président de la commission d'enquête



S Alexis