

ANNEXE

Au Rapport d'enquête publique

1- Observations du public

1.1	observations du registre électronique	p 2
1.2	observations des registres papier	p 79
	A Pierre Bénite	p 79
	B Irigny	p 83
	C Vernaison	p 89
	D Grigny	p 100
	E Givors	p 106
1.3	Tableau récapitulatif des observations reçues	p 112

2-Procès-verbal de synthèse

Document joint

3-Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Document joint

1 Observations du public

1.1 Observations du registre électronique

Les observations sont reproduites dans l'intégralité de leur contenu (sans formule de politesse, quand il y en avait, et sans corrections)

Le nom du contributeur est indiqué lorsqu'il a été fourni dans la rubrique qui était indiquée pour le faire, en absence de nom dans cette rubrique la contribution est considérée comme étant anonyme.

A la suite de chaque contribution figure un commentaire de la commission d'enquête qui renvoi sur les chapitres du rapport qui traitent des remarques et objections qui y sont formulées.

Numéro : 1 Stéphane Poncet

« Renversé par une voiture en juin dernier dans le rond-point de Pierre-Bénite en effectuant mon trajet domicile travail (Oullins=>Solaize) (malgré une piste cyclable peinte au sol), je suis convaincu que la sécurité des cyclistes passe par la création de pistes cyclables indépendantes de la circulation automobile. J'ai hâte de pouvoir circuler de nouveau en vélo en toute sécurité. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#) à la réalisation d'une piste cyclable mais qui ne se prononce pas sur le projet

[-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite](#)

Numéro : 2 : AVRIL

« La création de cette piste cyclable permettrait aux résidents de Lyon travaillant dans la vallée de la chimie de pouvoir se rendre en toute sécurité à leur travail. Actuellement c'est la voie cyclable de la CD12 ou celle de la D315 qui permet de réaliser un trajet nord/sud ou sud/Nord pour atteindre la vallée de la chimie. Je préfère de loin la solution d'une Viarhona sécurisé et sans voiture pour se rendre au travail. De plus de nombreux collègues sont encore frileux de prendre la vélo pour se rendre au travail à cause de ces voies cyclable dangereuses à cause de la circulation en heure de pointe. »

La commission d'enquête prend acte de cet **avis favorable** à la réalisation d'une piste cyclable mais qui ne se prononce pas sur le projet

-Voir rapport **thème 1** : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 3

A la lecture du dossier présenté, ce projet d'aménagement répond aux attentes fortes des salariés qui souhaitent obtenir enfin un itinéraire sécurisé, direct et le plus agréable possible pour leurs déplacements pendulaires.

La situation actuelle n'est pas de nature à permettre aux automobilistes de laisser leur véhicule au profit d'un déplacement actif bénéfique à leur santé mais aussi à l'environnement.

Compte tenu de la richesse naturelle des milieux traversés dans la partie centrale de l'itinéraire, une attention particulière devra être portée en phase chantier pour limiter les impacts.

En phase utilisation, la circulation des cyclistes et autres usagers n'est pas de nature à causer de contraintes fortes et permettra au contraire de sensibiliser les utilisateurs à la richesse du milieu.

La commission d'enquête prend acte de cet **avis favorable avec recommandations** sur les aspects d'impacts environnementaux

-Voir rapport **thème 1** : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport **thème 5** respect de l'environnement...

-Voir rapport **thème 7** impact du chantier

Numéro 4

En plus des avantages pour les trajets domicile-travail, il est très important d'un point de vue touristique de permettre aux cyclotouristes d'emprunter tout l'itinéraire de la Viarhona.

Concernant la partie VIII.9. Revêtements (page 63), il serait bien de ne pas avoir recours au sable stabilisé ; l'enrobé est beaucoup plus roulant, plus durable et ne pollue pas plus (voir travaux de l'AF3V et du Cerema).

La Viarhona est aussi beaucoup utilisée par des familles avec remorque - les aménagements comme sur la Figure 64 (page 64) sont à éviter complètement. Ces aménagements bloquent aussi les tricycles et handbikes pour les personnes à mobilité réduite.

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable avec recommandations :

- Voir rapport thème 2 Les retombées économiques et touristiques
- Voir rapport thème 10 : le revêtement de la voie
- Voir rapport thème 11 Les équipements de la voie

Numéro 5 :

« Il est nécessaire que la viaRhona soit longée tout du long par une ligne ferroviaire qui permettrait le retour en TER au point de départ, une fois le but du voyage en vélo atteint. Or, à ce jour, le train qui passe à Vernaison quitte la vallée du Rhône, et donc la via Rhona, à Givors pour aller vers Saint Etienne. Il est souhaitable que la ligne qui continue vers le sud sur la rive droite du fleuve Rhône soit réouverte au trafic voyageur »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable avec recommandations sur la continuation de l'accès à une ligne ferroviaire au-delà de Givors

- Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro 6 : BERARD Mickael

« Je suis un habitant de Grigny allant travailler à ST Fons en vélo quotidiennement depuis 2007 .

Un accident en 2016 dans les "S " entre Grigny et Vernaison ou une voiture doublait un camion m'a percuté de plein fouet à failli me couter la vie.

J'attends désespérément la via rhona sur ce trajet pour sécuriser mes déplacements.

Voici mes recommandations sur le parcours comme j'ai pu le faire à plusieurs reprises dans mes courriers ou réunion publique :

- voie en dure type bitume et donc non sableuse permettant une vraie voie pour tout les types de vélo (vélo de route).

- tronçon entre Grigny et Vernaison le long de la voie de chemin de fer

Le dernier tracé prévoyait de passer en dessous dans la forêt pour des raisons de cout, ceci est une aberration sur le long terme

Le passage le long de la voie du chemin de terre nécessite certes quelques plateformes à certains endroits ayant un cout je le conçois non négligeable mais tellement plus "logique"

Moins d'impact sur l'espace boisé des lones

Chacun son chemin, les promeneurs avec leur chien sur le bas avec le sentier en single »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 3 Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandé

-Voir rapport thème 10 : le revêtement de la voie

Numéro 7

« Il est essentiel de sécuriser le tronçon Lyon Givors, que cette voie permette également aux cyclistes locaux de se déplacer (et notamment accéder à la volée de la chimie) de façon plus sécurisée actuellement.

Il y a de la place entre le rhone et la voie ferrée, ce n'est qu'une question de volonté !

Les vélos le long du train pour une voie mobilité

Pas d'inondation sur la ligne du haut lors des crues du Rhône, donc utilisation toute l'année, pas ou peu de nettoyage. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

- Voir rapport thème 4 inondabilité

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro 8

« La Via Rhona est un super projet, mais un projet de mise en tourisme. Ici, et c'est très bien elle pourrait servir aux usagers quotidiens des déplacements pendulaires domicile - travail.

Toutefois, la voie proposée ici a un fort impact sur le paysage du Rhône et de ses rivages, et sur la faune et la flore, notamment entre Irigny et Grigny et plus particulièrement sur le tronçon allant de Vernaison à la station de pompage Claudius Delorme. Un parcours alternatif ou moins aménagé paraîtrait pertinent. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable avec recommandation

-Voir rapport thème 2 Les retombées économiques et touristiques

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro 9

« Beau projet qui enfin terminera un itinéraire utilisé par de nombreux cyclos touristes et de cyclos loisirs. Ce tronçon manquant était un frein à la découverte de la région par de nombreux touristes surtout étrangers, et permettra à des familles localement un itinéraire de loisirs les week-end loin du trafic routier. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 2 Les retombées économiques et touristiques

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

Numéro 10

« Alors que je suis fervent des modes doux et écologiques, ce projet , tel qui l'est conçu actuellement ne l'est pas du tout. A titre d'exemple non exhaustif, les études ont largement sous-estimé le nombre d'arbres abattus, En effet, alors que l'emprise de la via Rhôna sur son parcours de 13 km est de 8 hectares, il est estimé à une trentaine d'arbres abattus ce qui est "monstrueusement" sous-estimé.

De plus, le nombre de matériaux déplacer entre ceux à enlever et ceux à placer, et en plus du fait de devoir relever la chaussée pour les risques d'inondations, font que cette quantité de matériaux pour la chaussée à créer va générer de multiples rotations de camions et générer un cout au kilomètre de chaussée créée, faramineux.

Les données du dossier environnemental sont très lacunaires et de nombreux enjeux écologiques n'ont pas été traités dans les études d'impact et les dernières révisions sur ce point ne sont toujours pas satisfaisantes.

Donc, je me permets de vous donner un avis franchement défavorable au projet tel qu'il est conçu actuellement car bien trop 'espaces et enjeux naturels sont sacrifiés. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

[-Voir rapport thème 7 impact du chantier](#)

Numéro 11

« Alors que je suis fervent des modes doux et écologiques, ce projet, tel qui l'est conçu actuellement ne l'est pas du tout. A titre d'exemple non exhaustif, les étude ont largement sous-estimé le nombre d'arbres abattus, En effet, alors que l'emprise de la via Rhôna sur son parcours de 13 km est de 8 hectares , il est estimé à une trentaine d'arbres abattus ce qui est "monstrueusement" sous-estimé.

De plus, le nombre de matériaux déplacer entre ceux à enlever et ceux à placer, et en plus du fait de devoir relever la chaussée pour les risques d'inondations, font que cette quantité de matériaux pour la chaussée à créer va générer de multiples rotations de camions et générer un cout au kilomètre de chaussée créée, faramineux.

Les données du dossier environnemental sont très lacunaires et de nombreux enjeux écologiques n'ont pas été traités dans les études d'impact et les dernières révisions sur ce point ne sont toujours pas satisfaisantes.

Donc , je me permets de vous donner un avis franchement défavorable au projet tel qu'il est conçu actuellement car bien trop 'espaces et enjeux naturels sont sacrifiés. »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro : 12 Lucien Lévy

« Les observations mentionnées précédemment parlent à peu près toutes de piste cyclable. Oui, mais c'est très loin d'être les seuls éléments du projet. Nombreux équipements prévus, en particulier à Vernaison entre la pointe du terrain au nord de la salle des sports et le bassin de joute. Un Pump track, beaucoup trop près des habitations, bruit garanti. Une aire de pique-nique de plus de 1000m2. Quelques tables sur 100 ou 200m2 suffiraient amplement. Qui a déjà vu des zones de pique-nique d'aires d'autoroute de 1000m2? Et s'il faut en faire une, la faire au plus près des commerces de Vernaison, donc au plus près du pont, pour que les pique niqueurs puissent rentrer acheter ne serait-ce que du pain dans le village. Une aire de jeux alors qu'il en existe une municipale à moins de 100 mètres. Une buvette, pourquoi pas, mais qui va la faire marcher ? Des toilettes, oui , c'est bien le seul équipement utile dans tout ce qui est écrit sur les plans. La zone attribuée à l'aire de pique-nique est celle sur laquelle la municipalité veut faire des padels et un city stade pour les vernaisonnais. C'est incompatible, et la priorité ne peut être qu'aux équipements pour les gens qui vivent au quotidien dans la commune. D'autres observations parlent des zones vertes. Oui, absolument. Au nord, en venant d'Irigny, des centaines d'arbres qui vont tomber alors qu'il y a des chemins partout qu'il suffit d'aplanir un peu et de stabiliser pour les rendre cyclables. Il suffit de venir se promener dans la zone pour voir tout ce qui existe et qu'il suffit d'adapter au lieu de détruire des arbres et faire des terrassements à n'en plus finir, avec des coûts certainement élevés. Par exemple, dans l'île Bouilloud, il existe 2 chemins qui aboutissent au terrain au nord de la salle des sports, mais le plan dit qu'on coupe une parcelle pour en créer un 3ème dans un terrain absolument pas plat et entièrement arboré ! Je ne peux pas non plus comprendre le pourquoi de ce tracé.

Un Vernaisonnais retraité qui passe des dizaines d'heures par semaine dans cette belle zone actuellement verte »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro : 13 ALBERT CESSIEUX

« Dossier sur les doubles pages est très difficile à lire et à comprendre ce qui est difficile à comprendre, même avec une bonne connaissance du terrain, compte tenu du nombre de maitres d'œuvres y ayant participé et de temps qu'il a fallu pour aboutir ! Quelques observations sur le projet :

Insertion environnementale. Le projet est le plus souvent sur des chemins existants donc très peu d'arbres seront coupés et de plus dans la ripisylves les arbres poussent naturellement très rapidement. Insertion urbaine : Si des études des aires ont été proposées mais hors projet, il aurait été préférable que soient étudiés et proposés les accès piétons et vélos. Ils ne l'ont pas été. Ils devront être réalisés. Un raccordement à la gare d'Irigny est indispensable. Un accès est à réaliser à partir du passage à niveau de la rue du Broteau. D'autres sont à aménager, impasse du Vieux Port, Rue de la Halte, Vernaison chemin des Iles, Vernaison rue de Forges, impasse Budry ; rue de Pout Puy, rue de la Croix Verte qui devrait être réservée aux modes doux, chemin de la tour de Millery passerelle à aménager ou passage à niveau, Grigny rue Adrien Dutartre, gare de Grigny le Sablon Sur le quai de Givors il n'est pas précisé que la ViaRhona doit incorporer la quasi-totalité de la bande cyclable qui n'a plus lieu d'être.

Revêtement : dans cette partie, pour ce tronçon de 16km ViaRhona dont la largeur de 3m que je n'ai pas trouvée mentionnée dans le dossier mis à part sur quelques coupes et qui est très souvent inférieur compte tenu des difficultés, merci d'éviter de parler pour le revêtement d'ambiance paysagère, d'enjeu environnementaux et de cibles d'usage autant de mots qui ne sont pas crédibles et même indécents au vu des contraintes de tous ordres qui ont conduits aux choix retenus. Il est indispensable que le revêtement de la voie verte soit une solution de qualité pour tous les usagers y compris les PMR en fauteuil autonome et quel que soit le temps. La solution évoquée en option de remplacement d'un revêtement enrobés grenailés est ici acceptable. Merci de préciser que les parkings des aires d'arrêt seront réalisés en stabilisé-compacté.

Concernant la sécurité : La présentation d'une photo d'une barrière obligeant les cyclistes à descendre de vélo pour passer est choquant. Par contre il n'est pas dit que si des barrières anti accès motorisé qui apparaîtraient nécessaires devront laisser un passage direct de 1.50m.

Sur le tracé : On regrette beaucoup que de nombreux tronçon soient en zone inondable. Il n'est pas indiqué le nombre de jours ou la ViaRhona aurait été coupée cette année. Vous indiquez, sans donner de détails, que les difficultés des sections prévues initialement le long de la voie ferrée posaient des problèmes de voisinage qui auraient nécessité des ouvrages avec beaucoup d'arbres coupés. Dans une ripisylve les arbres repoussent vite et ce sont plutôt des questions de cout qui ont conduit à ce choix. On aurait aimé connaître les détails et couts des possibilités. Il semble surtout que les déplacements à vélo ne sont pas encore assez pris en compte ni pratiqués par les auteurs de l'étude ! Aujourd'hui cette

continuité le long du Rhône dessert beaucoup de monde. Sa réalisation est urgente et indispensable pour permettre le développement des déplacements à vélo. Sa réalisation doit intégrer les raccordements à son environnement mentionnés. Avec le temps il sera toujours possible de l'améliorer pour réduire les coupures dues aux inondations. Ce projet n'est pas en concurrence avec d'autres véloroutes desservant d'autres secteurs et populations comme la vallée du Garon qui doit également se poursuivre et se raccorder sur Lyon développer »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 3 Fréquentations actuelles et futures ...

- Voir rapport thème 4 inondabilité

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport thème 10 : le revêtement de la voie

-Voir rapport thème 11 Les équipements de la voie

Numéro : 14 _ Frédéric

« Je remarque qu'il est difficile de se faire une idée de la topographie sur les photos aériennes car les courbes niveaux sont absentes. Pourriez-vous nous fournir les mêmes éléments avec les courbes de niveaux ? De plus la place du vélo et du piéton sont minimisés en règle générale. La place de la voiture a toujours la part belle. Ne pourriez-vous pas augmenter l'espace des mobilités actives en obligeant les automobiles à circuler sur des voies secondaires à sens uniques ? Autrement le document est rudement bien construit. Vous souhaitant bonne continuation ».

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 3 Fréquentations actuelles et futures ...

Numéro 15

« La réalisation de ce "chainon manquant" de la Viarhona est indispensable pour cet itinéraire majeur. Il l'est pour les nombreux touristes qui viennent découvrir notre région mais aussi (et surtout!) pour les habitants qui ont besoin de routes dédiées pour leurs loisirs ou l'accès à leur travail. Faut-il rappeler qu'en plus d'être bon pour la santé (à condition de ne pas se faire faucher par une voiture) le vélo, sous toute ses formes est une véritable alternative au "tout voiture" ?... Si le vélo taf, pour des distances supérieures à quelques kilomètres était jusqu'à présent réservé aux plus motivés et/ou aux plus sportifs le développement du VAE rend désormais l'accès à Lyon depuis la vallée du Givors ou Vienne, réellement abordable.

Si les touristes en balade acceptent plus facilement les détours, ceux du quotidien ont besoin d'aller au plus court, en toute sécurité et si possible dans un environnement agréable. A ce titre le tracé en bord de Rhône me semble le plus judicieux, à condition toutefois de ne pas surcharger l'itinéraire de barrières dissuasives. Quel automobiliste accepterait en effet d'emprunter un itinéraire l'obligeant à descendre régulièrement de sa voiture ? Comprenant la nécessité d'un revêtement de type enrobé pour permettre la circulation aisée des PMR, je regrette toutefois sa généralisation dans des secteurs boisés et naturels. En effet, un revêtement stabilisé compacté s'intègre nettement mieux dans un environnement naturel en respectant davantage la faune et la flore, par sa mise en œuvre et son usage. C'est aussi un terrain qui résiste mieux aux remontées racinaires, parce que véritablement respirant et qui résiste assez bien à quelques inondations annuelles à conditions d'être bien tassé et entretenu . Enfin, le gore est aussi un revêtement au roulement agréable accessible à la très grande majorité des modes doux. Il présente enfin le mérite d'être bien moins couteux que l'enrobé... »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 10 : le revêtement de la voie

-Voir rapport thème 11 Les équipements de la voie

Numéro 16 Christian Poizot

« Tout d'abord au nord entre Pierre Bénite Nord et Pierre Bénite Sud il est indispensable de réaliser le tracé alternatif par le " chemin de halage " le long du Rhône afin d'éviter le boulevard de l'Europe et son dangereux rond-point des Muriers au Sud . Avec ou sans passerelle au-dessus de la M7 .

Pour la suite rappel des préconisations :

Largeur minimum 3,50 m à double sens 3,00 m acceptée en certaines zones

Pas d'enrobé (goudron) à causes des racines (avide de goudron issu du pétrole), ne pas reproduire les erreurs du sud d' Ampuis

le gravier stabilisé avec liant est acceptable à condition qu' il soit de grains fins avec un bon liant et bien tassé

le fin du fin étant le système employé à l' île du Beurre

les dalles béton désactivé avec joints de dilatation sont maintenant au point

Les zones difficiles et inondables :

le Vieux Port peu de jours où la piste actuelle est inondée

Sud de Vernaison le point dur du projet

Des projets d'encorbellements nous ont été présenté avec respect des normes de proximité SNCF ,
c'est notre préférence .

en alternatif 2 pistes à différentes altitudes mais fréquemment inondables vont poser problème ; dans ce cas comme au Sud de Sablons prévoir itinéraire de repli .

Le parcours dans Givors est à finaliser (afin d'éviter la zone Sévés de Total) , le passage par le trottoir doit être élargi jusqu'au pont de Chasse . La suite est sans problème pour rejoindre la ViaRhôna existante. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

- Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...
- Voir rapport [thème 4](#) inondabilité
- Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée
- Voir rapport [thème 10](#) : le revêtement de la voie

Numéro 17 Christian Poizot

« Tout d'abord au nord entre Pierre Bénite Nord et Pierre Bénite Sud il est indispensable de réaliser le tracé alternatif par le " chemin de halage " le long du Rhône afin d'éviter le boulevard de l'Europe et son dangereux rond-point des Muriers au Sud . Avec ou sans passerelle au-dessus de la M7

Pour la suite rappel des préconisations :

Largeur minimum 3,50 m à double sens 3,00 m acceptée en certaines zones

Pas d'enrobé (goudron) à causes des racines (avide de goudron issu du pétrole), ne pas reproduire les erreurs du sud d' Ampuis

le gravier stabilisé avec liant est acceptable à condition qu' il soit de grains fins avec un bon liant et bien tassé

le fin du fin étant le système employé à l' île du Beurre

les dalles béton désactivé avec joints de dilatation sont maintenant au point

Les zones difficiles et inondables :

le Vieux Port peu de jours où la piste actuelle est inondée

Sud de Vernaison le point dur du projet

Des projets d'encorbellements nous ont été présenté avec respect des normes de proximité SNCF ,
c'est notre préférence .

en alternatif 2 pistes à différentes altitudes mais fréquemment inondables vont poser problème ; dans ce cas comme au Sud de Sablons prévoir itinéraire de repli .

Le parcours dans Givors est à finaliser (afin d'éviter la zone Sévésé de Total) , le passage par le trottoir doit être élargi jusqu'au pont de Chasse . La suite est sans problème pour rejoindre la ViaRhôna existante. »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro 18 Corinne_ BESSETTE

« Ces aménagements sont totalement cruciaux au regard de l'importance des échanges autour de Lyon. Comment AURA n'a-t-elle pas conscience et à cœur de rattraper son retard d'aménagements par rapport aux autres régions ? C'est consternant »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro : 19 Michel Ruzand

« Cette solution, la moins coûteuse, sur un axe européen majeur ne semble pas la meilleure pour les cyclistes et l'agrément touristique. Décidemment, même en période de renaissance de l'usage du vélo, les moyens financiers restent symboliques comparativement à ceux déployés pour « l'autoroute du soleil » dans les années 60-70 ! Il faut espérer que la municipalité de Givors soit inspirée pour ne pas plomber davantage le parcours. La largeur doit être d'au moins 3m, le revêtement adapté au PMR et pour tous les usagers quelques soient les conditions météorologiques ... La structure de la VV en zone inondable prévue pour résister aux aléas avec un itinéraire de repli. Des accès à la Viarhona ne semblent pas avoir été prévu particulièrement depuis les gares, c'est fortement dommageable. Tronçon jamais parcouru relativement aux risques encourus. Utilisateur ... potentiel AFV3 »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

- Voir rapport [thème 2](#) Les retombées économiques et touristiques
- Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...
- Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée
- Voir rapport [thème 10](#) : le revêtement de la voie

Numéro : 20 Catherine Bonne

« Ce tronçon au sud de Lyon est très attendu par beaucoup de cyclistes. Un tracé sur des berges ou chemins submersibles présente l'inconvénient de ne pas être praticable en période de crue. S'il est retenu, je ne pourrais que conseiller de prévoir dès l'origine un itinéraire de déviation en cas de crue, suffisamment sécurisé pour pouvoir y envoyer tous les usagers. Un mauvais exemple est dans la Drôme et l'Ardèche où les voies vertes près du Rhône ont été impraticables ce printemps et cet été du fait de crues. L'itinéraire en forêt est appréciable pour sa fraîcheur en été mais son usage est plus délicat en périodes fortement humides, nécessitant un entretien plus fréquent. Par ailleurs, il est très sombre lorsque la nuit tombe plus tôt et les jours sont plus courts ; il présente alors des risques d'insécurité et de chutes pour des vélotafeurs. L'éclairage est un sujet environnementalement sensible et des dispositifs réfléchissant la lumière lui seraient préférables. Le mobilier à l'entrée des portions de voies vertes est à proscrire, d'autant plus s'il est rigide tels les potelets bois au milieu de la voie qui engendrent des accidents, de jour comme de nuit. La demi-barrière pivotante est elle-même source d'accident grave lorsqu'elle est fermée. La potentielle rencontre d'un engin motorisé n'est-elle pas moins dangereuse que ces dispositifs ? C'est plus une action pédagogique qui serait nécessaire pour écarter les engins motorisés de ces voies. Il existe cependant des potelets souples (cf. ceux installés du côté de l'île de la Comtesse sur ViaRhône dans l'Ain). Sur les aires d'accueil, un automate proposant à la vente des outils et kits réparation, chambres à air répond aux pannes les plus classiques (cf. exemple devant le magasin Mondovélo de Chambéry) Ces aires d'accueil et points d'entrée sur la voie verte doivent être facilement accessibles à vélo, en train et pas seulement en voiture. Cela nécessite un réseau d'aménagements cyclables convergeant vers ces aires, une liaison cyclable avec les gares, les établissements scolaires. Les entrées/sorties de la voie verte doivent être suffisamment nombreuses pour éviter aux vélotafeurs de se retrouver sur les routes à fort trafic. Une largeur de 2,5m n'est pas suffisante dans les secteurs qui seront les plus fréquentés, d'autant plus si les piétons, PMR, poussettes

les empruntent. En secteur urbain, stationnement des voitures et bandes cyclables ne font pas bon ménage ».

La commission d'enquête prend acte de cet [avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

- Voir rapport [thème 4](#) inondabilité

-Voir rapport [thème 11](#) Les équipements de la voie

Numéro 21 : Laurent DECOURSELLE Pour le groupe un avenir pour Givors

« **Traversée de Givors.** La Viarhona est attendue avec impatience pour tous les Givordins souhaitant enfin trouver un mode doux sécurisé pour traverser la ville sur un axe Nord/Sud et de la faire connaître aux touristes de passage. Cependant, le tracé prévoit un décrochage par la rue Jean Ligonnet n'est pas satisfaisant. La RD 386 est classée route à grand circulation (RGC) empruntée par de nombreux poids lourds. Nous doutons que les aménagements proposés à cet endroit soient de nature à sécuriser complètement les usagers. Il est illusoire d'imaginer que les cyclistes s'arrêteront pour consommer le long de ce passage bruyant et insécurisé. Nous proposons de ne pas réaliser ce décrochage mais de continuer le cheminement par la rue Honoré Pététin. Des aménagements seront possibles par exemple en ne maintenant qu'un sens de circulation des véhicules sens Nord Sud. Une autre alternative consisterait à reconsidérer l'axe en diagonale (pointillé vert) proposé dans la première étude. »

La commission d'enquête prend acte de cet [avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 22 :

« Il apparaît nécessaire pour les trajets quotidiens de dissocier le vélo de la route sur l'axe actuel le long de la route d'Irigny. Les voitures y roulent trop vite et ne respectent pas le 1m de rigueur pour doubler. Passer par l'île sur le Rhône actuellement fermée au niveau du CNR serait-il envisageable ?

Pour rejoindre Lyon 8,7,3e arrondissement, serait-il également possible de prévoir un aménagement permettant d'éviter de prendre le pont de l'A7, le board du périphérique et la traversée de la ville de St Fons ?

Cette consultation ne semble pas concerner la portion de Lyon à Pierre Bénite mais le trajet en direction de Lyon centre devient encore critique dès le rond-point au-dessus de l'450 en direction de Pierre Bénite. La zone de Oullins la Saulaie est peu adaptée aux vélos.

Serait-il envisageable de prévoir un autre tronçon, parallèle à l'450 (suffisamment éloigné), permettant d'embarquer les habitants de communes de Brignais, Charly, Vourles, Saint Genis Laval et Oullins de se rendre rapidement sur Lyon ?

En outre, je me permets de mentionner que nombre de personnes verraient un intérêt à participer à cette enquête mais le mode de collecte via observation et les permanences de jour restreignent le nombre de contributeurs. Peut-être est-ce volontaire mais un questionnaire semi-directif de type "Microsoft Forms" pourrait augmenter la taille de l'échantillon. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro : 23 Victor

« Je suis favorable au projet de prolongement de la Viarhona MAIS il apparaît aujourd'hui que le tracé prévoit de passer dans l'île de la Table Ronde or cette île est un hot-spot de biodiversité (ZNIEFF, ENS, directive habitat et arrêté biotope...) et il ne faudrait pas que le tracé détériore une partie de ce site et ses espèces protégés !! De plus la fréquentation risquerait de perturber la faune et à long terme de la faire disparaître. Nous avons l'opportunité de créer la portion de Viarhona qu'il manque depuis tant d'années mais il ne faudrait pas que cela se fasse au détriment de la biodiversité, en grand danger aujourd'hui !!! Je pense qu'il serait plus judicieux de faire passer la Viarhona un peu plus à l'écart du Rhône (sur des voies cyclables déjà existantes par exemple) ou en tout cas pas à l'intérieur des sites classés ZNIEFF ou encore ENS... Merci de prendre en compte mon avis et avec celui-ci la préservation de l'écosystème du Rhône qui souffre de l'artificialisation. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro : 24

« Oui si cela respecte bien les règles sur la biodiversité et que le lieu traversé ne soit pas des zones proy. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable sous réserve

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro : 25

« En tant que cycliste, VTTiste, mais aussi membre de la LPO et de la FNE Rhône, je suis très attentif aux dérangements que peut occasionner les nouveaux parcours dans ces activités. Il faut absolument que l'impact sur la biodiversité soit pris en compte par les aménageurs. La petite reine ne doit pas aggraver la perte de biodiversité, ce qui serait quand même un comble. En particulier, les trajets doivent éviter autant que possible les zones Natura 2000, les APPB, les ENS, etc.

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#) sous réserve

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro : 26 GUÉRIN-FAUBLÉE

« Contre le projet d'aménagement d'une section de la Viarhona entre Pierre-Bénite et Givors proposé par la région AURA Il passe au plus près du Rhône à proximité de l'île de la Table Ronde. Il traverse des zones protégées à différents titres riches en biodiversité. Il n'est pas tenu compte de l'impact des travaux. Il serait souhaitable d'envisager un tracé s'éloignant du Rhône et reliant des pistes cyclables déjà existantes. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 7](#) impact du chantier

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro : 27 Robert Jonac

« Enfin un bout du chaînon manquant se profile. Pratiquant de la Viarhona et l'ayant parcourue en entier par tronçons je me permets quelques observations. Le choix du revêtement est important surtout en milieu boisé, ce qui a l'air d'être le cas pour cette section. J'ai eu l'occasion de faire la semaine dernière Vienne-Tournon et certains secteurs sont devenus très inconfortables voire dangereux à cause des racines qui soulèvent le goudron. Pour ce qui est des chicanes d'entrée et sortie elles sont particulièrement délicates voire parfois impossibles à franchir pour des cycles avec remorque, tandems et autres engins moins conventionnels et même par des cyclistes néophytes. Il est

bien connu que le cycliste a horreur de mettre pied à terre. Qu'en est-il du tronçon Givors-Loire sur Rhône assez mal indiqué ? Merci pour cette enquête. »

La commission d'enquête prend acte de cet **avis favorable** avec recommandations

-Voir rapport **thème 1** : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport **thème 10** : le revêtement de la voie

-Voir rapport **thème 11** Les équipements de la voie

Numéro : 28

« Bravo pour ce projet ! En tant qu'habitant de Vernaison et travaillant à Irigny, je suis intéressé par cette voie pour mes trajets. la route que j'emprunte est dangereuse. je vois que le trajet sera dans la forêt et sera donc très agréable. j'espère qu'il n'y aura pas trop de racines et que ce sera éclairé la nuit. Les touristes pourront aussi découvrir notre superbe site en bord du Rhône, profiter du paysage, voir les joutes, et c'est un point positif pour la commune »

La commission d'enquête prend acte de cet **avis favorable**

-Voir rapport **thème 1** : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport **thème 2** Les retombées économiques et touristiques

-Voir rapport **thème 10** : le revêtement de la voie

-Voir rapport **thème 11** Les équipements de la voie

Numéro : 29

« J'ai l'impression que ces diverses enquêtes et consultations ne servent qu'à retarder le projet ; les travaux auraient dû démarrés depuis 2 ans. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis

-Voir rapport **thème 1** : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro : 30

« Je suis cyclotouriste j'attends cette voie avec impatience. J'ai participé à la Concertation en 2019 et on nous disait que cette portion serait praticable en 202. Que se passe-t-il ? aujourd'hui le site internet nous dit qu'il vaut mieux prendre le train entre Lyon et Vienne, que le parcours provisoire est dangereux. Vivement que la portion ouvre. Je lis les autres observations et je vois que certains disent que le projet va causer du tort au site et sera inondable. Je ne suis pas d'accord. Le site y verra beaucoup d'avantages au contraire. Je fais beaucoup de vélo et c'est partout pareil, dès qu'on est proche d'un fleuve, cela a aussi beaucoup d'intérêt, il fait plus frais, c'est plus ombragé. Et puis on sait quand c'est inondé ce n'est pas si fréquent ! Et les cyclistes sont des gens particulièrement calmes et civilisés, contrairement aux voitures ils ne polluent pas et ne font pas de bruit. Un cyclo de 52 ans »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 6](#) les nuisances pour les riverains

Numéro : 31 : JONJET

« C'est une très bonne chose que de réaliser ces aménagements qui profiteront aussi aux personnes qui pourront effectuer leur trajet domicile/travail avec une plus grande sécurité. J'ai deux commentaires : - ne plus décaler le projet qui a trop trainé (globalement on manque de "vrais" aménagements pour le vélo) - veiller à entretenir les voies aménagées et à leur propreté (je pense notamment aux déchets solides et autres bris de verre...) »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 6](#) les nuisances pour les riverains

Numéro : 32

« Tracé : je préfère le tracé « Rive gauche berge » entre Vernaison et Givors. Avantages : la sécurité + le tourisme + la moindre longueur. Sans sécurité il n'y a pas de cyclistes. Le tourisme est l'atout de la Via Rhona. Le coût est à faire en rapport avec le coût d'une route automobile comme la RN88 : 228 millions d'euros pour 10,7 km). Givors : largeur insuffisante des pistes cyclables : sur la via Rhona roulent de nombreux vélos cargo donc largeur jusqu'à 1 m auquel il faut ajouter l'oscillation du cycliste 25 cm de chaque côté (1,5 m). Ajouter qu'il y a toujours des obstacles sur les pistes ou voies vertes : piétons, lampadaires, bornes d'incendie et autres panneaux routiers. Il est nécessaire de pouvoir se doubler régulièrement : tous les 200 m dans le pire des cas. Dans quelques mois, sera publié la largeur retenue pour les Voies Lyonnaises : largeur de 2 m minimum et 4 m quand double sens »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#) avec contre-proposition pour un tracé rive gauche entre Vernaison et Givors

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport [thème 11](#) Les équipements de la voie

Numéro : 33

« Je suis opposé au projet dans sa forme actuelle. En effet : le tracé proposé par la région ne prend pas en compte tous les enjeux liés à la biodiversité du site : évitement des zones actuellement protégées (ZNIEFF, ENS, directive habitat et arrêté biotope), atteinte au domaine forestier, atteinte aux nombreuses espèces protégées du site. Il existe par ailleurs d'autres tracés possibles ayant moins d'impacts, s'éloignant un peu du Rhône et reliant des pistes cyclables déjà existantes »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro : 34

« Je suis opposée à ce projet car : Il apparait que le tracé proposé par la région ne prend pas en compte tous les enjeux liés à la biodiversité du site : évitement des zones actuellement protégées (ZNIEFF, ENS,

directive habitat et arrêté biotope), atteinte au domaine forestier, atteinte aux nombreuses espèces protégées du site, prise en compte de l'impact des travaux, conséquences de la fréquentation du site... Pour rappel, l'île de la Table Ronde a été préservée depuis 1995 dans le but d'en faire un haut lieu de biodiversité au sein même de la métropole, suite notamment aux actions portées par la LPO et les autres associations environnementales. Elle est aussi devenue l'un des principaux lieux d'éducation à l'environnement de la région. Les inventaires font apparaître plus de 2000 espèces dont de nombreuses sont protégées voire emblématiques. Il existe par ailleurs d'autres tracés possibles ayant moins d'impacts, s'éloignant un peu du Rhône et reliant des pistes cyclables déjà existantes »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

- Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...
- Voir rapport [thème 7](#) impact du chantier
- Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro : 35

« Contre ce projet tel qu'il est proposé.

Raisons : -A priori, prise en compte trop légère de l'impact environnemental de l'ouvrage. Les tracés se trouvent être dans une zone où la végétation et la faune sont à un état d'équilibre. Cet équilibre est important et ce projet le remet en question. Pour les communes de Givors et Grigny, le tracé passe hors de la zone naturelle alors pourquoi Vernaison échappe à cette règle ?! -Les tracés se trouvent également être dans une zone inondable ou en tout cas inondée déjà 2 fois cette année. Se pose alors la question de la sécurité des usagers ainsi que des frais de remise en état que cela engendrera. Proposition : -Faire passer le tracé sur les hauts de Vernaison, l'impact sur l'environnement sera moindre et la vue en hauteur intéressante. Il est possible de trouver des compromis qui améliorent la qualité de vie des utilisateurs de ce mode de transport tout en préservant ce bel écosystème qui fait le charme de notre commune ! »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

- Voir rapport [thème 4](#) inondabilité
- Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...
- Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro :36 Mr Jean-Luc JOUANNEAU

« Pour ce projet tel qu'il est proposé. Enfin des pistes cyclables sécurisé pour ma commune et pour rejoindre les autres communes. Le site en bord du Rhône du côté de Vernaison est très agréable pour se balader mais faire du vélo serait encore mieux. Je m'y rends souvent avec mes enfants. J'ai vu que des aires de jeux étaient prévues et j'ai hâte que le projet soit fini »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro : 37

« Il faut terminer la ViaRhôna et je suis pour ce projet. Je suis pour que ce projet passe au bord du Rhône car c'est la "ViaRhôna". Le tracé doit être plat et permettre de découvrir le Rhône et ses atouts. Aller divaguer sur les plateaux sur des tracés compliqués n'est pas une option sérieuse. La biodiversité dont parlent certains comme à sacraliser gagne à être observée et un projet comme celui proposé va permettre de découvrir ces richesses tout en les respectant. Le dossier montre qu'on sait aujourd'hui faire des travaux qui respectent les milieux et concevoir des projets qui mettent en valeur les sites. Je fais confiance aux concepteurs car le dossier a l'air sérieux. J'ai hâte que cette liaison soit réalisée mais quand est ce que la Métropole de Lyon s'occupera de la portion entre Lyon et Pierre Bénite ? »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro : 38

« Points évoqués lors de la permanence de la commission d'enquête le mercredi 13 octobre 2021 :

1) Le dédoublement de la piste cyclable dès l'entrée nord de Vernaison à partir du premier passage à niveau permettrait : - de fluidifier la circulation cycliste et piétonne, - de limiter les problèmes de croisement des flux de la viaRhona et des différents usagers des berges du Rhône et des installations sportives ou de loisir de Vernaison, - d'éviter, pour ceux qui le désirent, l'aire d'accueil et de loisir en bordure de berges et du bassin et ainsi de poursuivre leur route vers le centre du village ou au-delà en direction de Grigny/Givors. Cette opération pourrait être effectuée en utilisant, en l'élargissant, l'ancien chemin de halage qui longe la voie ferrée.

2) Le dédoublement piste cyclable/piste piétonne semble souhaitable. Il permettrait de fluidifier et de faciliter un trafic qui risque de s'intensifier sur ce nouveau tronçon en zone sud de la métropole lyonnaise. En effet l'usage de cette piste dans un cadre touristique, sportif ou de loisir, se doublera très vraisemblablement d'un usage dans un cadre professionnel ou domestique intra-métropolitain

quotidien, assez dense, sans doute, à terme, ce qui contribuera à limiter par ailleurs le trafic automobile. Le tracé de ces deux pistes pourrait être indépendant sur une partie du parcours quand la topographie et l'espace sur berges le permettra.

3) Sur le tronçon Vernaison-Givors, la piste cyclable pourrait emprunter l'ancien chemin de halage longeant la voie ferrée. Ce dernier devra être élargi et aménagé. Cette partie du parcours traverse en effet des zones plus étroites ou accidentées, inondables. Cela permettrait de laisser piétonne la zone située en contrebas le long des berges.

4) La circulation automobile assez dense lors de la traversée de Givors nécessitera une attention toute particulière au niveau de la mise en sécurité de la piste cyclable : de nombreuses familles avec remorque empruntent en effet cette voie. L'étroitesse de certaines voies de circulation empruntées ainsi que les obstacles présentés par les ponts de chemin de fer ou autoroutier devront faire l'objet d'aménagements particuliers (bretelles de contournement ou passerelles).

5) Des informations plus précises et des éclaircissements devront être apportés concernant le futur tracé du parcours métropolitain de la viaRhona allant de la Confluence jusqu'à Pierre-Bénite

6) Enfin, l'ensemble des travaux d'implantation de ce nouveau tronçon Pierre-Bénite/Givors sera effectué en respectant autant que possible la végétation et les espaces verts existants. Le parcours sur ce nouveau tronçon n'en sera que plus agréable s'il traverse un environnement protégé tout en longeant des zones urbaines ou industrielles.

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#) avec contre-proposition

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro : 39

« Il sera utile que la Commission d'enquête s'assure de la bonne insertion environnementale de cette infrastructure. Fréquentant régulièrement la zone du tracé, je pense que les atteintes à l'environnement et à la biodiversité risquent d'être importantes. Il serait certainement utile de revoir le tracé en contournant tout simplement la zone de l'île de la table ronde. Je poste ce commentaire

sachant que de toutes les façons les promoteurs de projet arriveront à s'asseoir sur la protection de notre environnement, et donc qu'il ne sert à rien. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#) avec contre-proposition

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro : 40

« Je fréquente et suis très attaché aux lônes. Concernant l'impact environnemental et sur la biodiversité, je pense qu'il est sous-estimé pour les lônes entre Irigny et Grigny. De plus, l'aménagement de Vernaison pose des questions concernant les arbres existants et anciens. Le bassin de joute et la zone alentour vont perdre grandement en aspect arboré et vert, avec la création de la piste cyclable en dur. Est-ce qu'un itinéraire passant par le plateau a été étudié ? Celui-ci s'éloignera du Rhône et serait plus avec plus de dénivelé mais présente l'intérêt de surplomber la "vallée" du Rhône en contre-bas et de mettre à portée plus de point touristique. Malgré le fait d'être assez logique, je suis contre le tracé des lônes entre Irigny et Grigny. L'impact environnemental et sur la biodiversité va être trop important. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#) avec contre-proposition

-Voir rapport [thème 2](#) Les retombées économiques et touristiques

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro : 41

« Je fréquente et suis très attaché aux lônes. Concernant l'impact environnemental et sur la biodiversité, je pense qu'il est sous-estimé pour les lônes entre Irigny et Grigny. De plus, l'aménagement de Vernaison pose des questions concernant les arbres existants et anciens. Le bassin de joute et la zone alentour vont perdre grandement en aspect arboré et vert, avec la création de la

piste cyclable en dur. Est-ce qu'un itinéraire passant par le plateau a été étudié ? Celui-ci s'éloignera du Rhône et serait plus avec plus de dénivelé mais présente l'intérêt de surplomber la "vallée" du Rhône en contre-bas et de mettre à portée plus de point touristique. Malgré le fait d'être assez logique, je suis contre le tracé des lûnes entre Irigny et Grigny. L'impact environnemental et sur la biodiversité va être trop important. »

Cette observation est un **doublon** de la précédente

Numéro : 42 GUY ATHANAZE

« Je m'étonne de cette consultation. Sur 2 tronçons urbains, le tracé auquel ils appartiennent traverse 14 km de milieu naturel, en Espace Naturel Sensible (ENS). Il existe un arrêté Préfectoral de protection de Biotope. L'étude environnementale n'est pas encore réalisée. Cette procédure me paraît entachée d'illégalité. Il faudrait donc étudier un autre tracé qui évite le milieu naturel, protégé et entretenu par une structure publique depuis plus de 20 ans. Cela me paraît à la fois pertinent par rapport au droit ainsi que le respect du travail accompli ces années. »

La commission d'enquête prend acte de cet **avis défavorable**

-Voir rapport **thème 5** respect de l'environnement...

-Voir rapport **thème 8** Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro : 43 Cédric

« C'est un projet très attendu par tous les habitants, et bouclera un itinéraire européen utilisé par de nombreux cyclos. Ce tronçon manquant était un frein à la découverte de la région par de nombreux touristes surtout étrangers. Les familles pourront aussi profiter localement d'un itinéraire de loisirs et sécurisé les week-ends loin du trafic routier. Je suis sidéré par les commentaires de ceux qui ne veulent pas ce projet parce qu'on va couper quelques arbres ; ils en replanteront certainement d'autres. Depuis les confinements il y a beaucoup de monde sur ce site et tant mieux, les gens s'aèrent et font de l'exercice. Je souhaite un prompt aboutissement à ce projet. »

La commission d'enquête prend acte de cet **avis favorable**

-Voir rapport **thème 1** : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport **thème 5** respect de l'environnement...

Numéro : 44 Stéphane KROMER dirigeant Intermarché

« Je représente l'Intermarché de GIVORS situé au 3 rue de la fraternité et je suis totalement opposé à un sens unique de circulation autour du point de vente . En effet cela diminuerait fortement notre passage clientèle et impacterait évidemment notre chiffre d'affaires. Le point de vente a été refait et a ouvert ses portes en Novembre 2019. Nous avons investi plus de 2.5 millions d'euros par emprunt bancaire notre seuil de rentabilité n'est pas encore atteint et pour la création de ce point de vente une quinzaine de créations d'emplois a été réalisée. Une perte de chiffre d'affaires entraînerait tout simplement la fermeture du supermarché. Ce n'est pas un constat négatif c'est la réalité économique. Par ailleurs je suis partisan pour la construction de piste cyclable, l'idée de développer la pratique du vélo est louable mais la construction de ces pistes ou l'éventuelle modification du tracé urbain actuel ne doit pas se faire si la vie des entreprises est en péril. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#) avec contre-proposition

-Voir rapport [thème 2](#) Les retombées économiques et touristiques

Numéro : 45 André VAGANAY

« Je suis VERNAISONNAIS Après avoir pris connaissance du dossier ; je formule quelques souhaits sur le tracé et la traversée de VERNAISON. En effet, le tracé traverse une aire de jeux, d'équipements sportifs et de détente. Cet espace est déjà très sollicité, nous avons très souvent des parkings complets, une circulation importante de piétons, de familles accompagnées de leurs enfants, et je me demande comment un afflux de cyclistes pourrait être compatible, sachant que de plus, nous avons beaucoup d'animations sur ce quai. Pour ma part, la solution à étudier serait de créer sur le chemin de (halage) situé le long de la voie ferrée un encorbellement qui élargirait ce chemin et sans pour autant interdire l'accès au bord du RHONE par les cyclistes. On pourrait même imaginer que cet encorbellement soit prolongé un peu plus au Sud afin d'éviter les conflits entre les promeneurs à pieds qui longent le RHONE sur un chemin très étroit, très peu carrossable, et situé au milieu d'une zone boisée, d'où la difficulté de faire une piste cyclable digne de ce nom. Vous comprendrez bien que je suis pas du tout opposé à la ViaRhôna, bien au contraire, mais nous devons avant tout protéger le bien vivre ensemble. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#) avec réserve

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro : 46 André VAGANAY

« Je suis VERNAISONNAIS Après avoir pris connaissance du dossier; je formule quelques souhaits sur le tracé et la traversée de VERNAISON. En effet, le tracé traverse une aire de jeux, d'équipements sportifs et de détente. Cet espace est déjà très sollicité, nous avons très souvent des parkings complets, une circulation importante de piétons, de familles accompagnées de leurs enfants, et je me demande comment un afflux de cyclistes pourrait être compatible, sachant que de plus, nous avons beaucoup d'animations sur ce quai. Pour ma part, la solution à étudier serait de créer sur le chemin de (halage) situé le long de la voie ferrée un encorbellement qui élargirait ce chemin et sans pour autant interdire l'accès au bord du RHONE par les cyclistes. On pourrait même imaginer que cet encorbellement soit prolongé un peu plus au Sud afin d'éviter les conflits entre les promeneurs à pieds qui longent le RHONE sur un chemin très étroit, très peu carrossable, et situé au milieu d'une zone boisée, d'où la difficulté de faire une piste cyclable digne de ce nom. Vous comprendrez bien que je suis pas du tout opposé à la ViaRhôna, bien au contraire, mais nous devons avant tout protéger le bien vivre ensemble. »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro 47 : BRITTI AURELIEN

« Il apparaît que le projet de via rhona à Vernaison est incompatible avec l'activité de joutes nautiques de l'union marinière de Vernaison (umv) existante depuis 1887. Merci de tenir compte de l'utilité d'avoir un accès direct au bord du Rhône pour la pérennité de ce sport à Vernaison mais pas que... »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro : 48

« Le projet de passage de la viaRhôna tel qu'il est proposé au niveau du bassin de joutes de Vernaison interfère avec l'environnement actuel des activités sportives et festives de l'Union Marinière de Vernaison (joutes et barques).Depuis sa création en 1887 la société n'a cessé de promouvoir des manifestations sportives tel que les Finales du Championnat de France de Joutes ou de la Coupe de

France de Joutes pour les plus marquantes, mais aussi des compétitions annuelles inscrites au calendrier de la Fédération Française de Joutes et Sauvetage Nautique. De plus cette association a organisée de tout temps de nombreuses manifestations tel que des sons et lumières, intervillages, bals et fêtes populaires etc, qui animent les quais des bords du Rhône. De mai à septembre, toutes les semaines, nos sportifs occupent et s'entraînent dans cet environnement pour se préparer aux compétitions sportives ; le reste de l'année il est fréquent de nous retrouver sur le site pour effectuer l'entretien du matériel utilisé pour la pratique de ces sports. Le tracé actuel qui passe devant le local de l' U.M.V. pénalisera voir même empêchera la pratique de toutes ces activités qui fédèrent une partie de la jeunesse de Vernaison. Il serait primordial que la société soit partie prenante dans le tracé de la viaRhôna à cet endroit pour qu'un consensus se dégage entre les parties. Une entente sur le tracé est souhaitable pour éviter le déclin de ces pratiques sportives qui ont par ailleurs déjà bien du mal à exister. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport thème 9 Aire de Vernaison

Numéro : 49 : MARSOLLIER

« J'ai hâte que ce tracé puisse être effectif ! Une version le long du Rhône est plus porteuse pour le cyclo-tourisme : on peut observer sur d'autres voies vertes que les portions qui passent dans les terres sont moins utilisées. De plus elle est plus directe pour l'utilisation quotidienne. Habitant Grigny je passe actuellement par la route pour aller à Vernaison et même jusque Lyon. Je pense systématiquement aux avantages que nous aurions à avoir une piste agréable et aménagée. Il serait bien d'éclairer la piste la nuit. Pour l'usage en soirée été comme hiver pour les riverains. Pour la biodiversité, c'est effectivement important. Comme cela est fait sur d'autres vélo-route cela me semble compatible. Sera-t-il prévu des lieux de sensibilisation pour au contraire profiter de ce passage le long de l'eau pour se reconnecter à la nature et ses besoins. Bon courage pour la lecture de toutes cette observation, ce projet est superbe et on attend surtout qu'il soit disponible ! Habitante de Grigny »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 11 Les équipements de la voie

Numéro 50 :

« Habitant de Vernaison depuis toujours et utilisateur des bords du Rhône, je trouve que la VIARHONA est un beau projet. Cependant, son tracé n'est pas compatible avec l'activité des joutes nautiques. En effet, l'espace devant le local de l'UMV est fortement utilisé durant l'année surtout de mai à septembre. Le nombreux passage des vélos peut être dangereux lorsque l'on sort le matériel, lors d'une manifestation »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro 51 : Un habitant d'Irigny

« Bien que favorable à ce projet, je suis déçu de constater qu'il ne reflète que partiellement la promesse de relier "le Lac Léman à la Méditerranée" en un seul et même itinéraire continu. La traversée de Lyon n'est pas garantie. Le point noir concerne l'itinéraire entre la confluence (au niveau du pont de la Mulatière) et le tronçon de la Via Rhôna (qui commence ou s'arrête au niveau du pont de l'A450 sur la commune de Pierre-Bénite). Cette section reste problématique et périlleuse pour tout cycliste (actuellement, la traversée la plus directe se fait par l'avenue de l'Europe à Pierre-Bénite).

Contrairement à ce qui est prétendu, le qualificatif de "chaînon manquant" reste donc trompeur.

J'invite les responsables du projet Via Rhôna à se rapprocher de la Métropole de Lyon et à discuter du prolongement de l'itinéraire pour le connecter en toute sécurité à la ville de Lyon. A ce titre, le déclassement récent de l'autoroute A7 représente une opportunité qu'il serait dommage de négliger »

:

[La commission d'enquête contribution intéressante mais hors sujet le projet proposé va de Pierre Bénite à Givors](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 52 LE PRESIDENT DE L'UNION MARINIÈRE DE VERNAISON

« L'UNION MARINIÈRE DE VERNAISON (Société de joutes et sauvetage nautique) s'inquiète du passage de la Via Rhôna sur le quai du bassin à VERNAISON.

- UTILISATION DU SITE COMME UNE ENCEINTE SPORTIVE TOUTE L'ANNEE ET REGULIEREMENT SUIVANT PLAN FOURNI.

- ENTRAINEMENT HEBDOMADAIRE-PRACTIQUE DE LA JOUTE- DE MI-MAI A MI SEPTEMBRE.

- ENTRAINEMENT DE BARQUE HEBDOMADAIRE DE MI SEPTEMBRE A MI MAI.

Notre association utilise les abords du local lui étant dédié, pour du lavage et entretien de bateaux ou diverses activités liées à son sport.

De plus, chaque année, de grandes fêtes de joutes ont lieu sur ce bassin attirant à chaque manifestation plusieurs milliers de personnes.

Bien qu'étant favorable au passage de la Via Rhôna, nous émettons quelques réserves quant à voir passer des cyclistes au milieu du public (famille, jeunes enfants, sportifs pratiquant, etc...) au risque de provoquer une gêne ou des accidents.

Il serait souhaitable d'étudier une déviation partant du passage à niveau situé au Nord de la Commune, déviation passant soit par le village, soit en élargissant le chemin longeant la voie ferrée jusqu'au Sud du village, et cela pour que nous puissions tous exercer nos activités en harmonie.

LE MIEUX SERAIT DE SE RENCONTRER POUR ETUDIER LES SOLUTIONS COMPATIBLES AVEC NOTRE ACTIVITE SUR LE SITE. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport thème 9 Aire de Vernaison

Numéro 53 Un habitant de Grigny

« Très beau projet qui est sur la table depuis un bout de temps maintenant, allez-y on est tous derrière vous !

La mobilité verte de demain passe par les voies cyclables et s'inscrit dans la continuité que veut porter la métropole depuis la sortie du confinement. En effet, maintenant que tout le monde ait pu profiter du prime vélo de la métropole majorée par une belle initiative de la ville de Grigny, nous avons hâte de pouvoir aller dans le centre de Lyon à vélo.

Nous sommes très heureux de pouvoir voir ce projet un jour. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 54. :

« la viarhona passant à Vernaison, pourquoi pas ... Mais est-il nécessaire qu'elle passe au cœur des lômes, zone fragile qui devrait être protégée pour sa flore et sa faune. Sa création et le passage fréquent de cyclistes et autres usagés risquent d'entraîner de graves perturbations et la destruction des lômes.

Sans compter sur les nuisances et déchets... Qui prendra en charge le nettoyage régulier des lômes ?

De plus une aire d'accueil accessible aux voitures risque d'attirer une population différente que celle des utilisateurs de la viarhona.

Enfin un parcours de pump track, à côté de la salle des sports, et situé trop près des maisons du Port Perret entrainera des nuisances sonores importantes pour les riverains... Et je m'interroge sur l'utilité d'un tel équipement.

Une habitante de Vernaison »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 6](#) les nuisances pour les riverains

Numéro 55

« Je suis opposée au tracé actuel de la Viarhona et non à la Viarhona .

Concernant déjà l'impact environnemental sur le tronçon bassin de joutes de Vernaison jusqu'à la station de pompage vers Grigny. En effet ce site très naturel sera pour ma part très détérioré et de plus, il sera difficile de concilier tous ces vélos avec les promeneurs en famille avec des chiens. De plus aménager un pumtrack (très bruyant) et un grand espace pique-nique , parking près des habitations ne me paraît pas judicieux .

Qu'en est-il de l'association de joutes qui a besoin d'espace pour s'entraîner au printemps été, et pour ses grandes compétitions sportives ?

Alors que cette route passera juste devant leur local ?

Et les autres évènements festifs et communaux qui ont lieux près du bassin de joutes, dans cet espace de verdure traversé par la Viarhona ?

Pas sûr que les Vernaisonnais soient gagnant avec ce projet. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro 56 : MARC VANHOOVELS

« Le tourisme à vélo est un tourisme écologiquement sain. L'année prochaine, j'accompagnerai un premier groupe de touristes belges à vélo de Lyon à Saintes-Maries-de-la-Mer. Nous visiterons Lyon et prendrons ensuite le train pour Vienne car il n'y a pas de liaison cyclable décente entre Givors et Lyon. Le tourisme est une source de revenus. Le tourisme écologique respecte également l'environnement. Je demande donc une liaison sûre pour les cyclistes sur toute la longueur de la ViaRhona.

Peut-être les dommages environnementaux causés peuvent-ils être compensés ? Je suis prêt à contribuer à des projets dans ce sens. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 2](#) Les retombées économiques et touristiques

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 57 : Mme Vanin-Crouzier

« Vernaisonnaise, je vois au fil des années disparaître tous les espaces verts qui faisait le plaisir de vivre dans cette commune, qui avait la grande chance d'être située le long du Rhône.

Mais c'est sans compter l'avidité des promoteurs, et l'ambition de nos politiques de toujours marquer leur passage par des réalisations portant atteinte au cadre de vie.

Nous avons eu le creusement du canal qui a, « éventré » forêts et prairies, vidé le lit du fleuve de son contenu entre Pierre Bénite et Grigny, nécessitant des investissements colossaux dans des travaux de ré irrigation des lônes asséchées.

Nous allons donc avoir :

-Les travaux de la CNR, qui, elle, nous a convié à participer à des réunions, associant riverains et associations au projet ; le creusement des Lônes sur une profondeur de 6 à 8 m (dans lesquels deux

camions pourront se croiser) va entraîner une forte transparence dans la végétation du bas du barrage à Vernaison, certes un mal pour un bien, mais la végétation va être fortement impactée.

-La ViaRhona, qui, elle, impactera 5 m de largeur sur tout son parcours entre Pierre Bénite et Givors, les arbres aux abords et/ou sur son passage, car il s'agit souvent seulement de sentiers pédestres, et, entre autres, posera problème au lieu-dit le Vieux Port à Irigny, la Lône sera creusée aux limites du restaurant. Sans compter les espèces animales.

-Le parcours entre Vernaison, du bassin de joutes/la traillé, à la pompe de la Tour de Millery qui va voir disparaître un sentier de randonnées très fréquenté. Une artificialisation irrémédiable. Du fait des crues la piste devra être fortement rehaussée entraînant la suppression des arbres, il ne peut en être autrement ; le comblement « engloutira » le bas des arbres existants non abattus, et contribuera à leur mort ; aux abords de la piste les racines seront touchées, et le peu de végétation qui sera laissée disparaîtra.

-Les espèces animales disparaîtront car dérangées, sur tout le parcours.

Le développement du tourisme ne doit pas être une atteinte à la biodiversité pour des gens de passage.

Le parcours fait partie des espaces naturels que préserve le SMIRIL, lieu d'éducation et de découverte.

Depuis la fin du halage des bateaux, des berges arborées se sont créées au fil des décennies, avec une vorigine qui maintient les bords et accueillent bon nombre d'espèces.

Ces berges font le bonheur quotidien de nombreux promeneurs, pêcheurs vivant à toute proximité ou pas, c'est le lieu de travail du SMIRIL qui se réduit en surface, et va lui faire peser financièrement l'entretien, ainsi qu'à la collectivité; quant à l'espace des jouteurs qui sera traversé par la Via, a-t-on pensé aux dangers pour nos jeunes.

Par ailleurs, les promeneurs seront contraints de partager le chemin existant transformé en piste, avec les cyclistes de passage, aucun chemin de randonnée parallèle palliant à la prise de l'espace n'étant prévu d'être créé ; les balades avec enfants et chiens vont être source de conflits ; je l'ai personnellement vécu lors de visites organisées sur l'île du Beurre à Condrieu.

/...

Questionnements :

Les inondations dues aux crues du Rhône, vont engendrer des réfections ou nettoyages de la « vélo route » (arbres, branches, sables ...), et des frais supplémentaires permanents, en complément de l'investissement des infrastructures hors du commun : à charge du contribuable ?

La Vélo route ViaRhône va passer dans une zone inondable, et proche d'une zone en Risques technologiques, rappelons que la Pépinière Chapelan sur l'île aux Chèvres doit déménager, trop proche de la raffinerie ; la Vélo route doit passer de l'autre côté du Rhône, à quelques centaines de mètres à vol d'oiseau de la Pépinière.

N'est-ce pas aberrant de demander un déménagement à la pépinière, alors que la ViaRhona va recevoir tous ces cyclistes, elle va faire un appel de fréquentations de tous genres, fréquentations jusqu'à présent raisonnées : le projet a-t-il été pensé et étudié réellement sur le terrain ?

On se souvient de la piste créée le long de la raffinerie, fermée après deux ans de fréquentation.

On a l'exemple de Miribel Jonage avec des travaux à réaliser après les crues.

Que pensez de ces deux exemples, qui devrait logiquement servir à ne pas faire d'erreur dans les investissements : et même si des sommes ont déjà été investies dans les études, pourquoi s'entêter dans un projet destructeur et gouffre financier tant dans la réalisation que dans l'entretien ?

Des investissements financiers à la création, quelquefois abandonnée, des investissements financiers d'entretien laissés à la charge du contribuable aussi.

N'y a-t-il pas d'autres solutions moins impactantes, et moins onéreuses en création et en entretien ? Pourquoi n'y a-t-il pas eu de rencontres régulières pour la ViaRhône comme l'a réalisé la CNR en vue de ses chantiers.

En détruisant la forêt alluviale entre Pierre Bénite et Givors sur la rive droite, en créant une piste de 5 m de large, on s'associe à toute autre destruction de forêt, comme, à une toute autre échelle, celle dont on parle tant.

On entend tous les jours des appels à la sauvegarde de la nature existante naturelle et sauvage ; que fait-on sur cette partie de bord de Rhône ? On décide de continuer à « éventrer » ces lieux normalement à protéger. Une incompréhension totale.

« On se doit de conserver ce que la forêt nous a donné. » Voivodinasure.

Préservez, pour le futur, l'existant qui a mis tant de décennies à se développer. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

- Voir rapport [thème 2](#) Les retombées économiques et touristiques
- Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...
- Voir rapport [thème 4](#) inondabilité
- Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...
- Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro 58 : Mme VANIN CROUZIER

« Vernaisonnaise, je vois au fil des années disparaître tous les espaces verts qui faisait le plaisir de vivre dans cette commune, qui avait la grande chance d'être située le long du Rhône.

Mais c'est sans compter l'avidité des promoteurs, et l'ambition de nos politiques de toujours marquer leur passage par des réalisations portant atteinte au cadre de vie.

Nous avons eu le creusement du canal qui a, « éventré » forêts et prairies, vidé le lit du fleuve de son contenu entre Pierre Bénite et Grigny, nécessitant des investissements colossaux dans des travaux de ré irrigation des îlots asséchés.

Nous allons donc avoir :

- Les travaux de la CNR, qui, elle, nous a convié à participer à des réunions, associant riverains et associations au projet ; le creusement des Lônes sur une profondeur de 6 à

Date de dépôt : 24/10/2021 Heure de dépôt : 23:12 Valide : Modéré :

EP21233 6/9

TRAVAUX

8 m (dans lesquels deux camions pourront se croiser) va entraîner une forte transparence dans la végétation du bas du barrage à Vernaison, certes un mal pour un bien,

mais la végétation va être fortement impactée.

- La ViaRhona, qui, elle, impactera 5 m de largeur sur tout son parcours entre Pierre Bénite et Givors, les arbres aux abords et/ou sur son passage, car il s'agit souvent seulement de sentiers pédestres, et, entre autres, posera problème au lieu-dit le Vieux Port à Irigny, la Lône sera creusée aux limites du restaurant. Sans compter les espèces animales.

- Le parcours entre Vernaison, du bassin de joutes/la traile, à la pompe de la Tour de Millery qui va voir disparaître un sentier de randonnées très fréquenté. Une artificialisation irrémédiable. Du fait des crues la piste devra être fortement rehaussée entraînant la suppression des arbres, il ne peut en être autrement ; le comblement « engloutira » le bas des arbres existants non abattus, et contribuera à leur mort ; aux abords de la piste les racines seront touchées, et le peu de végétation qui sera laissée disparaîtra.

- Les espèces animales disparaîtront car dérangées, sur tout le parcours.

Le développement du tourisme ne doit pas être une atteinte à la biodiversité pour des gens de passage.

Le parcours fait partie des espaces naturels que préserve le SMIRIL, lieu d'éducation et de découverte.

Depuis la fin du halage des bateaux, des berges arborées se sont créées au fil des décennies, avec une voisine qui maintient les bords et accueillent bon nombre d'espèces.

Ces berges font le bonheur quotidien de nombreux promeneurs, pêcheurs vivant à toute proximité ou pas, c'est le lieu de travail du SMIRIL qui se réduit en surface, et va lui faire peser financièrement l'entretien, ainsi qu'à la collectivité ; quant à l'espace des jouteurs qui sera traversé par la Via, a-t-on pensé aux dangers pour nos jeunes.

Par ailleurs, les promeneurs seront contraints de partager le chemin existant transformé en piste, avec les cyclistes de passage, aucun chemin de randonnée parallèle palliant à la prise de l'espace n'étant prévu d'être créé ; les balades avec enfants et chiens vont être source de conflits ; je l'ai personnellement vécu lors de visites organisées sur l'île du Beurre à Condrieu.

/...

Questionnements :

Les inondations dues aux crues du Rhône, vont engendrer des réfections ou nettoyages de la « vélo route » (arbres, branches, sables ...), et des frais supplémentaires permanents, en complément de l'investissement des infrastructures hors du commun : à charge du contribuable ?

La Vélo route ViaRhôna va passer dans une zone inondable, et proche d'une zone en Risques technologiques, rappelons que la Pépinière Chapelan sur l'île aux Chèvres doit déménager, trop proche de la raffinerie ; la Vélo route doit passer de l'autre côté du Rhône, à quelques centaines de mètres à vol d'oiseau de la Pépinière.

N'est-ce pas aberrant de demander un déménagement à la pépinière, alors que la ViaRhona va recevoir tous ces cyclistes, elle va faire un appel de fréquentations de tous genres, fréquentations jusqu'à présent raisonnées : le projet a-t-il été pensé et étudié réellement sur le terrain ?

On se souvient de la piste créée le long de la raffinerie, fermée après deux ans de fréquentation.

On a l'exemple de Miribel Jonage avec des travaux à réaliser après les crues.

Que pensez de ces deux exemples, qui devrait logiquement servir à ne pas faire d'erreur dans les investissements : et même si des sommes ont déjà été investies dans les études, pourquoi s'entêter dans un projet destructeur et gouffre financier tant dans la réalisation que dans l'entretien ?

Des investissements financiers à la création, quelquefois abandonnée, des investissements financiers d'entretien laissés à la charge du contribuable aussi.

N'y a-t-il pas d'autres solutions moins impactantes, et moins onéreuses en création et en entretien ? Pourquoi n'y a-t-il pas eu de rencontres régulières pour la ViaRhona comme l'a réalisé la CNR en vue de ses chantiers.

En détruisant la forêt alluviale entre Pierre Bénite et Givors sur la rive droite, en créant une piste de 5 m de large, on s'associe à toute autre destruction de forêt, comme, à une toute autre échelle, celle dont on parle tant.

On entend tous les jours des appels à la sauvegarde de la nature existante naturelle et sauvage ; que fait-on sur cette partie de bord de Rhone ? On décide de continuer à « éventrer » ces lieux normalement à protéger. Une incompréhension totale.

« On se doit de conserver ce que la forêt nous a donné. » Voivodinasure.

Préservez, pour le futur, l'existant qui a mis tant de décennies à se développer. »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro 59 :

« Il faut à ce que les aménagements n'abîment pas des sites importants pour la biodiversité »

[La commission d'enquête](#) prend acte de la recommandation

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 60 : VANIN CROUZIER

« Aménagements sur Vernaison prévus dans l'Enquête Publique différents des aménagements présentés par Mr Le Maire le 16 octobre

En effet, on demande aux habitants de présenter leurs observations selon documents de l'enquête publique, or les explications sur les aménagements prévus (skate park, Aire d'accueil, pumptrack) sont différentes entre l'enquête et la municipalité.

Le pumptrack prévu dans l'enquête va être une réelle source de conflits, puisque les maisons de la rue du Port Perret sont à quelques mètres, un quartier résolument voulu tranquille par leurs habitants ; il va sans dire que la valeur des biens sera en chute libre avec une telle installation à cet endroit. Les personnes ayant réalisé le projet de ses aménagements seraient elles d'accord d'avoir sous leurs yeux (et oreilles) un tel équipement.

Quant au skate park qui existait, il ne sera pas seulement rénové mais étendue jusqu'à la fin de l'extension de la salle de sports.

La municipalité prévoit un stade city à l'emplacement 7, proche des tennis, pourquoi cette installation ne serait-elle pas à l'endroit de l'ancien terrain de basket extérieur.

A propos de l'extension du parking prévue en 3 sur le plan de l'enquête, (à l'emplacement d'un ancien square pour enfants proche du pont) des arbres très anciens vont être sacrifiés encore, et ceux tout aussi anciens qui resteront en place verront leurs racines endommagées par la création du parking, et, comme ceux le long de la viarhona, ne survivront que quelques années. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro 61

« Il est souvent soulevé les retombées financières du passage de la ViaRhona mais bien trop peu souvent des frais d'entretien qui seront à la charge de la collectivité, soit 200

000 euros "prévus" par an, pour le secteur Pierre Bénite / Givors.

Il est à rappeler que les impôts locaux ont été supprimés, la charge sera supportée par qui ?

La réalisation de ce projet entre P.Bénite et Givors , sauf erreur , va coûter 13 millions.

Alors que les communes se demandent comment elles vont pouvoir financièrement réaliser des travaux, des aménagements, des équipements pour leurs habitants, les enfants, les aînés, N'y a-t-il pas d'autres aménagements moins chers, plus raisonnés pour la ViaRhona. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport thème 2 Les retombées économiques et touristiques

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro 62

« Le tracé présenté entre Pierre Bénite à Givors permettra de poursuivre la liaison entamée et aura l'avantage de profiter aux habitants en aval de Lyon de rejoindre cette ville lors de leurs déplacements quotidiens et évitera l'utilisation de la voiture. L'écologie sera gagnante même si pour la réalisation de ce projet quelques arbres devront être abattus. Le fait d'être en zone verte représente un agrément pour ce parcours qui ne présente,

Il faut le souligner, que peu de déclivité et d'être sécurisé hors de la circulation routière. Toutefois certaines améliorations seront à prévoir, notamment au niveau du bassin de joute de Vernaison. Quant à la portion à Givors, difficile à prendre position. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

Numéro 63

« Le tracé présenté entre Pierre Bénite à Givors permettra de poursuivre la liaison entamée et aura l'avantage de profiter aux habitants en aval de Lyon de rejoindre cette ville lors de leurs déplacements quotidiens et évitera l'utilisation de la voiture. L'écologie sera gagnante même si pour la réalisation de ce projet quelques arbres devront être abattus. Le fait d'être en zone verte représente un agrément pour ce parcours qui ne présente,

Il faut le souligner, que peu de déclivité et d'être sécurisé hors de la circulation routière. Toutefois certaines améliorations seront à prévoir, notamment au niveau du bassin de joute de Vernaison. Quant à la portion à Givors, difficile à prendre position. »

Cette observation est un doublon de la précédente

Numéro 64 BRITNEY

« Cette voie verte entre Pierre Bénite et Givors permettra de compléter la liaison existante au Nord. Elle pourra servir à la fois pour les usages de loisirs et les déplacements quotidiens.

Plus de déplacements à vélo, moins de déplacements en voiture : voilà un objectif qui ne peut être que consensuel ! Merci à la Région de piloter ce projet.

Il faudra veiller aux connexions avec les gares TER.

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

- Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 65

« Ayant fait la via rhona en remontant vers Genève, il est vrai que l'un des freins pour la descente vers le sud en partant de Lyon est cette portion non aménagée.

Prenant le vélo régulièrement pour aller au travail en partant de Oullins jusqu'à Vernaison, je constate à chaque fois que ce trajet est dangereux à certains endroits, ce qui m'a même poussé en été à descendre sur les rives du Rhône en contre bas plutôt que sur cette route.

Personnellement cette véloroute serait un vrai plus pour mes trajets quotidiens, mais également pour de nombreuses personnes encore frileuses de prendre le vélo pour se rendre au travail (plusieurs cas dans mon entreprise, qui ne s'autorise de venir qu'en août où l'affluence de voiture est réduite).

Je suis conscient que l'entretien de ce type d'infrastructure a un coût non négligeable, mais je pense qu'il est temps de développer des solutions autres que la voiture pour se rendre au travail, ce qui désengorgerait également Vernaison (saturé le matin aux alentours de 8h).

La fermeture du pont aux voitures cet été a poussé des gens (dans mon entreprise en tout cas) à modifier leurs habitudes de transport, à venir en train puis à pied de Vernaison, à venir en vélo, pour ne pas devoir faire le détour pour rentrer chez eux.

Nous pouvons nous cacher derrière l'excuse du manque d'infrastructures pour conserver nos habitudes, pour ne pas avoir à changer notre façon de circuler, mais si une telle piste est construite (en dehors du côté bénéfique lié au tourisme de par la via Rhôna), je pense que les mœurs vont changer avec.

Et pour être passé de nombreuses fois le long des rives du Rhône, je suis persuadé qu'un itinéraire peut être trouvé sans aucun souci, sans même impacter la zone de balade piétonne, les berges sont très larges, et une piste cyclable ne signifie pas tout raser et tout bétonner. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

Numéro 66

« Habitante du Rhône et adepte du cyclo-tourisme je me réjouis de cet aménagement. ENFIN l'itinéraire Sud de Lyon va être sécurisé car jusqu'alors en l'absence d'une voie verte, cette partie était très dangereuse en raison de portions de route à très fort trafic. Le site internet de la ViaRhôna conseille d'ailleurs fortement le train entre Lyon et Givors.

Au regard du dossier, l'impact environnemental semble faible car le tracé emprunte des chemins existants qui sont déjà pratiqués par les usagers.

Je suis favorable à ce projet ! »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

Numéro 67

« Habitant de Vernaison je trouve que la voie coupe le quai du bassin et va ainsi limiter et compliquer l'utilisation de cet espace très apprécié par les habitants du village et associations sportives. On va se retrouver avec un flux de vélo au milieu de promeneur et créer des tensions entre utilisateur.

Il serait préférable de faire passer les cyclistes sur le chemin du halage et ainsi préserver cet espace public. De plus cela condamne le local de joute car la voie se retrouve juste devant le portail »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport thème 3 Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro 68 PERRIN

« Le tracé actuellement prévu de la ViaRhôna traverse l'espace du Quai du Bassin à Vernaison (69). Je suis membre du club de joutes nautiques Union Marinière de Vernaison et je suis très inquiet pour le bon déroulement de nos activités »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro 69

« Je vote contre le passage de la Via Rhôna au niveau de l'île de la Table Ronde. L'île de la Table Ronde fait l'objet d'un arrêté de biotope, c'est donc un espace naturel protégé. La construction de la via Rhôna y impliquerait la destruction de zones humides, l'abattage d'arbres, l'artificialisation des sols. A l'heure où l'on observe le déclin critique de la biodiversité, toute nouvelle atteinte aux espaces naturels, aggrave encore et encore ce déclin en empiétant toujours plus sur les biotopes. Je suis cycliste, randonneuse, je ne suis pas privée d'espaces où m'évader. Puisqu'il est proposé une alternative à ce tracé : choisissons-le ! »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 70 Contribution commune et partagée des associations LPO Aura, FNE Rhône et Arthropologia

« La LPO AuRA a pour objet d'agir pour l'oiseau, la faune sauvage, la nature et l'homme, et lutter contre le déclin de la biodiversité par la connaissance, la protection, l'éducation et la mobilisation. FNE Rhône lutte depuis plus de 50 ans dans le département du Rhône et sur le territoire de la Métropole de Lyon, pour la sauvegarde de la nature et de l'environnement dans un souci de développement durable. Cela

passer notamment par l'expertise que nous apportons au quotidien, et en toute indépendance, aux pouvoirs publics mais aussi par la transmission et l'éducation des générations futures. Arthropologia accompagne aux changements de pratiques et mène des actions concrètes en faveur de la biodiversité, notamment des insectes (auxiliaires, pollinisateurs, décomposeurs), des plantes et de leurs milieux de vie. Les 3 associations sont agréées au titre de la Protection de l'environnement, disposent également de l'agrément « Jeunesse et Éducation populaire » délivré par le Ministère de l'Éducation Nationale. Par ailleurs, LPO AuRA et FNE Rhône sont habilités à participer aux débats sur l'environnement dans le cadre d'instances départementales ou régionales. Nous avons pris connaissance du dossier soumis à enquête publique concernant le prolongement de la via Rhôna dans le sud du département du Rhône et porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Comme nous l'avons déjà signalé dans deux courriers adressés le 15 février dernier à M. Wauquiez, Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et M. Bernard, Président de la Métropole de Lyon, il apparaît très clairement que les enjeux de biodiversité dans la zone de l'île de la Table Ronde n'ont pas été traités correctement. Excepté les inondations potentielles, aucun autre élément que nous avons signalé à l'époque n'a été pris en compte, à savoir: existence d'une étude d'impact, conséquences sur la fréquentation du site, description de tous les aménagements envisagés (y compris accès pompiers,...), évitement des zones actuellement protégées (ENS, ZNIEFF, directive habitat et arrêté de biotope, corridor écologique), atteinte au domaine forestier, prise en compte de l'effet «?vent de couloir?» de la route et conséquences sur sa gestion actuelle en libre évolution, coexistence des travaux de renaturation du Rhône par la CNR, prise en compte de l'impact des travaux, consultation et avis du SMIRIL. En réalité, nous sommes vraiment consternés de constater que les zones protégées sont complètement ignorées et ne sont pas évitées. Il est aujourd'hui primordial de préserver les zones qui ont été identifiées comme des réservoirs de biodiversité par les processus administratifs existants. Nous pensons qu'il existe des moyens d'éviter ces zones protégées comme l'a déjà démontré l'association les Amis de l'île de la Table Ronde avec ses propositions de tracés alternatifs. Nous avons notamment étudié leur variante 3 qui passe par Brignais pour rejoindre des pistes cyclables existantes. Cette solution présente un impact sans comparaison possible avec celle proposée par la Région et qui nous paraît tout à fait acceptable (espèces nicheuses certaines ? pie bavarde et moineau domestique, espèces nicheuses probables ? buse variable, mésange charbonnière et merle noir). La variante 2, même si elle demande des aménagements plus importants, propose également un tracé intéressant pour les déplacements du quotidien vers la Métropole de Lyon, puisqu'elle traverse les communes de Millery, Charly, Vourles, le haut de Vernaison et Irigny, où la densité de population est plus importante. La variante 1 s'écarte un peu plus du Rhône et offre un peu de dénivelé. Il existe très certainement beaucoup d'autres possibilités, par exemple en traversant le Rhône vers Solaize et rejoindre la partie actuelle provisoire de la vie Rhôna. Toutes ces variantes ont l'avantage d'épargner les zones protégées et les îlots du Rhône en face de l'île de la table ronde. Pour rappel, l'île de la Table Ronde et les îlots du Rhône ont été préservés depuis 1995, avec la création du SMIRIL, dans le but d'en faire un haut lieu de biodiversité au sein même de la Métropole, suite notamment aux actions portées par nos 3 associations par exemple lors du projet d'installation d'une pépinière et le collectif d'usager de l'île de la table ronde

Ils sont d'ailleurs ainsi devenus l'un des principaux lieux d'éducation à l'environnement de la région Auvergne Rhône-Alpes avec 250 à 270 classes et plus de 7 000 élèves accueillis chaque année. Les inventaires font apparaître plus de 2 000 espèces dont de nombreuses sont protégées voire emblématiques?: castor, Gomphe à pattes jaunes (libellule redécouverte après 50 années de disparition), Milan noir (dortoirs), Crossope (très rare population régionale de musaraigne aquatique), 65 espèces de papillons parmi lesquelles le très rare «?Azuré du Serpolet?»», 115 espèces d'abeilles sauvages, 75 insectes saproxyliques (dépendant du bois mort), 189 espèces de champignons lignivores

parmi lesquels l'Antrodia minuta dont c'est l'un des 2 seuls sites de présence en France et l'Antrodiella pirumspora, une nouvelle espèce de champignon? découverte sur le site, 880 espèces végétales, dont 37 sont des espèces remarquables et 13 sont protégées, sans parler des nombreuses espèces d'oiseaux et de chauve-souris. Le dossier de l'enquête publique lui-même précise qu'il y aura «? des impacts résiduels importants sur des habitats d'espèces protégées et des espèces protégées, après mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction, essentiellement au droit de la traversée de la zone gérée par le SMIRIL (Syndicat Mixte du Rhône des Iles et Lônes)?», impacts qui devront faire l'objet de dérogations à la législation sur les espèces protégées. La liste de ces dérogations va donc être considérable et elle devrait faire partie du dossier de l'enquête publique avec les mesures de compensation envisagées, ne serait-ce que pour en prévoir les coûts. Nous n'arrivons pas à comprendre comment la DREAL a pu laisser passer un tel dossier lors du processus «?cas par cas?» sans demander un dossier d'autorisation environnemental avec une étude d'impact, avec des inventaires précis et valorisés (une demi-page dans le dossier?!) et avec l'application strict des mesures d'évitement/réduction/compensation. En effet, jamais un dossier d'aménagement ne présente des impacts à la fois sur un ENS, plusieurs zones ZNIEFF, un arrêté de protection du biotope et un corridor écologique SRADDET et nombre d'entre eux sont pourtant soumis à l'autorité environnementale. Le dossier mentionne que «?des mesures de réduction et de compensation sont en cours de définition et seront présentées dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale qui sera instruit ultérieurement?». Nous ne comprenons pas comment sera instruit ce dossier puisque l'autorité environnementale n'a pas soumis le dossier à une demande d'autorisation. Par ailleurs, il apparaît très clairement en regard des enjeux écologiques que les mesures d'évitement ont été complètement occultées alors qu'elles existent comme nous l'avons mentionné plus haut. Le dossier mentionne par ailleurs à plusieurs reprises des impacts sur la ripisylve, sur les zones humides, sur des habitats sensibles. Il reconnaît même que le tracé proposé « vise à rapprocher autant que possible la voie verte du Rhône, et à traverser des secteurs reconnus pour leurs richesses environnementales et paysagères». Faut-il de nos jours multiplier les impacts et réaliser des aménagements à la fois touristiques et favorisant la mobilité, qui vont générer des perturbations incontrôlées et durables, dans des lieux « environnementalement riches » ?? Par ailleurs, il nous apparaît aussi que les impacts liés d'une part aux travaux et d'autre part à la fréquentation ultérieure du site sont abordés de façon beaucoup trop succincte dans le dossier : Aménagements minimisés, en regard par exemple à la distance minimum aux voies ferrées

(x voies ferrées (5 mètres) avec des impacts supplémentaires non décrits sur les milieux naturels, Continuité écologique supprimée entre la partie nord et la partie sud du parcours le long de l'île de la table ronde, Aucune visualisation en fait des installations telle que proposées au final, contrairement à tout dossier similaire digne de ce nom, EP21233 7/9 TRAVAUX Aucun descriptif précis de l'impact de la prise en compte des inondations, par exemple sur les hauteurs et largeurs de creusement et l'arrachage des racines des arbres, Aucun bilan global des travaux proposés?: rotation de camions, arbres abattus, emprise totale du chantier (nous avons totalisé plus de 60 000 m² de matériaux excavés) Aucun descriptif de l'impact de la fréquentation estimée à 200 000 personnes / an : protection des zones naturelles à proximité immédiate, gestion des déchets dus à la fréquentation, élagage des arbres le long de la voie, partage avec les autres usagers (piétons notamment) ... Tous ces sujets ne trouvent pas de réponses dans le dossier. Enfin, le phasage des travaux expliqué dans le document fait clairement apparaître la volonté de réaliser les sections urbaines très rapidement et de réaliser dans un second temps «?les sections qui nécessiteront l'obtention d'autorisations environnementales avant tout démarrage des travaux?», faisant sans doute référence à la demande de dérogations à la réglementation sur les espèces protégées, présentée comme ne pouvant pas avoir d'impact sur le

choix global du tracé de la via Rhôna. Nous nous insurgeons contre cette façon de faire, de plus sur un dossier aussi complexe et impactant, reléguant donc au rang de simple formalité le processus réglementaire des lois environnementales, et mettant in fine tous les acteurs devant le fait accompli. En conséquence, nous pensons que ce projet n'a pas été étudié correctement, que de nombreux impacts identifiés ou à identifier doivent être évités, minimisés ou compensés et que toutes les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation doivent faire partie du dossier pour un avis éclairé. Nous, associations dédiées à la protection de l'environnement, et représentatives sur le Rhône, considérons les enjeux de biodiversité sur ce site comme extrêmement importants et pensons que des solutions alternatives à celles proposées par la région doivent être étudiées. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable très argumenté

- Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...
- Voir rapport [thème 6](#) les nuisances pour les riverains
- Voir rapport [thème 7](#) impact du chantier

Numéro 71 Mme Christine Laplanche

« En tant que résidente à Vernaison et adhérente France Nature Environnement : Le tracé présenté semble mal adapté, et très impactant sur la continuité du secteur forestier pour la faune et la flore, sur des espaces naturels sensibles que les riverains de part et d'autre se sont attachés à préserver. Ce tracé risque également de présenter des secteurs régulièrement inondables, à moins de gros travaux d'infrastructure très destructeurs et très coûteux à réaliser mais surtout à entretenir. Enfin ce tracé risque de gêner les travaux de restauration que la CNR doit réaliser. Par ailleurs les aires et aménagements annexes prévus entre autres à Vernaison paraissent pensés pour les locaux plus que pour les cyclotouristes. Ne risque-t-on pas de créer avec le passage de la ViaRhôna sur ce secteur un conflit entre cyclotouristes, usagers souhaitant se rendre sur leur lieu de travail à vélo et piétons ? Plusieurs tracés alternatifs ont été suggérés et proposés, pourquoi ne pas les étudier ? Cela serait sans doute plus responsable sur un plan environnemental, mais aussi plus économique car des réseaux cyclables existent déjà dans les villages à proximité. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

- Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...
- Voir rapport [thème 4](#) inondabilité
- Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 72 FELICE

« Je suis bien entendu favorable à ce projet ! Je suis cyclo-touriste et il me tarde que cet itinéraire soit aménagé, ce trajet étant actuellement dangereux et d'ailleurs il est conseillé de prendre le train. Je me réjouis de cet aménagement. Ce site en bord du Rhône sera ombragé et très agréable pour les cyclistes, qui pourront découvrir notre belle Région et sa nature diversifiée ; l'impact environnemental semble faible car le tracé sera sur des chemins existants qui sont à priori déjà assez fréquentés. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 73 MONTET MAXIME

« Je suis habitant de Grigny, élu engagé, également et amoureux de la nature. Je la parcours à vélo ou en courant. Le vélo est en plus d'être un outil de loisirs mais est aussi un mode de locomotion que j'utilise pour me rendre sur mon lieu de travail à Lyon (Gerland). Aujourd'hui j'utilise la route D315 de Grigny à Pierre Bénite pour rejoindre la Via Rhona. Ce tronçon entre Givors et Pierre Bénite est vraiment manquant. La route est dangereuse au quotidien et bloque beaucoup de personnes qui pourraient laisser leur véhicule pour enfourcher leurs deux roues. Une voie cyclable aménagée le long du Rhône est plus que nécessaire. Pourquoi ce tracé entre Pierre Bénite, Grigny, Vernaison, Grigny et Givors ? Bien sûr que d'autres tracés secondaires peuvent et doivent voir le jour, mais un tracé doit être étudié avant tout pour entraîner le maximum de personnes à utiliser les modes doux. Il doit être sécurisé et mettre en avant le Rhône. Ce tracé est donc optimal. Une piste cyclable ne nuit en rien à la nature, à nos berges du Rhône, mais au contraire va les mettre en valeur. Aux endroits où la crue viendrait à inonder quelques jours dans l'année, des matériaux comme du béton désactivé ou autre sans entretiens coûteux peut être une solution. La Via Rhona le long du Rhône est donc la solution pour le loisir, pour les vélocyclistes comme moi, pour moins de voitures sur les routes, pour plus d'écologie concrète. Les autres tracés sont intéressants pour faire des voies secondaires. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

- Voir rapport [thème 4 inondabilité](#)

- Voir rapport [thème 5 respect de l'environnement...](#)

Numéro 74 ELODIE GABBIADIN

« Je fais chaque année des rando-vélo l'été et les week-ends sur des trajets plus courts. J'attends avec impatience de pouvoir circuler sur la ViaRhôna sur l'ensemble de son itinéraire et particulièrement au Sud de Lyon où le parcours est compliqué et peu sécurisé. L'impact environnemental semble assez faible car le tracé emprunte des itinéraires déjà pratiqués par l'homme. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

- Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 75 REY

« Il est important que cette section entre Lyon et Givors puisse assurer une continuité de service pérenne quel que soit le niveau maximal des eaux du Rhône. Une étude préliminaire doit permettre de déterminer la hauteur maximale des eaux et permettre : - la construction d'une digue avec un système d'évacuation des eaux (buses d'évacuation et de répartition des eaux) en aval - soit d'aménager un passage le long de la voie ferrée par remblaiement ou par encorbellement Une étude économique doit permettre de faire un choix

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

- Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 76 REY

« Il est important que cette section entre Lyon et Givors puisse assurer une continuité de service pérenne quel que soit le niveau maximal des eaux du Rhône. Une étude préliminaire doit permettre de déterminer la hauteur maximale des eaux et permettre : - la construction d'une digue avec un système d'évacuation des eaux (buses d'évacuation et de répartition des eaux) en aval - soit d'aménager un passage le long de la voie ferrée par remblaiement ou par encorbellement Une étude économique doit permettre de faire un choix. »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro 77 REY

« Il est important que cette section entre Lyon et Givors puisse assurer une continuité de service pérenne quel que soit le niveau maximal des eaux du Rhône. Une étude préliminaire doit permettre de déterminer la hauteur maximale des eaux et permettre : - la construction d'une digue avec un système d'évacuation des eaux (buses d'évacuation et de répartition des eaux) en aval - soit d'aménager un passage le long de la voie ferrée par remblaiement ou par encorbellement Une étude économique doit permettre de faire un choix. »

Cette observation est un [doublon](#) des deux précédentes

Numéro 78 REY

« Il est important que cette section entre Lyon et Givors puisse assurer une continuité de service pérenne quel que soit le niveau maximal des eaux du Rhône. Une étude préliminaire doit permettre de déterminer la hauteur maximale des eaux et permettre : - la construction d'une digue avec un système d'évacuation des eaux (buses d'évacuation et de répartition des eaux) en aval - soit d'aménager un passage le long de la voie ferrée par remblaiement ou par encorbellement Une étude économique doit permettre de faire un choix. »

Cette observation est un [doublon](#) des trois précédentes

Numéro 79

« J'habite Vernaison depuis toujours et je suis très content de voir la via rhona passer sur les bords du Rhône. J'ai appris qu'il y aurait aussi un city stade et la remise en service du skate Park qui est une très bonne nouvelle pour mes enfants et tous ceux de la commune. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

Numéro 80

« Je trouve ce projet super !! ayant fait partie d'un club vélo la Viarhona était notre parcours favori et c'est pas mal pour les villes car ça permet d'avoir du passage à Vernaison et du coup de la vie dans la commune »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 2](#) Les retombées économiques et touristiques

Numéro 81

« Je trouve ce projet super !! ayant fait partie d'un club vélo la Viarhona était notre parcours favori et c'est pas mal poire les villes car ça permet d'avoir du passage à Vernaison et du coup de la vie dans la commune »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro 82 : Mr PIERRE HÉMON (Contribution de l'association Française pour le développement des Véloroutes et Voies vertes (AF3V))

« Voilà des années que la Via-Rhône, Eurovélo n°17 reliant le Lac Léman à la méditerranée souffre de cette discontinuité au sud de Lyon. Discontinuité qui a des effets très nets sur la circulation à vélo. Cela donne de Lyon et de sa métropole une image peu « bike-friendly » aux yeux des cyclotouristes européens. Et surtout cela freine très fortement l'utilisation du vélo au quotidien sur tout le secteur, alors qu'une voirie cyclable aménagée diminuerait l'usage de la voiture et donc la pollution atmosphérique dont souffrent les habitants de la métropole lyonnaise. Ce serait un outil bien utile qui participerait, avec beaucoup d'autres, à la réussite de la Zone à Faible Emission. L'AF3V insiste donc pour que ce tronçon soit réalisé dans les délais les plus rapides. Pour autant la qualité de cet aménagement doit permettre et favoriser l'utilisation du vélo sur l'itinéraire tout au long de l'année (et pas seulement par temps sec l'été comme on le voit trop souvent). Les risques d'inondation (nous aurions aimé disposer de données plus précises – nombre moyen estimé de jours d'inondation par exemple - et d'études récentes existantes) militent pour un revêtement qui ne disparaisse pas à la première crue comme cela est trop souvent le cas avec le « stabilisé ». De plus cela limite grandement les coûts d'entretien pour l'institution qui en aura la charge, tout comme cela limite en conséquence les jours d'indisponibilité. La largeur de cet aménagement reste incertaine. L'AF3V souhaite qu'elle soit de 5 mètres a minima pour une bande bidirectionnelle. En cas de contraintes fortes, cette largeur peut être réduite (et signalée!), mais pas en-deçà de 3 mètres, sauf à faire courir des risques inutiles aux usagers à chaque croisement de cycles, d'autant plus que la circulation de vélo-cargos, vélos avec remorques et autres tricycles n'est plus anecdotique. Concernant les 13 kilomètres de traversée de la zone sensible gérée par le Syndicat Mixte du Rhône et des Îles et Lônes (SMIRIL), l'AF3V tient à affirmer qu'un espace clairement délimité dédié aux cyclistes réduira fortement et efficacement toute divagation en dehors, contrairement à la situation actuelle qui voit nombre de piétons et vététistes circuler de partout dans cet espace remarquable. Double impact donc d'un aménagement de qualité : il augmente le nombre d'utilisateurs tout en diminuant les nuisances provoquées par les divagations actuelles. S'il y a des inquiétudes et donc des garanties à apporter cela concerne la phase « chantier »

du processus. Il est nécessaire d'y porter une attention particulière afin que les matériels utilisés ne « ravagent » pas alentours. Nous demandons donc que des clauses spécifiques soient intégrées au cahier des charges. Nous notons, et c'est important, que le projet suit la plupart du temps des chemins existants et que le nombre d'arbres à couper sera faible ; là encore nous demandons que ce nombre soit réduit au strict minimum. Nous souhaitons que la doctrine ERC « Eviter-Réduire-Compenser » soit mise en œuvre à l'occasion de ce chantier qui se doit d'être exemplaire ! En dehors de la phase chantier, en période donc ordinaire, il n'a pas de méfaits environnementaux liés à la circulation des cyclistes. Néanmoins nous souhaitons que l'étude environnementale qui suivra cette enquête le précise. En effet seules des perturbations avérées sur des espèces (ou habitats) protégés et/ou à forte valeur patrimoniale pourraient véritablement perturber un projet de cette nature. Ce qui ne semble pas être le cas. Enfin c'est certainement ce tronçon qu'utilisera l'axe n°3 des « Voies lyonnaises », reliant Quincieux à Givors sur un tracé continu et le plus direct possible de 57 km. Si sur la portion considérée le tracé devait prendre un itinéraire alternatif qui rajouterait des kilomètres et de la pente, en plus d'éloigner du Rhône, d'une part il ne conviendrait plus à son objectif initial, et d'autre part il est certain que les « divagations » de cyclistes sur le territoire sensible du SMIRIL continueraient et certainement s'amplifieraient. La raison voudrait donc que le projet proposé pour ce tronçon soit retenu avec toutes les garanties nécessaires à une phase chantier la plus strictement respectueuse de l'environnement. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable et de son argumentation

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 3 Fréquentations actuelles et futures ...

- Voir rapport thème 4 inondabilité

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

-Voir rapport thème 7 impact du chantier

-Voir rapport thème 10 : le revêtement de la voie

Numéro 83 FAURE VIRGINIE

« Je suis très favorable au passage de la ViaRhôna à Vernaison. Cela permettra de sécuriser les trajets en vélo vers Lyon. Je pourrai aller travailler en vélo dans le centre-ville de Lyon. Je ne peux pas le faire aujourd'hui, car il manque plusieurs zones cyclables sécurisées sur toute la portion Vernaison / Irigny et ce dès le virage de sortie de Vernaison direction Lyon. C'est un projet que je soutiens à 100% »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 84 Collectif VALVE (Venir À Lyon Vélo depuis le Sud-Ouest Lyonnais)

« Se réjouit de voir ce dossier avancer : le tronçon manquant Pierre-Bénite/Givors de la Via Rhôna actuelle fait défaut pour permettre à des cyclistes du quotidien ou en vacances de se déplacer à vélo. Alors que la section entre Pierre-Bénite et Lyon a été récemment aménagée, avec notamment un passage cyclable sur le pont de la Mulatière, la vitesse des voitures et leur flux trop importants sur la partie au Sud de Pierre-Bénite font que l'itinéraire actuel par la D315 n'est pas sécurisé, et lorsqu'il l'est, c'est parce qu'il empiète sur le trottoir. Les déplacements à vélo sur ce secteur sont de ce fait réservés aux cyclistes les plus téméraires et militants. Vue la saturation des TER aux heures de pointe entre Givors et Lyon, les habitants sont le plus souvent contraints d'effectuer leurs déplacements en voiture. Pour les cyclotouristes, le site officiel de la Via Rhôna recommande de prendre le TER pour quitter Lyon vers le Sud : impossible pour des cyclistes avec des remorques, ou pour des vélos adaptés aux personnes en situation de handicap, ou même pour des groupes ou des familles du fait du faible nombre de places vélos disponibles dans les trains ! Rappelons que les itinéraires EuroVélos, dont la Via Rhôna (EV 17), sont destinés à favoriser un mode de déplacement en adéquation avec un tourisme plus responsable. La continuité de leur tracé est essentielle pour qu'ils soient attractifs et utilisés. L'itinéraire concerné par cette enquête publique est adapté à la fois aux cyclistes du quotidien et aux cyclotouristes : il passe à proximité des centres-bourgs de Vernaison et Grigny tout en suivant le Rhône, et évite des dénivelés pénalisants pour les cyclistes en vélo non électrique. Il offrira un ombrage favorable aux déplacements en été. Un itinéraire alternatif passant par les collines de Vourles/Millery serait non pertinent pour les cyclistes pendulaires et créerait un détour pénalisant pour les cyclotouristes, en plus de pentes trop fortes. Passer par la rive gauche conduirait à passer par le pont de Givors non sécurisé. Pour que le tracé soit pérenne, le revêtement doit résister aux crues du Rhône : nous préconisons un enrobé ou béton perméable qui offrira un usage durable et par tout temps de l'itinéraire. Une teinte claire limitera les effets « îlots de chaleur » et facilitera l'usage de nuit. Les barrières limitant l'accès au site devront permettre le passage des remorques à vélos, vélos cargos, vélos tandem ou pour personnes en situation de handicap. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 10 : le revêtement de la voie

-Voir rapport thème 11 Les équipements de la voie

Numéro 85

« Pour ce qui concerne la séquence Vernaison, le dossier évoque le projet de nouveau pont à Vernaison qui aurait "toutes les chances" d'être au Nord du pont actuel. Cette hypothèse paraît en l'état surprenante étant donné que la Région n'est pas maître d'ouvrage des travaux. Si l'itinéraire a été établi en fonction de cette hypothèse, la Région doit revoir son projet. Par ailleurs, suite à publication de la loi dite Climat et Résilience le 22 août dernier, l'Etat a fait de la lutte contre l'artificialisation des sols un objectif prioritaire. En particulier, l'objectif est de réduire de moitié le rythme d'artificialisation des sols dans les 10 prochaines années. Or, les équipements proposés, notamment les équipements sportifs, contribuent à l'artificialisation des sols. Au-delà de l'opportunité de compléter le dossier pour évaluer son impact sur l'artificialisation des sols, la Région aurait pu voire dû décliner la séquence Eviter-Réduire-Compenser pour limiter l'impact du projet sur l'artificialisation des sols. Ainsi, l'opportunité des projets d'équipements sportifs doit être réinterrogée au regard de ce critère. De même, il n'y apparaît pas opportun que la commune de Vernaison implante de nouveaux équipements venant ainsi minéraliser un espace que le dossier décrit comme peu qualitatif. S'agissant de l'itinéraire au Sud de Vernaison qui emprunte la ripisylve pour éviter le domaine ferroviaire, il est nécessaire de signaler que cet itinéraire est aujourd'hui emprunté par de nombreux piétons et familles. La cohabitation entre les différents usages n'apparaît pas assez étudiée pouvant dès lors générer des conflits voire des risques pour la sécurité.

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#) et de son argumentation

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro 86

« Pour ce qui concerne la séquence Vernaison, le dossier évoque le projet de nouveau pont à Vernaison qui aurait "toutes les chances" d'être au Nord du pont actuel. Cette hypothèse paraît en l'état surprenante étant donné que la Région n'est pas maître d'ouvrage des travaux. Si l'itinéraire a été établi en fonction de cette hypothèse, la Région doit revoir son projet. Par ailleurs, suite à publication de la loi dite Climat et Résilience le 22 août dernier, l'Etat a fait de la lutte contre l'artificialisation des sols un objectif prioritaire. En particulier, l'objectif est de réduire de moitié le rythme d'artificialisation des sols dans les 10 prochaines années. Or, les équipements proposés, notamment les équipements sportifs, contribuent à l'artificialisation des sols. Au-delà de l'opportunité de compléter le dossier pour évaluer son impact sur l'artificialisation des sols, la Région aurait pu voire dû décliner la séquence Eviter-Réduire-Compenser pour limiter l'impact du projet sur l'artificialisation des sols. Ainsi, l'opportunité des projets d'équipements sportifs doit être réinterrogée au regard de ce critère. De même, il n'y apparaît pas opportun que la commune de Vernaison implante de nouveaux équipements venant ainsi minéraliser un espace que le dossier décrit comme peu qualitatif. S'agissant de l'itinéraire au Sud de Vernaison qui emprunte la ripisylve pour éviter le domaine ferroviaire, il est nécessaire de

signaler que cet itinéraire est aujourd'hui emprunté par de nombreux piétons et familles. La cohabitation entre les différents usages n'apparaît pas assez étudiée pouvant dès lors générer des conflits voire des risques pour la sécurité. »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro 87

« Ce projet de via rohna sur le tronçon Givors Pierre bénite me semble essentielle pour clôturer ces 800km de piste cyclable. Le passage de cette voie est un atout pour Vernaison et le dynamisme de cette petite ville. En effet à voir les aménagements qui seront prévus, cela permettra aux usagers de profiter de Vernaison et de découvrir cet accueil qui nous caractérise tous. Il faudra Cependant ajuster le tire sur les aménagement des bords de Rhône. En effet il ne s'agirait pas que cela se transforme en squat ou en barbecue party tous les soirs d'été. Enfin sur l'aménagement de cette voie, je pense qu'il est primordial qu'elle suive le cour du Rhône. En revanche je vote pour que l'aménagement soit le plus végétal possible et que l'ambiance sauvage que nous connaissons depuis toujours sur ces bords de Rhône soit un maximum conservé. Dernier point, la buvette, il serait mieux de la mettre proche des espaces d'étape. Je soutiens le projet à fond. Go! »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 6](#) les nuisances pour les riverains

Numéro 88 : AVEC VOUS, EN ACTION POUR VERNAISON

« Le passage de la ViaRhôna et la création d'une aire d'accueil sur notre territoire communal représentent de belles opportunités pour Vernaison : création d'une continuité cyclable le long du fleuve, intégration dans un projet inter-régional emblématique, passage et accueil potentiel de touristes, diffusion d'une image positive, opportunité pour booster un réseau cyclable à l'échelle du bassin de vie. Notre mouvement -Avec vous, en action pour Vernaison- soutient ce projet depuis son origine, cependant nous restons attentifs aux modalités d'intégration de cette infrastructure de vélo-route à notre territoire. Nos principales interrogations concernent la séquence 3 du projet : - Comment gérer la cohabitation des différents flux sur un espace réduit ? (Accès aux bâtiments et infrastructures sportives de la commune, itinéraires de promenade, flux vélos...) - Comment adapter les schémas de circulation aux éventuelles évolutions de localisation et de fonction du pont ? - Comment organiser le partage de l'espace public afin d'assurer la continuité des activités associatives et sportives locales ?

(associations résidentes du complexe sportif des lônes, tennis, boules, joutes) - Comment créer un lien avec le centre-bourg ? Nous souhaitons attirer l'attention de M. le Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Maître d'ouvrage, sur la nécessaire prise en compte des points suivants : - Les contraintes topographiques et géographiques sur le territoire de Vernaison : faible largeur entre la voie ferrée et les contreforts des berges, nombreuses voiries, aménagements particuliers. - La définition d'un dispositif permettant la nécessaire cohabitation de l'ensemble des flux (piétons, cyclistes, routiers) sur des linéaires et des intersections (rue de la forge, quai du bassin, accès complexe sportif) ; - Les potentielles évolutions du pont de Vernaison. - Les projets d'aménagements supplémentaires à l'initiative de la commune (terrain de paddle, city-stade) à proximité du complexe sportif. À noter que notre mouvement n'a pas connaissance, à ce jour, du détail et de la localisation précise de ces nouvelles constructions. Notre position est simple : l'itinéraire de la ViaRhôna à Vernaison présenté dans les dossiers de consultation n'est pas acceptable et sera source de conflits. La solution soumise à avis rendra le site dangereux pour les piétons, ainsi ce sont les habitants de la commune qui subiront en premier les désagréments car ils seront privés de promenades sur les bords du Rhône. En effet la zone de loisir, jugée déjà 'complète' dans les rapports de présentation ne semble pas en mesure d'accueillir une nouvelle infrastructure. Nous proposons deux actions afin d'accueillir dans les meilleures conditions la ViaRhôna à Vernaison.

- Proposition 1 : une synergie entre les projets. Nous souhaitons que le projet ViaRhôna, porté par la Région fusionne avec le projet de « Voie Lyonnaise » porté par la Métropole afin de mutualiser les moyens et d'apporter de la visibilité sur les offres de pistes cyclables sur notre territoire. A l'heure où un consensus apparaît sur le besoin de rationaliser les dépenses publiques et sur la priorité à donner aux mobilités douces cette mesure est de bon sens ! Cette solution permettra de mobiliser, en cas de besoin, des moyens financiers plus conséquents pour déployer ponctuellement des techniques particulières.

De plus la synergie entre les deux projets permettra de concrétiser la continuité du parcours entre Lyon et Givors et créera, au niveau de notre commune, l'opportunité de définir un véritable réseau cyclable. Ainsi la ViaRhôna deviendra une infrastructure utilisable tous les jours pour tous les motifs de déplacement : loisir, détente, domicile-travail. Les vélos-tafeurs pourront l'emprunter.

- Proposition 2 : un nouvel itinéraire Nous proposons un itinéraire alternatif sur le territoire de la commune de Vernaison évitant le mélange des flux tout en gardant l'opportunité d'accueillir les cyclistes sur le superbe site des bords du Rhône. => Création d'un itinéraire spécifique, le long de la voie ferrée, par l'élargissement, en encorbellement, du chemin de halage existant entre, au Nord, le passage à niveau du Chemin de l'île et, au Sud, le passage à niveau du chemin de la Tour (vers station de pompage). Nous savons que cette solution peut interroger du fait de la proximité des voies ferrées mais : - ce parcours existe actuellement (en continu entre le Nord de Vernaison et Grigny) et les piétons et les cyclistes circulent sur ce chemin sans contrainte particulière ; - cette solution est déjà proposée sur une partie de l'itinéraire de la séquence 4. L'éventuel coût supplémentaire de construction pourra être assumé par la mutualisation engagée entre la Métropole (Voies lyonnaises) et la Région (ViaRhôna). Le rétrécissement au niveau du local des joutes de Vernaison sera traité par une signalétique spécifique. Nous estimons que les avantages de cette formule sont multiples : - Itinéraire isolé des trafics piétons et voiture ; - Itinéraire 'déconcentrant' les bords du Rhône en évitant les espaces publics utilisés par les activités sportives et associatives (jeux de boules, esplanade du quai, local de joutes...) et rendant possible la construction d'éventuels et nouveaux équipements de la Commune (terrains de paddle). - Itinéraire situé à proximité des aménagements et permettant d'avoir un visuel direct : aire d'accueil, aire de pique-nique, terrains de sport, bassin de joutes... Les utilisateurs

peuvent ainsi, s'ils le souhaitent, rejoindre ces différents lieux depuis l'itinéraire principal par différents passages (au nord, au niveau du pont, au sud vers la pile de la traille). - Itinéraire largement protégé des crues du Rhône afin de pérenniser l'accessibilité du parcours. - Itinéraire évitant au maximum la destruction d'espaces naturels, principalement au sud de la commune.

Dans l'hypothèse où cette solution alternative ne peut pas être mise en œuvre il paraît impératif de définir des itinéraires de déviation pouvant être activés lors des manifestations locales se déroulant sur le site :

1/ Déviations partielles selon l'occupation du site vers le réseau viaire classique (chemin du Port Perret, Rue des usines, Chemin de halage, Rue de la gare), - Au niveau du chemin de l'île, - Au niveau du pont impasse Burdy ou voûte de la rue du Port Puys, - Au niveau de la voûte de la rue Croix Verte - Au niveau de la voûte vers la rue neuve.

2/ Déviation complète de l'itinéraire entre l'île Jaricot au Nord et la berge gauche du bassin de joutes au Sud, via le parc Bernard Clavel. Cette déviation, éloignant les cyclistes du site, reste une solution plus difficile à mettre en œuvre. Le lien avec les aménagements de la commune devra être assuré par une liaison entre la passerelle du parc Bernard Clavel et cet itinéraire. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable et de son argumentation

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 3 Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport thème 6 les nuisances pour les riverains

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport thème 9 Aire de Vernaison

Numéro 89 THOMAS CHRETIENNOT

« L'espace naturel des "Iles et Lînes du Rhône" et sa forêt alluviale constituent une zone de nature sauvage, un refuge de biodiversité, un puits de carbone à proximité d'une grande métropole française. A l'heure où nous devons faire face à de nombreux défis écologiques (dérèglement climatique, effondrement de la biodiversité, érosion et appauvrissement des sols, rétrécissement des refuges de la vie sauvage...), la création de la via rhôna au cœur même de cet espace naturel est complètement antinomique avec les mesures nécessaires pour répondre aux défis énumérés ci-avant : - Les minces sentiers pédestres actuels vont être remplacés par de larges (minimum 2 mètres, voire 3) voies cyclables, nécessitant l'abattage d'arbres et l'arrachage de la flore. En outre, les éclaircies nécessaires

pour créer ces voies cyclables permettront à la lumière de mieux pénétrer le sous-bois et de frapper plus durement les sols lors des épisodes de sécheresse et canicule intenses, fragilisant un peu plus le milieu forestier déjà mis à mal par les chaleurs records et les déficits pluviométriques de la période 2015 - 2020. - La création des voies cyclables engendra une artificialisation des sols au cœur même de la forêt alluviale, nuisible pour la vie du sol, fragmentant un peu plus les milieux sauvages, provoquant un tassement du sol nuisible aux racines. - La via rhôna augmentera la fréquentation, donc la pression humaine sur cet espace naturel. Alors que de nombreux parcs français (parc des Calanques de Marseille, parc du Vercors, parc de la Chartreuse) déplorent déjà les nuisances (notamment sur la biodiversité) liées à la sur fréquentation humaine et cherchent à réduire/contrôler la présence humaine au sein de zones naturelles sensibles, le tracé actuel de la via rhôna va enclencher la dynamique inverse. Attendrons-nous de constater les mêmes effets nuisibles de la sur fréquentation sur cet espace naturel avant de tenter de faire machine arrière, comme dans les Calanques, ou anticiperons-nous ce qui a déjà été constaté par nos voisins ? - En plus de la fréquentation, l'entretien de la via rhôna telle qu'elle est proposée engendrera une pression humaine supplémentaire sur le milieu : inspection et sécurisation, abattages d'arbres préventifs, "nettoyage",... Et que dire de sa construction ? Il est évidemment urgent de favoriser les modes doux de locomotion (notamment le vélo), que ce soit pour les trajets du quotidien ou les trajets de loisirs. Cependant, cette dynamique ne doit pas se faire au détriment de la richesse des zones naturelles sensibles des lônes et coteaux du Rhône et de sa forêt alluviale. Nous avons déjà un dense réseau routier urbain : sortons de la logique du tout-voiture et utilisons ce réseau pour la mobilité douce (en y intégrant, entre autres, la via rhôna) plutôt que d'étendre toujours plus loin la pression de l'homme sur les écosystèmes.

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#) et de son argumentation

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 90

« Je ne comprends pas qu'il existe encore en 2021 des projets d'aménagement en pleine forêt, qui nécessite de couper autant d'arbres, pour aménager une voie déjà existante, juste pour le confort de certains touristes, alors que les lieux sont déjà appréciés des riverains tels qu'ils sont m, en pleine nature, riche en biodiversité. S'il vous plaît, laissez la forêt tranquille, c'est notre meilleur outil pour lutter contre le réchauffement climatique qui va faire tant de dégâts les années à venir. La métropole de Lyon et ses élus doivent être exemplaire à ce sujet et ne pas laisser faire une telle absurdité. Sinon on est considéré comme complice de ce massacre. La via rhona peut passer ailleurs ! »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 91

« Habitante de Vernaison, si je soutiens le projet de voir se finaliser le parcours ViaRhôna, je n'approuve pas son passage sur le tracé actuel. En effet les berges du Rhône déjà impactées par des infrastructures sportives, utiles mais suffisantes, ne devraient faire l'objet de nouveaux aménagements (sont prévus des parkings plus grands, des vestiaires, des aires de repos, des aires de détente sportive ...). Tous cela va encore plus imperméabiliser les sols et apporter des nuisances supplémentaires pour les Vernaisonnais. De plus les aires de pic-nic et d'accueil sont situées à l'opposé l'une de l'autre ce qui créera un corridor complet de nuisances, au moins aurait-il été plus judicieux de regrouper l'ensemble. Le Pumptrack prévu très proche des habitations au Nord va être source de bruit, devenir lieu de regroupement les soirs et certainement voué à être dégradé rapidement. Quant au tracé, j'étais favorable au passage en encorbellement le long du chemin de halage mais le choix actuel de se servir de chemins de promenade "naturels" où se côtoient des familles, des personnes âgées... me semble une aberration qui va nuire à la tranquillité du site et la qualité de l'agrément qu'il propose actuellement aux riverains du site. De plus il va être source de conflits avec les fêtes organisées au bord du bassin de joutes et compliquer les activités de notre club de joute local auquel Vernaison est très attaché. Et ne parlons pas des atteintes à la faune et la flore locale qui semble n'être qu'un détail dans le dossier ! »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport [thème 3](#) Fréquentations actuelles et futures ...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro 92 BONNEFOND PASCAL

« Le temps est venu de privilégier la sauvegarde de la biodiversité en protégeant la faune et la flore surtout en zones humides. Privilégier les modes doux de déplacements est également un objectif louable. Trouver un compromis raisonnable pour concilier ces deux impératifs en permettant le passage de la via rhona sans détruire arbres et animaux... Des alternatives de tracés doivent être étudiées pour protéger et préserver le maximum d'arbres près de l'île de la table ronde. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 93 BONNEFOND PASCAL

« Le temps est venu de privilégier la sauvegarde de la biodiversité en protégeant la faune et la flore surtout en zones humides. Privilégier les modes doux de déplacements est également un objectif louable. Trouver un compromis raisonnable pour concilier ces deux impératifs en permettant le passage de la via rhona sans détruire arbres et animaux... Des alternatives de tracés doivent être étudiées pour protéger et préserver le maximum d'arbres près de l'île de la table ronde. »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro 94 GAGET

« Comment est-il possible que la préservation de la biodiversité ne soit pas plus prise en compte dans ce projet ? Voilà plus de 30 ans que les collectivités mettent tout en œuvre pour protéger, valoriser un espace nature, et voilà qu'une autoroute du vélo viendrait vomir ces touristes lyonnais et autres usagés des pistes cyclables sur des espaces qui ne supporteront pas la sur fréquentations humaine. La mise en sécurité des voies cyclables est très préjudiciable pour le cordon de forêts des bords du Rhône. D'autres alternative existe pour éviter cet écrin de nature, il est regrettable de ne pas en faire cas ! De très nombreuses études naturalistes ont permis de valoriser la faune et la flore présente sur la zone impactée (voir les docs du smiril), elles n'ont pas été prise en compte au moment ou tout projet doit avoir un impact zéro sur la biodiversité. Aux vues de l'impact sur l'île du Beurre a Condrieu : la copie est à revoir »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 95 DU REPAIRR

« Ce tronçon Pierre-Bénite-Givors est le dernier linéaire manquant pour la Via Rhona. Pourtant il correspond à une zone dense et aurait une réelle utilité pour les trajets quotidiens. Il faut que ce projet aboutisse et le plus rapidement possible et nous serons très nombreux à l'emprunter. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 96 LA VILLE À VÉLO

« La section de la Via Rhôna entre Pierre-Bénite et Givors se précise enfin après une longue attente, et l'itinéraire proposé, prenant en compte les nombreux classements et protections réglementaires, répond, moyennant quelques adaptations, aux besoins des cyclistes, qui l'emprunteront soit au quotidien, soit lors de voyages au long cours, ou encore pour leurs loisirs. Il est attractif, proche du Rhône, évite au maximum les interactions avec les autres circulations, et est suffisamment peu accidenté pour être accessible à tous, qu'ils soient cyclistes ou non, qualités faisant défaut aux autres trajets envisageables. Rappelons qu'il s'agit d'un tronçon pour lequel le site d'information de la Via Rhôna conseille actuellement de prendre le train, tant la voirie et le flux de circulation motorisée ne répondent pas aux préconisations d'aménagements des véloroutes. La Ville à Vélo se réjouit donc de l'avancement de ce dossier. Deux points extrêmement importants devront être assurés : la sécurité et l'utilisation tout au long de l'année. Pour la sécurité, cela implique que le tracé ne présente pas de configurations propices aux accidents, notamment les plus redoutés, en l'occurrence les collisions avec la circulation motorisée, celle des poids lourds en particulier. Le dossier, dans son état actuel, ne le garantit pas. L'attention est à porter particulièrement dans les passages à proximité des implantations industrielles (JTEKT et KP1), où le trajet des cyclistes ne doit pas être coupé par les véhicules y entrant ou en sortant, ainsi que dans la traversée de Givors. Dans celle-ci, le cheminement prévu, avec ses nombreuses traversées et insertions dans un flux motorisé intense, échangeur d'autoroute compris, est à la fois difficile et dangereux, et devra être impérativement remplacé par un trajet plus sûr. Toujours en matière de sécurité, il est indispensable que le trajet ne comporte ni obstacles imprévisibles, ni virages aveugles, ni bosses sans visibilité, en particulier dans les secteurs où la configuration du terrain impose une réduction de la largeur de la voie. Pour que cette partie de la Via Rhôna puisse être utilisée en toutes saisons, les qualités du revêtement de la voie sont importantes. Suffisamment clair pour que la trajectoire soit bien visible quand les jours raccourcissent, profilé ou drainé de telle sorte qu'il n'y ait pas d'accumulation d'eaux, et bien sûr durable et facile à entretenir pour éviter de fréquentes et coûteuses réfections. Il va bien sûr de soi que le chantier devra être conduit dans le plus grand respect des espaces naturels où il se déroulera, avec la volonté que la réalisation puisse être montrée en exemple, à l'image du parcours de l'île du Beurre à Condrieu, quelques kilomètres plus au sud »

La commission d'enquête prend acte de cet [avis favorable](#) avec des demandes d'adaptations

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 7](#) impact du chantier

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport [thème 10](#) : le revêtement de la voie

Numéro 97 DEMOND ANNE

« Nous serons en tant qu'habitants de ces communes les premiers utilisateurs de la Via Rhona . Nous n'avons pas ma chance de bénéficier d'aménagements qualitatifs et cela correspond à une vraie attente. La Via Rhona a pu longer le Rhône sur des centaines de kilomètres et nous devrions être les seules communes où cela serait impossible. STOP A LA BÊTISE CE PROJET EST D'UTILITE PUBLIQUE ET PROFITABLE A SES HABITANTS.

La commission d'enquête prend acte de cet [avis favorable](#)

Numéro 98 JEAN SCHREIBER

« Lyonnais, cycliste, randonneur, je connais et fréquente pour m'y arrêter ou les traverser les espaces longeant le Rhône depuis plus de vingt ans. Mais actuellement, il faut malheureusement choisir : impossible de concilier vélo et randonnée si on veut venir dans ces espaces pour en apprécier ses paysages, la nature rencontrée, ou pour aller plus loin. Passer par la route (D 315) est dangereux en raison du trafic, et ne peut pas s'envisager avec des enfants, et s'aventurer à vélo sur les sentiers et chemins existants peut mener à une arrivée à destination couvert de boue, et à des rencontres avec des engins motorisés « de loisir » dont on se demande ce qu'ils ont à faire là ! Bien sûr, pour aller plus loin en rejoignant Givors depuis Pierre-Bénite, des alternatives existent, et qui présentent des caractéristiques intéressantes à leur menu : des côtes qui sont de véritables parcours de musculation si l'on veut passer par Charly et Millery, un allongement de plus de la moitié du trajet si on veut passer par Brignais, avec une interminable traversée de zones industrielles et commerciales, infestées par les camions dont on connaît le danger mortel qu'ils représentent pour les vélos, associée au franchissement en mode « mission impossible » de la 4 voies menant de Brignais à Francheville. Dans les deux cas, sueurs assurées, même si ce n'est pas pour les mêmes raisons, et difficile à envisager pour une utilisation au quotidien ! L'itinéraire proposé, auquel je suis favorable, offrira enfin un trajet en mode doux, qui n'est sans doute pas parfait, et qui suscite bien sûr lui aussi des interrogations, que ce soit sur le détail de son parcours, ou sur son impact sur les zones fragiles et protégées qu'il traverse.

Néanmoins, si une piste cyclable n'est pas une allée de jardin, ce n'est pas non plus une autoroute ! Si, sur quelques dizaines ou centaines de mètres par-ci par-là, il s'avère finalement préférable de passer ailleurs, cela devrait être un compromis acceptable par tous, y compris par la Région. En ce qui concerne le chantier, le maître d'ouvrage peut et doit imposer des contraintes strictes en matière de protection de la zone traversée, et les exemples de voies cyclables passant à travers des espaces naturels sensibles et protégés ne manquent pas. Enfin, si on regarde les risques auxquels sont exposés les espaces protégés, celui lié au réchauffement climatique est d'une toute autre nature et ampleur. Et en se donnant les moyens de réduire l'empreinte carbone en rendant enfin possible le transfert d'une partie du trafic automobile lié aux déplacements de proximité par la création d'une voirie cyclable, on contribue aussi à leur préservation. Ne l'oublions pas. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 99 COSTE PAUL

« C'est dommage d'abimer un espace naturel préservé non sans mal depuis des années même si c'est pour une bonne cause (faire passer les vélos). Paul Coste Président du CAEL (Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais) Nous étions intervenus pour la défense de l'île de la Table Ronde par rapport au déménagement de l'entreprise Chapelan ».

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 100 DUCHAMP

« Nous serons en tant qu'habitants de ces communes les premiers utilisateurs de la Via Rhona, nous n'avons pas la chance de bénéficier d'aménagements qualitatifs et cela répond à une vraie attente. La Via Rhona a pu longer le Rhône sur des centaines de kilomètres et nous devrions être les seules communes où cela serait impossible ? Stop à la bêtise. Ce projet est d'intérêt public. La demande est forte pour toute la commune environnante à pierre Bénite de pouvoir se promener, faire du vélo et courir le long du Rhône. Et sa sécurisera les usagers d'aujourd'hui mais également les futurs utilisateurs. Et la mise en avant de ces jolies berges est également essentielle d'en profiter. Merci infiniment à vous pour cette réalisation. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

Numéro 101 PAYS

« L'axe PIERRE BENITE - GIVORS est très fréquenté et mal sécurisé, ce que la VIA RHONA peut et doit améliorer. Ce serait une opportunité en terme d'écologie, cheval de bataille des écologistes, qui pourrait être aménagé d'une manière ludique Cette VIA RHONA serait un atout majeur pour la commune de PIERRE BENITE et les Pierre Bénitains Pourquoi serions-nous la seule commune (seul tronçon) qui ne permette pas l'utilisation d'un lieu propice à l'utilisation du vélo en toute sécurité .tout en respectant la faune et la flore des bords du Rhône Actuellement il existe des revêtements qui permettent la cyclabilité. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 102 LAIR

« Le tracé actuel de la via rhôna, au cœur de la plus grande forêt alluviale du quart Sud-Est, va à l'encontre des mesures nécessaires pour répondre à l'effondrement de la biodiversité, pourtant au centre des problématiques de notre temps. En effet, la construction de structures d'accueil du public (bandes cyclables, aires de pique-nique,...) au cœur de cette zone naturelle sensible va engendrer artificialisation des sols et pression humaine augmentée sur les biotopes (donc, a priori, érosion de la biodiversité, recul du domaine sauvage,...) Les enjeux écologiques actuels exigent l'application du triptyque "éviter, réduire, compenser" avant le lancement de tels projets. Autour d'une grande métropole comme Lyon, la pression humaine sur les écosystèmes est déjà très forte. Oui pour favoriser l'usage du vélo au sein des métropoles comme Lyon et sa périphérie ; non si cette dynamique participe à augmenter encore un peu plus la pression anthropique sur les milieux naturels. Des alternatives, empruntant des pistes cyclables déjà existantes ou des routes (pour lesquelles une sécurisation est sans doute nécessaire) ont-elles été étudiées ? »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 103

« Je suis favorable à la réalisation de la Viarhona entre Pierre-Bénite et Givors qui achèvera enfin ce beau tracé. Habitant Vernaison, je pense qu'il serait préférable d'avoir un tracé qui longe la voie ferrée entre le bassin de joutes de Vernaison et Grigny permettant de préserver les bords du Rhône et ses espaces naturels et de partager cette zone avec tous (randonneurs, piétons avec chiens et cyclistes). Concernant le projet d'aménagement juste devant le local de joutes, il me semble difficilement compatible avec l'activité de ce club sportif. En effet, cet espace est utilisé tout au long de l'année pour l'entretien du matériel, l'organisation de manifestations, les entraînements (essentiellement à la belle saison) et surtout ce lieu est un lien indispensable entre le local et le bassin de joutes. Une autre solution doit être trouvée afin de préserver l'activité de cette association sportive qui existe depuis plus de 130 ans sur la commune ! »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée

-Voir rapport thème 9 Aire de Vernaison

Numéro 104 GUNTHNER

« Pour nous assurer que notre voix est entendue et notre dossier dûment pris en compte, nous réitérons notre déposition papier en ligne. Ci-joint le dossier en pdf. Je tiens à rappeler que M. le Maire a affirmé en public que les plans d'aménagement présents dans le dossier d'enquête n'étaient pas les bons. Ces dires signifient que l'enquête en elle-même serait caduc. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 9 Aire de Vernaison

Numéro 105

« ViaRhona : projet de transport alternatif indispensable au Sud lyonnais permettant de circuler en toute sécurité. L'idée est excellente et capitale pour les communes de la Métropole un peu éloignées de Lyon. Allons au bout du projet ! »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

[-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite](#)

Numéro 106 ROCHER BERNARD

« Concernant le tracé de la ViaRhôna je m'interroge sur le bien-fondé de ce parcours en rive droite du fleuve. Un parcours en rive gauche du canal aurait peut-être mieux préservé les zones fragiles et les zones étroites de notre secteur. À Vernaison il n'est pas possible que la Via-Rhône passe sur le quai du bassin, au niveau de la zone piétonne. Cette zone doit être réservée pour les promenades et les animations locales. De même au niveau de l'aire de jeux il n'est pas possible de créer une piste supplémentaire sans gêner les nombreux promeneurs. Si le parcours de la Via-Rhône ne peut pas passer ailleurs (par exemple le long de la voie ferrée) elle doit au moins utiliser les voiries existantes comme la route d'accès au gymnase et la route du quai. Dans tous les cas, il est important que la commune de Vernaison puisse mettre en place des déviations de la circulation des cyclistes de l'aire de jeux et du quai lors des fêtes et animations locales (concours de boules, joutes, vide-greniers, fête de la musique, etc.). Bernard Rocher, un habitant de Vernaison et un habitué des bords du Rhône »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

[-Voir rapport thème 3 Fréquentations actuelles et futures ...](#)

[-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée](#)

[-Voir rapport thème 9 Aire de Vernaison](#)

Numéro 107 Agnès RENAUD

En qualité d'habitante de Vernaison, je suis très favorable au projet de création d'une section de la Viarhône entre les communes de Pierre Bénite et Givors. Je pourrais ainsi faire du vélo en famille en toute sécurité et dans un cadre champêtre. Merci de prendre en compte cet avis favorable.

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

Numéro 108 ASSOCIATION ONE VOICE

« L'association One Voice est défavorable au projet d'aménagement de la Viarhône entre Pierre-Bénite et Givors au vue de son impact délétère sur la biodiversité. En effet, si l'objectif affiché du projet d'aménagement est de « favoriser la découverte du patrimoine et des paysages, de développer à travers la pratique du vélo l'économie touristique locale. », il ne prend manifestement pas en compte l'impact de cet aménagement sur l'environnement. L'attractivité touristique au détriment de la

biodiversité. Dans le cadre de la construction de la véloroute de 6,5 hectares, ce sont finalement 13 hectares de forêt qui vont être abattus (phase chantier). Le projet de tracé passe notamment sur un territoire couvert par un arrêté de protection de biotope (APPB) et une zone naturelle protégée au niveau Européen (la Saulaie Galerie du Vieux Port à Irigny). L'intérêt économique de ces lieux d'exception ne doit pas servir d'argument pour sacrifier leurs richesses naturelles. Ainsi, la SMIRIL est composée majoritairement de zones humides, écosystèmes particulièrement fragiles et menacés à l'échelle mondiale. Cette zone accueille de très nombreuses espèces sauvages, près de 2000, dont de nombreuses protégées. Le dossier d'enquête publique fait la part belle à l'accroissement de l'attractivité des territoires concernés sans aborder les conséquences de cet aménagement pour la biodiversité locale. Ainsi, aucun des objectifs et justification de l'intérêt général du projet ne mentionne la protection des espèces de faune et de flore locales. Cette absence de considération pour la biodiversité met en péril cet espace déjà fragile menacé par l'artificialisation. Ces espaces, actuellement protégés et qui font l'objet de plusieurs politiques publiques de conservation, doivent continuer à l'être de manière stricte. A l'heure de la sixième extinction des espèces, il est urgent de considérer les intérêts de la biodiversité et la protection des écosystèmes comme des critères premiers et fondamentaux dans l'évaluation des projets d'aménagement du territoire. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable](#)

- Voir rapport [thème 2](#) Les retombées économiques et touristiques
- Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 109

« Très favorable à cet aménagement dédié aux modes doux et au raccordement de la ville de Pierre-Bénite dont la piste cyclable sur le boulevard de l'Europe reste dangereuse. Les berges du Rhône pourraient des zones très agréables à investir. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 110 BONTEMP

« Je suis très favorable à l'aménagement d'une section de la Viarhona entre les communes de Pierre-Bénite et Givors. Je suis une habitante de Pierre-Bénite et j'ai observé ces derniers mois une forte augmentation des cyclistes passant par Pierre-Bénite. Ces derniers sont toutefois contraints d'emprunter le Boulevard de l'Europe et le Rond-Point des Mûriers qui sont des zones très accidentogènes. De plus, les berges du Rhône sont déjà très fréquentées par les badauds, familles, sportifs. La création d'un itinéraire de qualité permettrait de canaliser davantage les flux et de limiter

l'anthropisation anarchique des abords, ce qui actuellement le cas sur les Lônes entre Pierre-Bénite et Givors, notamment à Irigny et Vernaison. Un tel aménagement serait également très favorable économiquement pour les communes traversées. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 2](#) Les retombées économiques et touristiques

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 111 THEVENIN

« La ViaRhôna, comme son nom l'indique, doit suivre le Rhône. Il serait inadmissible que sur un tronçon de 18km, sur les 800km de ce magnifique projet européen, ceci ne soit pas respecté. Nous savons tous que si peu d'arbres doivent être arrachés ils seront remplacés par d'autres. Avec quelques menues adaptations la ViaRhôna doit passer à Vernaison. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 112

« La Viarhona doit obligatoirement longer le Rhône comme son nom l'indique et les pistes réservées doivent être impérativement sécurisées et dédiées. Nous avons vu trop souvent des pistes cyclables le long des routes qui représentent un réel danger pour les utilisateurs. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

Numéro 113

« La Viarhona doit obligatoirement longer le Rhône comme son nom l'indique et les pistes réservées doivent être impérativement sécurisées et dédiées. Nous avons vu trop souvent des pistes cyclables le long des routes qui représentent un réel danger pour les utilisateurs. »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro 114

« La Viarhona doit obligatoirement longer le Rhône comme son nom l'indique et les pistes réservées doivent être impérativement sécurisées et dédiées. Nous avons vu trop souvent des pistes cyclables le long des routes qui représentent un réel danger pour les utilisateurs. »

Cette observation est un [doublon](#) de deux précédentes

Numéro 115

« Je suis très favorable au projet d'amélioration de la VIA RHONA entre Pierre Bénite et Givors . Les cyclistes, petits et grands, pourront circuler en toute sécurité dans un cadre verdoyant et agréable éloigné des voitures ».

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

Numéro 116 Mairie de Pierre-Bénite (Mr le Maire)

« Depuis de longues années le projet de la Via Rhona est au point mort sur le territoire de la Métropole de Lyon. Ce projet est pourtant d'envergure Européenne et a un intérêt majeur tant en termes de mobilité, d'économie, d'écologie et de pédagogie. La Via Rhona est une véloroute longeant le Rhône, c'est la force du projet autant que sa faiblesse puisque forcément il y a un impact sur la faune et la flore présente le long du cours d'eau. Cela n'a pas empêcher le projet de se réaliser en traversant des espaces naturels similaires, tout en préservant les espèces présentes. S'agissant du tronçon entre Pierre-Bénite et Givors, un patrimoine naturel remarquable cohabite d'ores et déjà quotidiennement avec L'homme qui a investi les lieux. Les comptages réalisés font par exemple état de 1300 passages par jour à Irigny Les lînes de Vernaison sont aussi très fréquentées par des familles qui viennent de l'ensemble de la Métropole pour se détendre, pique-niquer, faire du vélo etc. Il serait mensonger de prétendre que c'est un écriin sauvage. Il est aussi important de rappeler qu'à l'origine ce projet était entre les mains de la Métropole qui a, elle aussi, travaillé sur de nombreux itinéraires, sans jamais parvenir à présenter un projet convaincant. La région a repris le projet et a réuni les parties prenantes du dossier à plusieurs reprises ces dernières années (SMIRIL, Etat, associations de cyclistes, communes concernées, CNR etc.). C'est bien ce projet qui a été retenu après toutes ces discussions et l'étude d'alternatives. Nous sommes en 2021 et la 2ème Métropole de France est toujours incapable d'accueillir ce projet de véloroute; pire elle est actuellement le seul endroit de France dépourvu de

continuité. La ville s'est mobilisée en 2020 pour réclamer la réalisation rapide de ce tronçon manquant (Change.org "demandez une Via Rhona sécurisée sur l'ensemble de son itinéraire, dès 2020!). En quelques semaines, la pétition en ligne a récolté près de 800 soutiens, sans compter les soutiens reçus sous format papiers. Cela suffit à illustrer l'attente énorme pour les habitants du secteur mais aussi les commerçants ! Il est parfois bon de rappeler que des habitants vivent sur les communes de Pierre-Bénite, Irigny, Vernaison, Grigny et Givors et qu'ils souffrent tous les jours de l'embolisation des axes routiers, de l'absence d'alternatives offertes mais aussi d'un profond sentiment de déclassement lorsqu'il leur est expliqué que la Via Rhona est réalisable partout, sauf chez eux ! Les itinéraires de substitution à ce projet sont actuellement dangereux et accidentogènes avec des risques quotidiens pour les cyclistes et piétons qui cheminent jusqu'à Lyon ou se rendent simplement sur les berges. Une étude environnementale plus poussée viendra après cette enquête publique et nous pouvons compter sur l'expertise et le savoir-faire de nos techniciens pour permettre d'avoir le livrable d'un projet équilibré qui préserve les espèces présentes et répond au principe ERC (Eviter-Réduire-Compenser). Espérant que ce projet aboutira enfin, pour nos communes, nos habitants et pour l'environnement car il permettra à plusieurs centaines de cyclistes d'emprunter cet itinéraire chaque jour pour se rendre au travail, dans un cadre privilégié et sécurisé. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 117

« Faire la promotion de la mobilité douce passe obligatoirement par une continuité de la Via Rhôna. Le tronçon Pierre Bénite/Givors reste pourtant ENCORE et TOUJOURS à l'état de projet alors que cela répond à une forte demande et un besoin d'une mobilité douce et accessible à tous Avec la crise sanitaire qui a fortement impactée notre mode de vie et le besoin d'un retour à des modes de transport doux et individuels ainsi que la nécessité de réduire l'utilisation des voitures, la Via Rhôna est la solution qui offre le plus d'avantages. Idéale pour des trajets quotidiens maison/travail elle permet aussi des balades à vélo valorise l'éco-tourisme. Une voie verte qui permettra aussi l'accès au plus grand nombre de partir à la découverte de notre patrimoine régionale. Je soutiens qui profitera à tous »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 2](#) Les retombées économiques et touristiques

Numéro 118 Lee-Aurore FERDIN juriste pour le compte entreprise JTEKT

« Observations portant sur la séquence "chemin du barrage" (Irigny / Pierre-Bénite) Le site de JTEKT EUROPE sis ZI du Broteau, rue du broteau, 69540 Irigny comportant la société JTEKT AUTOMOTIVE LYON (dont une usine de production) dispose d'une voie d'accès nord pour entrer sur ledit site. Cette voie d'accès nord est comprise sur les parcelles de la CNR : - Pierre Bénite, Section AO, parcelles 91 et 11 - Irigny, Section AE, parcelles 2,3,8 et DPF non cadastré Autrement dit, cette voie d'accès se situe sur le futur tronçon de la Via Rhona dénommé "chemin du barrage" La société JTEKT Europe bénéficie d'une convention d'occupation temporaire avec la CNR depuis le 1er décembre 1982 sur ces parcelles, cela permet aux poids lourds de procéder aux livraisons. La problématique qui se pose sur cet accès est qu'il s'agit de l'unique point de passage pour les poids lourds à destination ou en partance de l'usine (fréquentation régulière). Ainsi, l'importance d'un maintien de cet accès et d'un aménagement adéquat pour le bon fonctionnement de l'activité de l'usine doit être souligné. En effet, les aménagements proposés dans le dossier "pièce A" en page 33 doivent impérativement prendre en compte les impératifs de sécurité du fait de cette future cohabitation entre poids lourds et usagers de la Via Rhona. Actuellement, la section "gestion de conflits" pour chacun des choix techniques proposés en page 34 n'est pas sans impact majeur pour la société JTEKT Europe, il y a une réelle nécessité de renforcer les aménagements de sécurité et de maintenir un accès adéquat pour les poids lourds. Pour toute information complémentaire : Mail : leeaurore.ferdin@jtekt.eu Téléphone : 0478866715 Cordialement, Lee-Aurore FERDIN - Juriste - JTEKT EUROPE »

[La commission d'enquête prend acte de la demande de prise en compte des problèmes de sécurité et du conflit lourds- cyclistes sur l'accès à la société JTEKT](#)

Numéro 119 et 120 Mme Edith Metzger

« Complément d'information, veuillez trouver des compléments d'information concernant le document 3 que j'ai remis en mairie de Pierre-Bénite hier. Ce complément porte uniquement sur le point 6. J'ai voulu essentiellement mettre en valeur les comptages réalisés sur la RD 315.

J'ai précisé également quelques-uns des objectifs des "Cyclistes Via Rhona" et de "Cyclotouristes"

[Voir registre papier Irigny](#)

Numéro 121 COSNARD GHISLAINE

« Le tracé devant le local de joute ne sera pas praticable lorsqu'il y aura entraînement, challenge et fêtes, il sera nécessaire d'envisager un tracé n°2 »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

-Voir rapport [thème 9](#) Aire de Vernaison

Numéro 122 COSNARD GHISLAINE

« Le tracé devant le local de joute ne sera pas praticable lorsqu'il y aura entraînement, challenge et fêtes, il sera nécessaire d'envisager un tracé n°2 »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro123

« La nécessité d'achever ces derniers kilomètres de la longue ViaRhôna me paraît évidente. Comme tout un chacun je souhaite que le tracé impacte le moins possible l'environnement naturel mais pense qu'un compromis des attentes des uns et des autres est possible afin que les Vernaisonnais et autres usagers bénéficient de cette voie verte cyclable tant espérée. Que le projet se fasse ! Sans oublier un itinéraire bis en cas de crue et aussi pour laisser à la commune de Vernaison et ses associations la liberté d'organiser leurs diverses manifestations sur les bords du Rhône momentanément privés de circulation. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable avec recommandations](#)

- Voir rapport [thème 4](#) inondabilité

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 124 Mairie d'Irigny Mme Blandine FREYER Maire

« Dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la section ViaRhôna entre les communes de Pierre-Bénite et Givors, je souhaite vous faire les retours suivants qui me semble déterminant de prendre en compte. Comme cela avait déjà été mis fortement en avant dans le cadre de la même concertation publique organisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes en juin 2019, je vous confirme l'esprit global de l'aménagement qui doit rester prioritairement un itinéraire cyclable « ViaRhôna, du Léman à la Méditerranée » et qui représente déjà un linéaire de 818 km en France. Le tronçon Lyon-Givors est l'un des derniers points de difficulté à lever pour assurer sur notre Région la réalisation de l'itinéraire définitif ViaRhôna. Le tracé initial en rive droite du Rhône

que nous soutenons prend naissance au sud de l'échangeur A450/A7 sur la commune de Pierre-Bénite, longe le Rhône et traverse les communes d'Irigny, Vernaison, où il parcourt le territoire du Syndicat Mixte du Rhône et des Lônes (SMIRIL), Grigny et Givors pour rejoindre le débouché de la Véloroute à Loire-sur-Rhône. C'est dans ce contexte que nous validons les objectifs principaux du projet : - achever l'un des derniers tronçons de l'itinéraire européen ViaRhôna en Région Auvergne-RhôneAlpes, - renforcer l'attractivité touristique des territoires traversés et engendrer des retombées économiques, - développer les modes actifs par une liaison structurante pour les déplacements des communes traversées, avec un itinéraire sécurisé et continu. Le projet représente à ce jour un linéaire d'environ 18 km qui prévoit principalement l'aménagement d'une bande roulante et des espaces et voiries connexes et traversées, selon la configuration en voie verte ou partagée. Nous sommes à votre disposition pour échanger sur la mise en œuvre d'aires d'accès, de repos ou de services, en lien avec notre Commune d'Irigny, comme par exemple nos commerces de proximité, nos lieux d'intérêt et nos atouts patrimoniaux. Nous vous demandons de porter une attention toute particulière au traitement paysager du linéaire, de ses haltes et aires de repos, à son ombrage ainsi qu'à la prise en compte de sa riche biodiversité. Dans le cas où d'éventuels problèmes techniques seraient identifiés lors des études détaillées du linéaire qui traverse notre Commune, je vous précise l'existence d'une bande cyclable sur la majeure partie de la Route Départementale 315, qui pourrait servir d'itinéraire alternatif. Espérant une réalisation conforme à cet échange, je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable avec recommandations

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 2 Les retombées économiques et touristiques

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro 125

« Nous serons en tant qu'habitants de ces communes les premiers utilisateurs de la Via Rhona, nous n'avons pas la chance de bénéficier d'aménagements qualitatifs et cela répond à une vraie attente. La Via Rhona a pu longer le Rhône sur des centaines de kilomètres et nous devrions être les seules communes où cela serait impossible ? Stop à la bêtise. Ce projet est d'intérêt public. »

Cette observation est un doublon de la contribution N°95

Numéro 126 ROCHER

« En tant qu'habitante de Vernaison, je pense que le passage de la Via Rhôna entre Pierre-Bénite et Givors est un bon moyen de faire découvrir nos communes. Cependant, **il est primordial que le tracé ne se fasse pas au détriment des activités associatives de Vernaison**, notamment de celles qui sont implantées au bord du Rhône, comme le tennis, la pétanque ou encore les joutes, présentes depuis 1887. Il serait donc opportun d'envisager un itinéraire alternatif prenant en compte les activités des associations. Pour préserver l'intérêt des balades sur le site naturel des bords du Rhône, l'insertion paysagère du projet devra être bien travaillée. Une attention particulière devra donc être portée à la préservation du site. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#) avec recommandations

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro 127 DONJON

« C'est fantastique d'avoir une zone verte de près de 740 Ha. Cette zone doit profiter à tous, et en particulier aux cyclistes. Ceux qui font le grand trajet, mais aussi à ceux qui veulent se dégourdir les jambes en toute sécurité. Je pense aussi aux familles avec leurs enfants. Sans doute que les nombreux contributeurs écologistes lyonnais, qui occupent d'ailleurs les bords du Rhône le week-end, souhaitent continuer à venir se balader sans être "dérangés" par des cyclistes locaux. Il est humain de vouloir garder ses privilèges mais tout de même ! Bien sûr cette zone doit être interdite d'accès à tous véhicules à moteur. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

Numéro 128

« Le tronçon de la Via Rhona entre Pierre Bénite et Givors semble essentiel, il s'intégrera dans les 1115 km, de EuroVelo 17 « Rhône Cycle Route », qui longe le Rhône de sa source dans les Alpes suisses jusqu'à son embouchure sur la côte méditerranéenne française. L'itinéraire traverse les paysages emblématiques des vignobles en terrasse des Côtes du Rhône et ceux de la Provence méridionale : villages perchés, champs de lavande ou d'oliviers... Il permettra aux cyclistes de ne plus se demander « comment faire pour éviter le tronçon du CD315 entre Vernaison et Grigny sans risquer de se faire accrocher par un véhicule » Cette piste cyclable ne nuit en rien à la nature, à nos bords du Rhône, mais au contraire va les mettre en valeur. Ce site ombragé et très agréable pour les cyclistes, qui pourront

découvrir notre belle Région et sa nature diversifiée ; l'impact environnemental semble faible car le tracé sera sur des chemins existants qui sont à priori déjà assez fréquentés. Les 180 000 cyclistes empruntant la Via Rhôna pourront découvrir Vernaison « ville étape » cela permettra de dynamiser le commerce local (boulangerie, restauration, création de point de location et de réparation de vélos, au niveau de l'hébergement location de gîtes ou chambres d'hôtes sera un atout pour Vernaison et le dynamisme de cette petite ville. Pour emprunter régulièrement la Via Rhôna entre Loire sur Rhône et Serrières, les cyclistes cohabitent tout au long de son tracé avec d'autres équipements sportifs (exemple à Saint Romain en Gal club d'aviron, à Condrieu bassin de joutes) sans aucun problème pourquoi pas à Vernaison. Pour moi ce tracé est le plus cohérent et accessible à tous, il semble peu envisageable de faire emprunter des passages à plus de 14% sur les hauteurs des coteaux du lyonnais comme proposé par certains !!!! Je soutiens le Projet actuel de la Via Rhôna »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 2 Les retombées économiques et touristiques

-Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...

Numéro 129 Julien VUILLEMARD Maire de Vernaison

« La ViaRhôna est un projet structurant pour notre bassin de vie. Au-delà de la véloroute EV17, il s'agit d'offrir à chacun la possibilité de choisir les mobilités actives dans ses déplacements, qu'ils soient professionnels ou ludiques, dans un contexte où la mutation des modes de déplacements doit s'opérer pour des raisons environnementales certaines. Aller travailler, découvrir les bords du Rhône et ses communes, les enjeux sont importants. Il s'agit du développement durable dans son véritable triptyque : un caractère social, un caractère environnemental et un caractère économique. Ce projet est né il y a quelques années de discussions communes entre Région, Métropole de Lyon, élus locaux, monde agricole, associations de cyclistes, associations de défense de l'environnement, SMIRIL, SNCF pour parvenir in fine à cet itinéraire de la rive droite du Rhône. Une véloroute dont le tronçon manquant était financé par la Région et voué à être rétrocédé à la Métropole de Lyon. Cette section Pierre Bénite-Givors proposée doit venir renforcer et améliorer les itinéraires de balade aujourd'hui existants, fréquentés et déjà partagés entre cyclistes et piétons. Enfin, la réalisation de cette section doit participer à créer une vraie continuité d'aménagement à une échelle plus large. En effet, si la ViaRhôna est déjà constituée pour sa plus grande partie, (plus de 770 km), il s'avère aujourd'hui que le tronçon Pierre bénite – Givors de seulement 18 km doit se réaliser pour relier les territoires et assurer la finalisation de cet itinéraire. Nous observons aujourd'hui une véritable rupture qui pose un problème en matière de continuité et de sécurité. Pour la commune de Vernaison, l'arrivée de ce tronçon à proximité du centre-ville est une chance en termes d'attractivité. Faire connaître notre ville, ses commerces, son patrimoine et ses richesses. Pour autant, le passage du tronçon Pierre-Bénite – Givors doit également prendre en compte les particularités de chacune des communes traversées. A Vernaison, le cadre naturel des bords du Rhône, sa richesse en matière de biodiversité, ses zones

humides, sont d'exception et méritent une attention très particulière. Par ailleurs, le cadre bucolique, apaisé, les installations et équipements bordant le Rhône, ainsi que les animations habituelles appréciées de tous font partie de l'identité propre de notre commune. Il conviendra de préserver cet écosystème cher aux habitants de Vernaison et des environs. Tout doit être mis en œuvre pour offrir aux habitants du bassin de vie des aménagements cohérents avec la qualité du site. Si les scénarii retenus par la maîtrise d'ouvrage tiennent compte des facteurs environnementaux du site, de la réglementation en vigueur et ont fait l'objet d'études approfondies, une évaluation environnementale et une seconde enquête publique seront aussi réalisées pour le vérifier. Par ailleurs, les tronçons déjà aménagés en amont et en aval sont implantés dans des zones également naturelles et concernées par le risque d'inondations. Dans chaque cas, ces contraintes ont été prises en considération pour proposer un aménagement adapté. Par ailleurs, si le dossier d'enquête laisse apparaître un scénario d'implantations d'équipements lié à l'Aire d'accueil de Vernaison, il est bien spécifié que « le projet d'ensemble est encore à l'étude pour l'implantation de nouveaux équipements de loisirs et sportifs. Enfin, je me dois de relayer à nouveau les craintes qui concernent le projet de pumptrack. Cette infrastructure représenterait effectivement une nouvelle occupation du sol dont l'implantation fait craindre des nuisances notamment en termes de bruit et d'entretien, et ce à proximité des habitations. Le projet d'aménagement du tronçon Pierre-Bénite-Givors de la ViaRhôna revêt un caractère d'intérêt général certain et participe pleinement au développement vertueux de nos territoires et de ses habitants. Les réalités locales doivent être prises en compte afin de défendre toujours mieux notre cadre de vie. J'y suis naturellement favorable »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable avec recommandations

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport thème 2 Les retombées économiques et touristiques

- Voir rapport thème 4 inondabilité

-Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandé

Numéro 130 Contribution de l'association Les Maillons du Rhône,

« L'association créée en 2016 et qui rassemble des habitant.es de Givors et alentours (Grigny, Loire-sur-Rhône, Chasse-sur-Rhône, Millery, Vernaison) qui souhaite être force de proposition et promouvoir l'usage du vélo, tant pour les déplacements que pour les loisirs, proposer aux citoyen (nes) un ou des lieux de réparation de leur vélo et développer toutes actions visant à accroître, améliorer et faciliter l'accès pour toutes et tous au vélo. Nous avons pris connaissance du dossier soumis à enquête publique concernant le projet d'aménagement d'une section de la ViaRhona entre les communes de Pierre-Bénite et Givors. Force est de constater l'importance de réaliser rapidement le tronçon manquant de la ViaRhona (Lyon-Givors) et ce, pour plusieurs raisons : • Traiter l'une des dernières

discontinuité cyclables existant sur la ViaRhona ; Valoriser ce territoire auprès des cyclotouristes européens afin de profiter des retombées économiques qui en découlent ; • Permettre l'utilisation de ce tronçon pour l'axe n°3 des « Voies lyonnaises » (réseau cyclable structurant de la métropole de Lyon) qui a vocation à développer les déplacements à vélo, notamment pendulaires domicile-travail. ... **mais pas à n'importe quel prix !** Concernant le tracé proposé dans les îles du Rhône (zones protégées gérées par le SMIRIL), nous souhaiterions en effet : la réalisation d'une étude d'impact plus poussée, et notamment sur : - les risques d'inondation (estimation du nombre de jours durant lesquels la ViaRhona ne sera pas praticable, impact des crues sur le revêtement – en termes de coûts d'entretien mais aussi de fréquence de remplacement -) ; - l'impact des travaux sur les habitats et les espèces protégées ; - les impacts de la fréquentation attendue et notamment de cyclistes (en tenant compte à la fois de l'augmentation du nombre de passages quotidiens mais aussi le fait que le flux de cyclistes devrait se focaliser uniquement sur un tracé – et ainsi limiter les divagations -) • L'étude de variantes passant sur les coteaux du lyonnais afin de fournir des alternatives "sportives" ou adaptées au VAE. Toutefois, elles ne pourront pas être les seules solutions proposées (et donc le tracé officiel de la ViaRhona) à cause des forts dénivelés ne répondant pas au cahier des charges des véloroutes. • **L'étude d'un aménagement de la D315 qui peut être une solution intéressante.** Toutefois elle ne devra pas faire l'objet d'un aménagement "de compromis", au détriment de la sécurité des cyclistes, et notamment des plus vulnérables (familles avec enfants...). Nous attirons l'attention sur le fait que la solution d'aménagement en "chaucidou" nous semble par exemple inadaptée . En effet, ce type d'aménagement peut se justifier uniquement sous certaines conditions : Trafic < 5000 véhicules/jour (or, d'après la carte ci-après le trafic quotidien avoisine les 8000 véhicules/jour : www.rhone.gouv.fr/content/download/34772/195401/file/carte_trafic_2017.pdf), bonne visibilité (or les tronçons où la largeur est la plus critique sont justement ceux où la visibilité est particulièrement mauvaise), la vitesse doit être limitée si possible à 30km/h (ce qui ne semble pas concevable sur cette voirie). Concernant le tracé dans les communes de Grigny et Givors, nous constatons que les aménagements proposés sont de moindre qualité par rapport aux portions en amont. Nous demandons donc : De ré-étudier le passage le long du port pétrolier de Givors, et ce pour plusieurs raisons : - Plusieurs véloroutes françaises longent des sites classés Seveso. Nous ne comprenons donc pas que cet argument ait été utilisé pour justifier de ne pas étudier ce passage. - L'expertise d'usage montre que les cyclotouristes emprunteront naturellement ce passage afin de raccourcir leur parcours mais aussi éviter le secteur anxiogène du passage de « l'échangeur » de Givors. • Si la traversée givordine est retenue, les intersections rue de la fraternité et avenue Leclerc avec la D386 devront faire l'objet de la plus grande attention pour une insertion qui ne soit pas dangereuse dans un trafic routier très important. Étant donné les difficultés et contraintes d'aménagement de voirie, nous demandons qu'en complément des mesures soient prises pour faciliter l'intermodalité TER + vélo en permettant l'emport des vélos les lignes Lyon > Givors, avec : • une augmentation conséquente du nombre de places pour les vélos toute l'année TRAVAUX • La mise en place d'un service spécifique pendant l'été : wagon réservé à l'emport des vélos et notamment des vélos atypiques (tandem, remorques...) - Cf le service proposé sur la Loire à vélo »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable avec recommandations

-Voir rapport thème 1 : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 2 Les retombées économiques et touristiques](#)

-Voir rapport [thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée](#)

-Voir rapport [thème 9 Aire de Vernaison](#)

Numéro 131

« Tout d’abord, je précise que je suis cycliste, du quotidien autant qu’itinérant. Pourtant, je considère que ce projet ne répond pas au problème. Le problème est de pouvoir relier Lyon et Givors à vélo de manière sécurisée et confortable, ce qui n’est actuellement pas possible, car quel que soit le parcours utilisé, l’impression d’insécurité domine et fait renoncer bon nombre de cyclistes, en particulier parmi les moins aguerris. En effet, les routes qui longent le Rhône, essentiellement les RD315 (rive droite) et RD312 (rive gauche) sont très empruntées par les voitures mais aussi les camions. Les aménagements cyclables existants sont à la fois peu confortables et très discontinus, et avec de grandes distances où ils sont totalement absents. Avec le projet présenté, on ne résoudra aucune des difficultés sur les axes cités, la circulation à vélo y sera toujours difficile et la circulation motorisée pourra continuer à s’épanouir sans la moindre contrainte. Avec très peu de points d’entrée/sortie, cet itinéraire ne remplira que très partiellement son rôle de desserte des communes traversées et les cyclistes riverains devront continuer à emprunter en partie cette RD315. Il semble que l’alternative d’un aménagement cyclable de qualité le long de la RD315 n’a même pas été étudiée. Pourtant, la RD315 comporte déjà soit des bandes cyclables, soit des accotements, soit du stationnement auto, réutilisables pour créer, dans le budget débloqué pour ce projet, une piste cyclable continue. Les sections les plus étroites (sud du Vieux Port, centre de Vernaison et sud de Vernaison) peuvent tout à fait faire l’objet de traitement particulier (encorbellement, passage en zone 30, acquisition foncière le cas échéant...). Par ailleurs, un itinéraire en rive gauche est tout à fait possible au sud du pont de Vernaison, car situé en dehors du PPRT, PPRT que l’AutoRoute A7 traverse sans difficulté, mais que la Viarhona ne pourrait approcher ! Et les arguments symbolisés par des cases rouges, page 19, pour le repousser sont tout à fait discutables (par exemple, un second pont à Vernaison aurait amélioré les déplacements de tout le secteur, véhicules motorisés compris, et pas seulement des seuls cyclistes). Au lieu de cela, l’itinéraire projeté traversera deux ZNIEFF, un Espace naturel sensible, un Arrêté de biotope et quatre Zones humides ! Mais où s’arrêtera-t-on ? Le monde est en train de s’effondrer sous nos yeux et nous continuons à aménager les derniers espaces restés quelques peu naturels, sans remettre en cause, à quelques mètres de là, la circulation infernale de RD315. Car, ici, il ne s’agit pas du simple aménagement d’une piste cyclable à travers des milieux protégés, il s’agit aussi d’une augmentation de la fréquentation de toutes les Lônes, parce qu’il est évident que nombre de cyclistes s’arrêteront pour faire une pause ou pique-niquer sur tout l’espace proposé. D’ailleurs, le projet est si peu écologique qu’il prévoit un parking de 60 places à Pierre-Bénite et l’agrandissement de celui de Vernaison. A qui sont destinés ces nouvelles places de parkings ? Les cyclistes itinérants et les cyclistes riverains n’en ont pas besoin, quant aux cyclistes excursionnistes, ils pourront accéder à l’itinéraire grâce au train qui le desservira particulièrement bien. Au final, l’étude ne présente pas de bilan environnemental du projet. Il aurait pourtant été judicieux de connaître le niveau de réduction de la circulation automobile et de ses nuisances, sur les rues et routes voisines de la Viarhona, en supposant que des automobilistes abandonneraient leurs voitures et deviendraient des cyclistes avec la création

de cet itinéraire. Sans cette évaluation, on ne peut pas apprécier l'intérêt de détruire autant de linéaires de zones naturelles... »

La commission d'enquête prend acte de cet [avis défavorable](#) et des propositions faites

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

-Voir rapport [thème 5](#) respect de l'environnement...

-Voir rapport [thème 8](#) Variantes suggérées et modification tracé demandée

Numéro 132

« Je suis d'accord avec le projet d'aménagement de la via Rhôna notamment à Vernaison. D'un point de vue sportif et familial elle permettrait de rallier la partie est à la partie sud sans avoir à se mettre en danger (notamment lorsque des utilitaires roulent à vélo avec des enfants) sur les routes où la circulation des voitures est importante. Par ailleurs, cette piste cyclable raccorderait le sud de Lyon jusqu'à Lyon en vélo, ce qui permettrait aux usagers de pouvoir aller travailler à Lyon en vélo, ou même aller à Lyon le week-end pour les loisirs en vélo. Ce qui apporterait un plus au développement durable en réduisant la pollution »

La commission d'enquête prend acte de cet [avis favorable](#)

Numéro 133 LUC-PUPAT ÉDITH

« Je suis très favorable à l'extension de la via rhona entre Pierre bénite et Givors. Elle permet de donner à ce projet une envergure nationale en instaurant une continuité de circulation en toute sécurité le long du rhone. Elle autorise la sortie en vélo au sud de Lyon dans des conditions de circulation en mode doux. »

La commission d'enquête prend acte de cet [avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 134 LUC-PUPAT ÉDITH

« Je suis très favorable à l'extension de la via rhona entre Pierre Bénite et Givors. Elle permet de donner à ce projet une envergure nationale en instaurant une continuité de circulation en toute sécurité le long du Rhône. Elle autorise la sortie en vélo au sud de Lyon dans des conditions de circulation en mode doux »

Cette observation est un [doublon](#) de la précédente

Numéro 135

« L'ensemble des communes de cette zone géographique sont de plus en plus embolées du fait de décisions hasardeuses de notre Métropole, quelle belle opportunité que d'offrir enfin une alternative attrayante aux habitants du secteur qui n'ont pour seuls avancées ces dernières années des bouchons et de la pollution supplémentaires ! »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

Numéro 136

« Je souhaite vivement que cette continuité de la via rhona soit mise en place rapidement car ce tronçon Pierre Bénite Givors est actuellement vraiment très dangereux pour les cyclistes ».

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

-Voir rapport [thème 1](#) : l'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite

Numéro 137 Mr Rialland

« Faire passer la Viarhona au bord du Rhône au vieux port d'Irigny est une très mauvaise idée. Au moment où des gens parlent d'écologie ce ne sera pas écologique du tout. Il va y avoir de la circulation exagérée de vélos mais aussi de motos et autres quads, une pollution en déchets jets par les utilisateurs (Prévoir une brigade de nettoyage) sonore par les différents moteurs. Si bien que les animaux résidents

depuis toujours (oiseaux, écureuils et autres) vont déménager et d'un endroit où il fait bon vivre ? a risque de devenir un enfer pour tout le monde.

Autres inconvénients le débordement du fleuve car si la piste cyclable n'est pas bien "ancrée" dans le sol celle va être "démolie" ? la 1ere crue comme cette année 2021 au mois de juillet la Via sera coupée par le débordement qui se produit entre 3 et 4 fois par an.

Conseils ? vous : trouvez un autre itinéraire ... MERCI »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable

- Voir rapport thème 3 Fréquentations actuelles et futures ...
- Voir rapport thème 4 inondabilité
- Voir rapport thème 5 respect de l'environnement...
- Voir rapport thème 8 Variantes suggérées et modification tracé demandée

1.2 Observations des registres papier

Contrairement aux observations du registre électronique les observations des registres papier sont manuscrites et ont nécessité une transcription qui se résume aux éléments les plus marquants

A - REGISTRES DE PIERRE BÉNITE

État des registres

Les pages 4 et 5 du registre DUP sont vierges. La première observation, de Madame Edith METZGER est un complément (en deux documents) à celle faite par cette même personne N° 4 sur le registre d'Irigny. Les deux documents déposés sous enveloppe close à l'attention du commissaire enquêteur n'ont pu être photographiés par Publilégal. Le document Doc 3 est déposé sur le registre électronique sous le N° 119

Le registre compte 4 observations, mais la première étant un complément, ce ne sont finalement que 3 observations qu'il convient de prendre en compte au titre de ce registre.

Le registre Parcellaire présente une seule observation, déposée par Madame Christiane RITTON, qui évoque, outre le parcellaire, des éléments relatifs à la DUP. Cette dernière partie est à éliminer car Madame Christiane RITTON a également déposé une observation (N° 3) sur le registre DUP.

Observation N°1 de Madame Edith METZGER le 26/10/2021

Complément à l'observation N° 4 déposée à Irigny

« Les conflits d'usage seront certainement observés, le parti pris du projet à ce stade est de compter sur des règles simples de convivialité et de respect du plus faible, qui souvent suffisent.

Cette remarque ne tient pas compte de la réalité : les piétons locaux étant très majoritaires sur ce tronçon, les cyclistes seront sans arrêt entravés « par leur présence ! »

Et, également, extraits du Doc 2 déposé en mairie de Pierre Bénite :

« La ViaRhôna Piétons existe déjà. Et les Piétons ViaRhôna se portent très bien ! Il ne s'agit donc pas d'ouvrir ce que serait la ViaRhôna aux piétons ; ils y sont déjà !

La question est plutôt : faut-il ouvrir cette ViaRhôna Piétons aux cyclistes ?

La Nuance est de taille ! La ViaRhôna existe déjà pour les piétons et ça s'appelle une Voie Verte ! Ce que semblent complètement ignorer les rédacteurs du document : je n'en reviens pas ! »

« Même si le document d'enquête précise ce qu'est une « Véloroute/voie Verte » (ouverture aux piétons), cette définition n'est pas complète, et est de ce fait faussée : il n'est pas fait référence aux normes qui sont en vigueur dans ce cas, à savoir :

Le gestionnaire de la voirie devra préciser par arrêté si la voie verte est :

1 une piste cyclable – auquel cas le piéton doit marcher sur l'accotement s'il est praticable, ou sur le bord de la piste,

2 ou une aire piétonne : dans ce cas, le cycliste doit rouler au pas. Sans ces dispositions, en cas d'accident, la responsabilité du gestionnaire peut être engagée. »

« Fiche CETUR « Voie Verte n° 3 : choix techniques »

« 3,0 m de largeur, c'est l'espace normé pour que les cyclistes puissent se croiser en toute sécurité ! Ce qui exclut les piétons ! »

« Le coût, la facilité d'entretien et la pérennité de l'ouvrage ne doivent pas être les seuls critères de choix : l'intégration du projet dans l'environnement traversé doit être étudié avec soin. »

« Ir projet laisse croire, sans le dire clairement, qu'il s'agira d'une voie verte, mais, il n'est pas précisé si cette voie verte est une piste cyclable ou une aire piétonne. D'où le flou qui entoure tout le projet. »

« Il y a fort à parier que, dans le cadre d'une piste cyclable, les Piétons ViaRhôna opposent une résistance passive aux déplacements des cyclistes. »

« NB : de par ma vie professionnelle et mon passé militant au sein d'associations cyclistes, je ne peux pas être taxée d'être contre les cyclistes ! Mais là, en recherchant une autre solution pour lrs cyclistes, je pense servir leur cause... »

Le document Doc 3 déposé par Madame E Metzger sur le registre numérique (N° 119) présente des comptages effectués par l'auteur ainsi que plusieurs tracés alternatifs dont un a sa préférence : l'aménagement de la RD 315.

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#) détaillé et très argumenté qui est à considérer comme un tout avec l'observation N°4 du registre papier d'Irigny et avec les doc 2 et Doc 3 déposés à Pierre Bénite

[Voir thèmes N° : 3, 4, 5, 7 et 8](#)

Observation N° 2 de Monsieur Thierry Mounier

« ViaRhôna Pierre Bénite :

Pas d'étude en centre-ville

Proposition faite par la municipalité... »

« ViaRhôna Irigny Givors

Véloroute de 5 m de large dans une forêt alluviale exceptionnelle

Disparition de la faune sauvage extrêmement fragile et précieuse car près des agglos

Apport conséquent de personnes dans ce biotope déjà éprouvé, non seulement les cyclistes de la ViaRhôna mais des milliers de personnes attirées par un accès facilité

Passage en zone inondable (contraire au cahier des charges)

Voir les conséquences de trop de visiteurs sur l'île du Beurre avec des aménagements proches de ceux envisagés

En conclusion tous les efforts réalisés depuis 1989 pour protéger et faire connaître aux écoliers ce biotope exceptionnel seraient réduits à néant de façon irréversible »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable argumenté synthétiquement

Voir Thèmes N° : 3, 4 et 5

Observation N ° 3 de Madame Christiane RITTON

« Ce site naturel et sauvage, rare de nos jours, va être envahi par les vélos, les engins motorisés même si interdiction, et des allers et venues sans cesse qui dérangeront la nature et les propriétaires jusqu'à présent très soucieux du calme de cet environnement.

Une voie existe déjà en promenade le long du Rhône

la zone est classée inondable, ce qui n'est pas négligeable. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable argumenté synthétiquement

Voir Thèmes N° : 3, 4 et 5

Observation N° 4 de Madame Viviane DISTEFANO

« Difficile en tant que cycliste, non technicienne, de me promener sur le trajet. J'attends avec impatience la réalisation de cette voie.

Attention de ne pas bétonner à outrance et de faire en sorte que la voie semble la plus naturelle possible. Quant aux barrières, attention aux largeurs de passage. Nous sommes souvent bloqués vu l'encombrement de certains vélos (vélos cargos, remorques, tandems..) »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable avec recommandations

Voir Thèmes N° : 1, et 11

B - REGISTRES D'IRIGNY

État des registres

Sur le registre DUP, la troisième observation, déposée par la société JTEK, est à éliminer car elle figure au registre numérique (N° 118). Ce sont donc 4 observations qui sont à prendre en compte.

Le registre parcellaire ne comprend aucune observation.

Observation N° 1 de Monsieur Jean BEREYZIAT, habitant du quartier de la Danette depuis 1979 :

« Nous sommes dans la vallée de la chimie , avec tous les inconvénients et dangers qui s’ensuivent...Ne serait-il pas plus prudent, et plus sain, de prévoir un itinéraire sur le haut du village ? »

« Le quartier de la Danette (7 maisons) profite depuis les années 1930 d’un pont sur la voie ferrée. Avec une fréquentation plus importante, les responsables du projet devront prévoir (avec la SNCF et RFF) la sécurisation indispensable de l’accès au pont. »

« Je suis a priori contre le tracé qui côtoie la voie ferrée : si le SMIRIL prévoit de rétablir les lônes, pourquoi ne pas profiter du chantier de terrassement pour construire le passage de la voie cycliste et piétons à mi-chemin entre le vieux Rhône et la voie ferrée ? »

[La commission d’enquête prend acte de cet avis favorable avec recommandations](#)

[Voir Thèmes N° : 1, et 8](#)

Observation N°2 de Madame Stéphanie BONNEFOND

« Je tiens à notifier mon mécontentement. »

« En effet, ce projet prévoit de supprimer beaucoup d’arbres. Il me semble inconcevable d’imaginer cela alors que nous connaissons un dérèglement climatique. »

« Le cadre est magnifique et les arbres sont splendides. Je suis triste de voir que les êtres humains continuent de détruire et d’exploiter la nature à laquelle il fait partie au lieu de la respecter. »

« Les lieux qui vont être rasés regorgent de biodiversité qu’il faut protéger. »

« Nous avons besoin de zones naturelles à proximité de Lyon afin de nous ressourcer. »

« Les travaux vont coûter cher, il faudra de plus payer l'entretien car des tronçons se situent en zone inondable. Il y a eu trois inondations en moins d'un an cette année. »

« Il doit bien exister d'autres tracés pour réaliser ce projet sans détruire toutes ces zones naturelles. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable argumenté synthétiquement

Voir Thèmes N° : 4, 5 et 8

Observation N° 4 de Madame Edith METZGER (Experte vélo de 1988 à 2001 au sein du Ministère) à compléter par l'observation portée sur le registre de Pierre Bénite (N° 1) et par le complément fourni à la fois au registre numérique (N° 120) et au registre papier de Pierre Bénite (N° 1)

« Il faut s'imaginer l'emprise que représentera cette ViaRhôna, dont l'insertion dans le paysage n'aura plus rien à voir avec la situation actuelle. »

« Fréquentation actuelle en bord du Rhône Ces deux publics (à pied et à vélo) cohabitent, physiquement, malgré l'étroitesse du cheminement piéton, courtoisement la plupart du temps, car les cyclistes sont très peu nombreux. »

« Aucun comptage de la fréquentation actuelle n'a été réalisé, ou tout au moins, s'il y en a eu, aucun n'a été transmis dans le dossier d'enquête. »

« Prévisions usagers de la ViaRhôna : le poids des « hors locaux » est faible. »

« Réflexion générale d'ordre technique : de grandes faiblesses dans l'étude : seuls un ou 2 profils en travers sont proposés, (sauf erreur de ma part). Les largeurs ne sont pas précisées tronçon par tronçons

un grand manque : la visualisation projetée de la ViaRhôna dans l'environnement paysager : l'état actuel est montré, plus que nécessaire, nous laissant imprégner de l'image de « petits chemins sympas », mais la projection du futur est inexistante : on sait pourtant faire ! Est-ce intentionnel ?

si cette visualisation avait été faite, elle montrerait avant/après , au même endroit, la dégradation de l'environnement qui ne ressemblerait plus du tout à l'état actuel du petit chemin sympa en bord du Rhône tel qu'il est présenté à plusieurs reprises . Ce type de représentation fait illusion, laissant entrevoir que l'insertion de la ViaRhôna dans le paysage laissera celui-ci semblable à l'état actuel. Ce qui est manifestement faux.

une visualisation projetée de la situation en cours de travaux serait encore plus catastrophique !.... »

« Faiblesse dans la réflexion sur l'objectif de la ViaRhôna, voire inexistence de cette réflexion. Un flou artistique traverse toute l'étude : à quels usagers est destinée la ViaRhôna, tronçon par tronçon ? L'étude se garde bien d'y faire allusion. Cependant, il apparaît, implicitement, que la destination finale soient les « cyclistes ViaRhôna » et uniquement eux, même si ce n'est pas précisé. En effet, sur 2,50 m, voire 3, à m de largeur, la cohabitation sera impossible entre cyclistes et piétons surtout avec enfants et chiens, en particulier piétons en groupe ! Ces derniers resteront toujours majoritaires, car d'origine locale. »

« Et les usagers piétons actuels ? Ils disparaissent des radars ! Veut-on les envoyer sur la route ? Il semble curieux qu'aucun comptage tant cycliste que piétons n'ait été réalisé. Cela permet-il de faire fi de la fréquentation actuelle ? »

« Exemple de réflexion pas argumentée et pas approfondie : page 51 : « cette solution (en bord de Rhône) , même si elle emprunte des chemins submersibles, permet d'éviter la cohabitation avec le domaine ferroviaire » (sur la commune de Vernaison).

En quoi la cohabitation avec le domaine ferroviaire, sur un court tronçon est-il dommageable ? Il ne passe pas un train toutes les minutes !

L'usage de chemins submersibles est contraire au cahier des charges des véloroutes (et voies vertes) : l'étude n'en tient pas compte. »

« L'objectif des élus semble de faire de la ViaRhôna une vitrine et une attraction pour leur commune, les retombées économiques d'un randonneur à vélo n'étant pas négligeables (toutes les études montrent qu'un randonneur à vélo dépense davantage qu'un touriste automobiliste). Avec un bémol : les communes près de Lyon ne retireront pas ou très peu de retombées en nuitées,... car situées trop proches de Lyon, lieu d'arrêt des cyclistes dans tous les cas. »

« Et, dans tous les cas, les cyclistes quotidiens, donc des usagers locaux, n'apportent pas ou très peu, de retombées économiques en tant que cyclistes, à part l'achat et les réparations de vélo. »

« Quelle solution alternative, moins coûteuse pourrait-elle être envisagée pour 110 usagers quotidiens ? Et surtout moins destructrice de l'environnement des bords du Rhône ? »

« Or, ces usagers piétons sont fortement motivés pour continuer à bénéficier et à fréquenter un cadre exceptionnel, notamment en ce qui concerne son aspect naturel, non bétonné. C'est si rare, près des villes, et évite à ces usagers de faire de longs déplacements en voiture pour retrouver un cadre semblable plus loin de la ville. Par pitié maintenez ce cadre. Et ces usagers, d'origine locale, sont électeurs des communes concernées, élément à ne pas négliger, contrairement aux « cyclistes de la ViaRhôna » . »

« Les objectifs sur lesquels s'entendre :

Permettre aux cyclistes de la ViaRhôna de franchir l'étape Pierre Bénite Givors dans les meilleures conditions ; Nous sommes en périphérie d'agglomération, les cyclistes connaissent les difficultés rencontrées par les aménageurs sur ces parcours de périphérie d'agglomération.

Tenir compte de tous les usagers, tant cyclistes que piétons, et des différents types d'usagers cyclistes

Préserver l'environnement naturel des bords du Rhône , capital inestimable, dont la faune et le biotope, que les « cyclistes ViaRhôna » auront plaisir à découvrir.

In fine, éviter que les usagers actuels, essentiellement piétons, locaux, ne se retournent contre les élus des communes. »

« En conclusion : les élus ont le choix entre :

Faire la promotion des bords du Rhône de leur commune pour tous les randonneurs à pied, et vanter le charme de la nature qu'ils auront préservée au naturel

Faire la promotion de la ViaRhôna sur la route, en expliquant ce choix aux « cyclistes ViaRhôna » et aux autres usagers cyclistes

Ou : dégrader irrémédiablement cet espace naturel des bords du Rhône pour le profit des seuls « cyclistes ViaRhôna », extérieurs à leur commune, espace qui ne sera alors plus naturel car bétonné. »

« Problèmes liés aux crues annuelles du Rhône : A voir : aucune indication, dans l'enquête, du nombre de jours impraticables. »

« Prévisions concernant l'emprise au sol de la ViaRhôna : emprise définitive et emprise lors des travaux de réalisation : aucune précision dans l'enquête. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable détaillé et très argumenté qui est à considérer comme un tout avec l'observation N°4 du registre papier d'Irigny et avec les doc 2 et Doc 3 déposés à Pierre Bénite

Voir thèmes N° : 3, 4, 5, 7 et 8

Observation N° 5 de Monsieur Jean-François BAUDIN

« J'utilise le vélo pour me déplacer quotidiennement ; trajet domicile/travail, pour faire des courses et démarches administratives et pour mes loisirs.

J'utilise fréquemment des portions de la ViaRhôna notamment pour me rendre à Lyon... L'espace entre Grigny et Givors dans les îles du bord du Rhône est un lieu que je fréquente déjà à pied et à vélo. Des portions de et itinéraire sont fréquemment inondées (3 fois entre Janvier 2021 et Octobre 2021). C'est de plus un espace nature (ripisylve) fragile et riche en biodiversité.

Je suis donc opposé au tracé proposé et étudié et souhaiterait vivement que d'autres tracés moins impactant (pour la nature) et plus sûr (non inondables) puissent être étudiés.

Quelques aménagements pour les vélos existent sur la D 315 : il serait utile d'assurer une continuité tout le long de de la route, notamment en limitant la vitesse des voitures et en donnant plus de place aux vélos.

Afin d'éviter de détruire la forêt au Sud de Vernaison, l'étude d'un passage en rive gauche permettrait aussi d'éviter la traversée de Givors trop désagréable et très dangereuse à vélo.

Enfin la possibilité de passer sur le plateau offre de nombreux avantages :

Touristiques...

Mobilité en donnant une alternative à l'automobile.... Et surtout au futur métro B : solution parfaite pour diminuer la circulation des voitures.

Un dernier itinéraire en vallée du Garon, le long de la voie ferrée entre Brignais et Givors offrirait aussi de belles opportunités de réduction du flux automobile et de passage dans des zones naturelles moins sensibles et présentant de grands atouts touristiques.

Pour toutes ces raisons et pour qu'une véritable concertation puisse avoir lieu en prenant en compte tous les aspects..., je suis personnellement opposé à la réalisation de ce tracé. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable argumenté synthétiquement](#)

[Voir Thèmes N° : 4, 5 et 8](#)

C- REGISTRES DE VERNAISON

État des registres

Le registre papier DUP est numéroté (de 1 à 18) mais :

le numéro 2 n'a pas été attribué,

Le numéro 13 est positionné à l'intérieur de l'observation N° 12.

Malgré ces erreurs, la numérotation a été conservée.

Par ailleurs :

La contribution N°4 de Madame Vanin figure au registre numérique (N° 58): elle est donc à éliminer.

La contribution N° 5 remise par Madame Charlotte GUNTHER et Monsieur Maxime LAFAY figure de même au registre numérique sous le N° 104 . Elle est donc également à éliminer du registre papier.

Ce sont donc 14 observations qui sont réellement à prendre en compte au titre du registre papier DUP de Vernaison.

Le registre parcellaire comporte 4 observations : une sans aucune signification, une effectivement liée au parcellaire et deux relatives à la DUP qui sont jointes ci-après , à la suite de celles relatives à la DUP. Ces deux dernières sont numérotées 19 et 20.

Ce sont donc, au total (registre DUP + registre parcellaire) 16 observations qui ont été recueillies à Vernaison au titre de la DUP.

OBSERVATIONS DU REGISTRE DUP

Observation N° 1 de Monsieur NICOLI et ses enfants complétant celle portée ci-dessus :

« Me laisser l'accès à mes terrains pour leur exploitation.

M'exproprier du minimum pour votre projet. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable peu argumenté.

Observation N°3 de Monsieur LEVY Lucien

« Sur les plans, la zone à l'Est des courts de tennis, entre les grillages des courts et la route, est mentionnée comme devenant aire de pique-nique de la Via Rhôna. Non, non et trois fois non. Cette zone est destinée à recevoir deux terrains de padels (assimilable à un mélange de tennis et de squash), faisant partie de la fédération française de tennis, et un city stade. Ces padels et ce city stade feront partie des équipements communaux, les budgets sont votés, les subventions de la

Région également. Monsieur le Maire nous a confirmé ces projets de padels et de city stade dans cette zone. Encore une fois non, cette zone ne peut pas devenir l'aire de pique-nique de la ViaRhôna. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet avis [qui ne se prononce pas sur le projet](#)

Voir Thème N° : 9

Observation N° 6 de Monsieur G BAEZA

« C'est un projet important qui impacte la vie des habitants.

Avec ce projet il s'agit d'établir un partage de la voie entre plusieurs publics : piétons randonneurs, vététistes, cyclistes. Comme vous le savez, le site est déjà bien fréquenté... A cela s'ajoute les familles et des enfants venant pique-niquer, se baigner les Samedi et Dimanche près du bassin de joutes. C'est cela qui est en jeu : que chacun puisse continuer de profiter de cet espace public en fonction de son centre d'intérêt, mais qu'aussi des améliorations puissent permettre de promouvoir un mode doux, piste cyclable entre Lyon et Givors. Nous souhaitons qu'outre le vélo détente, cet aménagement permette de limiter la circulation de véhicules et de circuler dans un cadre bucolique et sécurisé.

Le cadre de vie reste pour nous tous une priorité, nous souhaitons que ces berges du Rhône, si agréables puissent le rester en permettant à chacun d'y pratiquer son activité en toute quiétude. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet avis [qui ne se prononce pas sur le projet](#)

Voir Thèmes N° : 1, 3 et 5

Observation N° 7 de Madame Nicole DEYRIEUX

« Excellent projet pour découvrir notre région avec un moyen de locomotion respectant la nature.

La pratique du vélo sur cette voie verte est un parcours idéal pour les cyclistes, loin de la circulation et la pollution, pour relier le lac Léman à la Méditerranée, dans le respect de chaque individu (piéton, cycliste..). Le passage de cette voie à Vernaison permettra de faire connaître notre ville, la richesse et la diversité de ses paysages et de son environnement naturel. Il sera également bénéfique pour son commerce local »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable succinct](#)

Voir Thèmes N° : 1, 2 et 5

Observation N° 8 de Monsieur Sylvain MORVAN

« Plan aire de Vernaison :

Lien potentiel avec maison Chavette ? à supprimer

Pump track à supprimer pour conserver le gazon

Articulation piétonne avec la ville passe dans les jeux de boule, ce n'est pas une disposition adéquate

Aire d'accueil : voir comment concilier avec les équipements prévus

Avis positif sur l'ensemble du projet sinon. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable succinct](#)

Voir Thème N° : 9

Observation N°9 de Monsieur DAFRI

« Favorable au projet ; utilise son vélo tous les jours pour domicile/ travail. Intéressant sur le plan économique : il faut des pistes cyclables. Renversé par un camion : nécessité de piste cyclable sécurisée. Les pistes cyclables sont protégées : route pour les vélos, route pour les autos !

Sécurité d'où utilisation pour les familles.

Portion à faire !

Il faut des gestes en faveur du vélo ! »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable succinct](#)

[Voir Thème N° : 1](#)

Observation N°10 de Madame Capucine PATUREL

« Absolument pas favorable au projet.

La ViaRhôna oui, mais pas au prix de la perte de cheminements piétons (+ chiens) apaisés. Sérieusement !?! 3 mètres pour faire cohabiter des vélos (double sens), des humains avec des chiens ou à cheval ? Très très dommageable pour toute la population locale, dommage de ne pas longer toute la voie ferrée jusqu'à la rue de la Halte à Irigny. Cela éviterait beaucoup de conflits d'usage ! Dommage que ce soit à la population locale de changer ses itinéraires de promenade pour continuer à voir ses enfants courir, ses chiens s'ébattre sur des chemins qui jusqu'alors étaient sécurisés. Dommage car c'est un des rares chemins (entre Vernaison et la rue de la Halte à Irigny) qui permettait jusque-là de faire une boucle sereinement. D'autres chemins devront (ou seront) être créés (par les habitants eux-mêmes s'il le faut !) afin de pouvoir continuer à se promener les yeux dans les nuages, dans les arbres, afin de profiter pleinement de la beauté du site (oiseaux, etc.) et de sa quiétude !

Il va y avoir beaucoup d'ACCIDENTS !!! (Ou, a minima, d'incidents).

Non également au projet de pump track ! Seul espace enherbé sécurisé de la commune où les personnes âgées peuvent sereinement promener leurs chiens sans avoir peur de chuter... et les enfants jouer librement à proximité immédiate de leurs habitations et du village en cas de problèmes.

Enfin, garder à l'esprit qu'il est un enjeu majeur de lutter contre l'artificialisation des sols et que tout projet devrait dans l'idéal s'il porte atteinte au sol faire des compensations à la hauteur de son impact.

Penser aux boucles de cheminement ! Piétons apaisés.

Merci. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable argumenté](#)

Voir Thèmes N° : 3 et 5

Observation N° 11 de Monsieur Denis MARMONIER

« Je fréquente les bords du Rhône à Vernaison depuis plus de cinquante ans tellement c'est agréable. Il y a de plus en plus de promeneurs, familles qui font de même ; en plus nous voyons beaucoup de vélos et VTT ainsi que parfois des chevaux ; et j'oubliais les nombreux pêcheurs. Je pense que cela fait déjà beaucoup de monde le long des rives.

De plus le passage de la ViaRhôna à travers une des dernières forêts alluviales d'Europe impacterait fortement la biodiversité sur un parcours régulièrement inondé. Le tracé devrait peut être s'appuyer le long de voies carrossables ou en serrant le plus possible le long de la voie ferrée côté colline. En tout cas éviter toute la zone des lônes, bassin de joutes, bac à traile...

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

Voir Thèmes N° : 3 et 5

Observation N°12 de Madame Valérie CEMBALO

« Je suis très défavorable au passage de la ViaRhôna au bord rive droite du Rhône à Vernaison. Je suis riveraine et ce passage serait juste sous mes fenêtres. Nous constatons depuis plusieurs mois une hausse de la fréquentation de ces berges par des personnes qui viennent de loin (Meyzieu, Rive de Gier, Villeurbanne..). Nous constatons une forte dégradation des lieux (ordures, feux sauvages..) + une déambulation fréquente avec discussions bruyantes et musique. Je l'entends de chez nous fenêtre fermée.

Ce ne sont pas les éventuels sportifs qui relieraient Genève à Marseille qui nous gêneront, mais les jeunes désœuvrés irrespectueux de l'environnement et de la société (et il n'y a pas à aller loin pour en trouver des viviers..). Nous sommes très las du passage des quads et engins motorisés...

De plus : le passage en bas de chez nous est inondé plusieurs semaines par an. Cette année, cela a été plus de 4 mois. Le chemin ne pourrait donc pas permettre une alternative à la route pour les personnes souhaitant se rendre à Lyon pour travailler en vélo.

Il existe déjà un passage dans la zone portuaire de Sérézin rive gauche du canal. Il paraît plus cohérent de l'utiliser.

Je suis aussi adhérente de l'association des Amis de la Table Ronde et à ce titre, soucieuse de préserver la biodiversité aux portes de Lyon.

Je partage leur analyse et leurs recommandations.

Cet espace sauvage est un terrain de jeu précieux, préservons ces derniers espaces de wilderness pour ne pas laisser le béton envahir toute notre vie.

Je partage les observations de Madame Vanin sur ce sujet. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable argumenté](#)

[Voir Thèmes N° : 3, 4, 5 et 8](#)

Observation N° 14 de Monsieur François HUGUES

« Même si les observations suivantes ne concernent pas la ViaRhôna elle-même, elles concernent les usagers actuels et potentiels de cet axe central, en particulier :

accès à la ViaRhôna depuis les communes limitrophes à Vernaison : Charly et au-delà Vourles

*accès à la ViaRhôna depuis l'autre rive du Rhône /canal
pour des usages quotidiens pour travail et loisir.*

L'entretien des pistes cyclables et autres chemins cyclables ne doit pas être négligé, de manière d'une part à mailler le réseau cyclable, d'autre part à disposer d'alternatives dans le cas où le flux d'usagers divers deviendrait trop important sur certaines portions, à certaines heures ou certains jours (Dimanche).

L'entretien et le développement de ces autres voies cyclables peut se faire à faible coût, sans commune mesure avec la création d'une nouvelle voie. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable succinct](#)

Voir Thèmes N° : 4 et 8

Observation N° 15 de Madame Nicole ROGNARD

« Très intéressée par la venue de la ViaRhôna car la dangerosité des routes du secteur est très importante. »

Certes , quelques fois le Rhône sort de son lit mais si l'on s'arrête d'innover en projet on aboutit jamais à rien. Donc la ViaRhôna est bienvenue à Vernaison.

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable succinct](#)

Voir Thèmes N° : 1 et 4

Observation N° 16 de Madame et Monsieur SAUSSINE

« Non intégration au projet de la Via Rhôna au projet de la CNR.

Aucune information sur le nombre d'arbres coupés.

Financement de la remise en état pour les zones qui deviendront inondables.

Financement du ramassage des ordures générées par tout le trafic.

Inquiétude concernant la mixité des publics (vélos, piétons, personnes à mobilité réduite...).

Une seule étude envisagée, aucune alternative proposée autre que celle le long du Rhône (exemple : Voies Pierre Bénite Brignais, Millery Grigny ou rive gauche)...

Contrainte de certaines parties de la ViaRhôna trop proche de la voie ferrée

La composition de l'aire d'accueil va au-delà d'un accueil de personnes désirant faire du vélo (par exemple : skate park!!).

Depuis la réunion de 2019, aucune communication n'a été réalisée auprès de la population.

Nous ne sommes pas favorables au tracé actuel en l'état car cela n'intègre pas la biodiversité. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable argumenté](#)

[Voir Thèmes N° : 4, 5, 8 et 9](#)

Observation N° 17 de Monsieur CIVEYRAC

« Faire en sorte que , pour les voies où il y a trafic routier et piste cyclable, la séparation ne se borne pas à de la peinture au sol mais qu'il soit mis en place des bordures pour éviter que les véhicules tassent les vélos contre le trottoir (exemple à Grigny entre usine béton et autoroute). Le tracé au plus près du Rhône répond pour moi à l'objectif ViaRhôna.

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable avec recommandations](#)

Voir Thème N° 1

Observation N° 18 de Madame Nicole BERTHEZENE

« Observations aménagement ViaRhôna :

Les berges du Rhône entre Givors et Lyon sont une bouffée de verdure très appréciée appréciable dans nos zones péri-urbaines.

En tant que cyclotouriste, (j'ai voyagé sur La ViaRhôna entre Vernaison et la mer cet été), je préférerais voir mieux aménagé e la D 315 plutôt que de défigurer les espaces naturels existants « encore »

En centre-ville , de nombreux tronçons routiers sont aménagés pour que voitures, bus et vélos puissent cohabiter. Pourquoi, près des espaces de nature encore préservée, effectuer de tels aménagements.

La D 315 est dangereuse pour tout le monde quelque soit votre mode de déplacement.

Les cyclistes y prennent des risques, les piétons y sont inexistantes et les voitures reines.

Partageons au mieux cet espace routier. Sécurisons-le afin d'y circuler autrement et laissons le peu de nature du sud lyonnais aux piétons et autres castors. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

Voir Thèmes N° 1 et 5

EN SUS, LES DEUX OBSERVATIONS RELATIVES A LA DUP TROUVÉES DANS LE REGISTRE PARCELLAIRE :

Observation (N° 19) de Monsieur NICOLI et ses enfants (propriétaires de parcelles)

« Le trajet pourrait être fait plus judicieusement en parallèle de la voie ferrée. De plus la voie doit être carrossable le long de mes terrains pour le passage de véhicules agricoles : moissonneuses, tracteurs.. . »

« De plus, je dois garder l'accès pour toutes les parties de mes terrains impactés. Mes terrains n'étant plus sécurisés, pour des passages plus nombreux, prévoir des clôtures pour que les utilisateurs n'aient pas accès à mes cultures. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable peu argumenté, à joindre à l'observation N°1 du registre papier DUP de Vernaison (Voir ci dessus)

-Voir thème 11

Observation (N° 20) de Monsieur Fabien CHARRETON

« Le projet du tracé de la ViaRhôna entre Pierre Bénite et Givors présente de nombreuses incohérences et graves problématiques. »

« Le tracé passe par de nombreuses zones inondables qui vont endommager les infrastructures. Qui va payer ? Nous, les contribuables. »

« Le tracé passe en pleine forêt alluviale et va donc sacrifier de nombreux arbres, 7 hectares selon le dossier. »

« En résumé, je lutterais coûte que coûte contre ce tracé absurde et anti-écologique. Il est possible de faire un autre chemin pour relier Pierre Bénite et Givors. »

La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable tranché

Voir Thèmes : 4, 5 et 8

D- REGISTRES DE GRIGNY

État des registres

Le registre DUP présente 11 observations numérotées, mais, une, la troisième, a été oubliée. Ce sont donc 12 observations qu'il convient de prendre en compte. Le registre papier a été re-numéroté à partir de l'observation N°3.

Le registre parcellaire compte 4 observations :

la première est effectivement liée au parcellaire

la seconde est un complément de l'observation N° 1 du registre DUP

la troisième est équivalente à l'observation N° 2 du registre DUP : elle peut donc être éliminée

la quatrième est relative à la DUP et doit être prise en compte à ce titre.

Ce sont donc, au total, 13 observations qui ont été recueillies à Grigny au titre de la DUP.

OBSERVATIONS DU REGISTRE DUP

Observation N° 1 de Monsieur Henri DOREZ (Société UGITECH, parcelles A597 et A598)

« Une attention particulière devra être apportée pour prendre en compte les risques sécurité concernant l'accès et la sorties des parcelles (Entrepôt logistique – 60 entrées/ sorties par jour dont 30 poids lourds) »

[La commission d'enquête](#) prend acte de [cet avis qui ne se prononce pas sur le projet](#)

Voir Thème : 1

Observation N° 2 de Monsieur Claude BERAUX

« Comment sera réalisé et à quelle fréquence , l'entretien des voies ?Surtout sur les zones fréquemment inondables et qui en aura la charge ?

[La commission d'enquête](#) prend acte de [cet avis qui ne se prononce pas sur le projet](#)

Voir Thème : 4

Observation N° 3 de Monsieur Michel NICOLETTI

«Comment aménager les aires de rencontre ou croisement Berthelot Jules ferry ? »

[La commission d'enquête](#) prend acte de [cet avis qui ne se prononce pas sur le projet](#)

Observation N ° 4 de Monsieur Jean-Pierre TISSOT

« La zone Vernaison Grigny laissant la voie ferrée pour le chemin existant et qui a été inondé au mois de Mai, risqué pour les dégâts causés aux ouvrages créés, chute d'arbres, ensablement destruction probable de la chaussée (entretien et coût de réfection).La dernière inondation de Mai 2021 étant environ à 2,0 m en dessous de la voie ferrée. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de [cet avis qui ne se prononce pas sur le projet](#)

Voir thème 4

Observation N ° 5 de Monsieur Bernard CHIPIER

« Oui à ce beau tracé de la Via Rhôna. Oui au passage sur Grigny sur les bords du Rhône.

Le tracé respecte l'idée de nature et de vie du fleuve Rhône.

Un souhait : pourquoi ne pas prendre en compte une halte de repos et stationnement vers l'ancienne gare de Grigny ? »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable succinct](#)

[Voir thème 5](#)

Observation N° 6 de Monsieur Daniel REYNARD

« C'est avec un intérêt certain que nous souhaitons le passage de la Via Rhôna à Grigny. La liaison Grigny – Vernaison étant sûrement une des plus belles liaisons sur ce qu'est le « Vieux Rhône »...

Attention cependant à soigner la sécurité du chemin en faisant cohabiter Cyclistes, Piétons, Patineurs etc.. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable succinct](#)

[-Voir thème 3](#)

Observation N° 7 de Monsieur Georges BURTIN

« Oui au passage de la ViaRhôna sur Grigny.Nous attendons tous l'aménagement tant attendu le long du Rhône.Conservons ce tracé qui correspond le mieux à l'image de celle-ci coureurs,marcheurs,cyclotouristes tous heureux de pouvoir profiter de lieux protégés, non pollués par les émissions carbonées et le vrombissement des véhicules. Pistes cyclables ou les tout-petits peuvent s'initier au vélo sans danger. »

Tracé également rapide pour tous ceux qui vont travailler à Lyon en vélo et qui en inciteraient beaucoup d'autres à le faire.

Sans parler des guinguettes, des sanitaires pour le confort des cyclotouristes. A Grigny, tout correspond au terme ViaRhôna.

Un parc du Rhône déjà aménagé et également bientôt un centre multimodal sera un atout incontestable au Sablon.

L'île du Beurre à Tupin et Semons, exemple parfait pour l'aménagement des bords du Rhône à Grigny malgré la voie ferrée.

NON AU PROJET FARFELU , au tracé qui détournera le projet initial. Des tracés dénivelés incompatibles, des tracés suivant le flot des véhicules polluants qui n'ont aucun rapport avec la beauté d'une ViaRhôna longeant le majestueux Rhône. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable](#)

Voir thème 1

Observation N° 8 de Monsieur Dominique DARRE

« je pense que le tracé au bord du Rhône entre Pierrer Bénie et Givors, en passant par Grigny me semble le plus pertinent...

J'ai pour habitude d'emprunter ce parcours qui pour ma part me semble le plus sécurisé. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable succinct](#)

Observation N° 9 de Madame J KOSNAN

« Le passage de la ViaRhôna sur Grigny est une véritable chance pour les habitants. En effet, ce tronçon permettra de rallier les territoires entre eux grâce à une voie de communication durable et apaisée. L'esprit à la fois sportif et intergénérationnel de la ViaRhôna offrira aux familles de Grigny un espace de loisir et de détente, tout en permettant aux actifs d'utiliser le tracé pour leurs trajets quotidiens ;

Nous avons hâte que ce projet aboutisse. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable succinct](#)

[Voir Thème 1](#)

Observation N° 10 de Monsieur Pierre-Alain SERRA

« Je suis très favorable au passage de la ViaRhôna à Grigny. La continuité de la voie sera assurée et permettra une liaison continuée sur le secteur. Les bords du Rhône sur ce tronçon et particulièrement le long de l'île de la Table Ronde conservent un cachet de beauté naturelle exceptionnel. Cette liaison sera également bénéfique aux habitants de Grigny et du secteur de profiter encore plus de ce site exceptionnel. Enfin, à l'ère des modes de mobilité doux, de l'usage croissant du vélo, ceci permettra de relier Lyon directement sans difficulté. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable](#)

[Voir Thème 5](#)

Observation N°11 de Madame Chantal SURA

« Quelle chance pour Grigny le passage de la ViaRhôna qui s'inscrit dans la continuité de ce qui existe déjà. En effet nous nous situons sur la même rive que le tracé existant. Je suis donc très favorable à son passage à Grigny.

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable succinct](#)

Observation N° 12 anonyme

« Favorable à ce que la ViaRhôna passe par Grigny le long du Rhône, la Mairie a déjà prévu une Halte vers la gare de Grigny, toute équipée. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis favorable succinct](#)

OBSERVATIONS DU REGISTRE PARCELLAIRE RELATIVES A LA DUP

Observation de Monsieur Hervé DOREZ , société UGITECH qui complète l'observation N° 1 du registre DUP à joindre à cette dernière :

« Nous souhaitons attirer l'attention sur les risques liés à l'entrée /sortie des véhicules de notre site.

Qu'est-il prévu pour assurer la sécurité des utilisateurs de la piste cyclable au croisement de l'entrée de notre site ?

Prise en compte des arrivées des énergies et fluides lors de la réalisation des travaux.

Quelles sont les responsabilités en cas d'accident ? »

[La commission d'enquête](#) prend acte de [cet avis qui ne se prononce pas sur le projet](#), en complément de l'observation N° 1 du registre papier DUP

Observation N° 13 (N° 4 du registre parcellaire), de S CASADO

« Afin de sécuriser la circulation à vélo entre Grigny et Givors, est-il possible de prévoir un aménagement avec pistes cyclables au niveau de la RD 315 ?

Prioriser des aménagements en dehors des voies de circulation, peut-être le long du Rhône, raccordant les différentes communes.

Équiper les aires de pique-nique de parcs à vélo notamment où l'on peut uniquement accéder à pied (Vernaison).

Développer le principe des Vélo'V avec station de vélos hybrides. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis favorable avec recommandations](#)

- Voir Thèmes : 8 et 9

E- REGISTRES DE GIVORS

État des registres

Le registre DUP, compte trois observations dont la première, déjà sur le registre numérique N° 21 complète cette dernière (donc, pour le décompte final, cette dernière est à éliminer du registre papier). Ce sont donc 2 observations qui sont à prendre en compte dans le décompte final, au titre de la DUP.

Le registre parcellaire ne comporte aucune observation.

CAS PARTICULIER

Une observation, formulée par le responsable d'Intermarché, a été adressée à la préfecture le 26/10. Il semble que cette même observation a été déposée en mairie de Givors, le 28/10, donc hors délais ; ce dépôt ne peut être pris en compte. Il se trouve que, par ailleurs, une observation faite par la même personne et tout à fait équivalente a été portée sur le registre numérique N° 44. Seule cette dernière est donc à prendre en compte.

Observation N° 1 de Monsieur Laurent DECOURSELLE

Nota : Monsieur L Decourselle a également déposé une observation sur le registre électronique (N° 21). Par rapport au registre électronique, il précise, dans le registre papier :

« Je préconise, en outre, la piétonisation de la partie Henri Pétetin et l'interdiction a tout véhicule motorisé. »

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable à joindre à l'observation N° 51 du registre](#)

-Voir Thème : 8

Observation N° 2 de Monsieur Robert JOUVE

« L'extrémité Sud de Givors voit la ViaRhôna s'arrêter au carrefour de la RN 86 et ne propose pas la traversée de celle-ci. Un prolongement jusqu'au collège de Bams... aurait été pertinent et permettrait à tous les collégiens du centre ville de se rendre au collège en piste protégée ce qui n'est pas le cas dans le projet actuel. »

« Sur la séquence 6 Givors Centre, la piste passe par la rue J Ligonnet où le trafic routier (nombreux camions) est dense. Sur cette zone, la piste n'est pas sécurisée car les véhicules voulant stationner vont couper la piste cyclable. Un tracé empruntant la rue Honoré Pétetin aurait à mon avis le double avantage d'être plus approprié car possibilité de sécuriser totalement et également beaucoup moins onéreux en terme de dépense publique.

[La commission d'enquête](#) prend acte de cet [avis défavorable](#)

- Voir Thème : 8

Observation N°3 de l'association «Les Amis de la table ronde », remise par son président, Monsieur Bernard HOARAU.

« Concernant le projet Via Rhôna entre Pierre Bénite et Givors

Les points négatifs :

Des photos, de la crue et décrue du Rhône, entre Janvier et Juillet 2021, montrent qu'à certains endroits du futur trajet de la ViaRhôna, sont en zone inondables

Érosions et fragmentations mécaniques des sols- ensablement

Le tracé sur la partie basse des berges, risques d'inondations, nécessiteront de gros travaux d'encorbellement, qui nuiront et détruiront un milieu naturel fragile et empiéteront sur une partie de la forêt fluviale

L'impact des travaux de la ViaRhôna, entre Irigny et Grigny, représentent l'équivalent de la surface de 11 terrains de foot

Le tracé sur la route départementale peut être dangereux, s'il n'est pas sécurisé et matérialisé surtout dans les ronds-points

Destruction d'un écosystème

Les travaux de la CNR plus la ViaRhôna poseront beaucoup de problèmes sur l'ensemble de ce secteur

Passage dans des zones dangereuses selon le PPRT, qui risque de mettre en danger les usagers de la ViaRhôna. A Irigny, le Vieux Port, zone dans le PPRT, donc la ViaRhôna ne peut pas passer, comme pour le port pétrolier à Givors. »

« *Les points positifs :*

Nous sommes aussi une force de proposition constructive.

Nous avons repéré 3 itinéraires voies vertes, sur le plateau.

Attention, ne rentre pas dans le cahier des charges de la Via Rhôna, les tracés qui comportent des pentes un peu raides. Mais, dans certains secteurs, déjà

existants, en amont ou en aval il faut descendre de vélo, franchir des marches ou même porter son vélo.

A Pierre Bénite, on évite Arkéma, en PPRT . Nous avons trois alternatives depuis de Boulevard de l'Europe de Pierre Bénite :

I Par le quartier de la Mouche - Irigny - Charly - Millery – Grigny

II Par Yvours - Irigny - Charly – Vourles - Millery – Grigny

III Par Saint Genis – Laval – Saint Genis – Laval – Brignais - Vourles - Millery – Grigny »

« Pourquoi est-il nécessaire d'éviter les bords du Rhône entre Irigny et Grigny ?

Le Rhône, malgré de nombreux barrages, reste impétueux : en témoignent les dernières crues : Février (4,45 m) , Mars (5,45 m) et Juillet 2021.

Il faut éviter de mettre en danger les touristes inconscients ou peu sensibilisés, considérant les axes aménagés comme des zones sécurisées...

Mais il est aussi nécessaire de considérer l'impact sur la faune et la flore :

au vu de l'expérience de l'île du Beurre à Condrieu après 20 ans d'exploitation de la ViaRhôna. Les touristes, 60000 visiteurs par an, ne considèrent pas l'espace comme une réserve de la faune sauvage, avec seulement 6000 visiteurs par an dans la maison d'accueil.

Le castor a quitté la lône qui longe la voirie, l'avifaune s'est banalisée (plus aucune espèce rare n'est présente en rive droite du Rhône).

Les conflits d'usage sont récurrents entre les 60000 cyclistes et les 6000 naturalistes ou apprentis naturalistes (scolaires

Et sur le site entre Irigny et Grigny :

Une piste de plus de 10 km sur un espace jusqu'alors préservé, dédié aux riverains, à l'éducation à l'environnement et de plus en plus dédié à la protection de l'environnement de la Métropole.

C'est le dernier refuge de la faune sauvage dans le corridor biologique le plus important de l'axe rhodanien.

Des efforts considérables ont été réalisés depuis 1999 : recréation des lûnes, aménagements minimalistes pour contraindre la surfréquentation, plan de gestion des 700 ha de la plus grande forêt alluviale d'un seul tenant du sud-est de la France, mise en place d'arrêté de protection de biotope déjà depuis 1989, réflexion depuis 2010 de l'extension de cet arrêté de protection de biotope...

Les études sur l'évolution de la faune et de la flore sont réalisées régulièrement et démontrent année après année la fragilité des milieux, des espèces et leur raretés.

Et l'ensemble de ces études n'apparaissent pas dans les réflexions du projet d'implantation de la ViaRhôna sur le territoire du SMIRIL, au contraire, nous pouvons lire que l'impact sera faible à modéré sans incidence majeure.

Le castor ne serait pas impacté ni même le milan noir... alors qu'il est certain qu'au vu des fréquentations envisagées ils ne pourront rester au droit de la piste

Le corridor biologique de la rive droite sera fortement impacté par la surfréquentation et la destruction de la ripisylve.

Il est nécessaire de trouver un parcours alternatifs et au vu des propositions faites ci-jointes l'impact sur la biodiversité de ces mesures d'évitement(Éviter, Réduire, Compenser) sera une vraie démarche de conservation de la biodiversité rhodanienne en opposition à une mesure destructrice qui banaliserait encore une fois la nature périurbaine. »

« Fréquentation actuelle en bord du Rhône entre Irigny et Grigny.

Actuellement, ce tronçon, non revêtu, est fréquenté essentiellement par des :

Promeneurs, randonneurs et joggers, quotidiens ou du week-end,

Beaucoup de retraités, en semaine notamment,

Des familles le week-end, le mercredi,

Des promeneurs de chiens très fréquents

Des cyclistes mountain-bike le fréquentent aussi, malgré l'ensablement du chemin ; on en rencontre 2 à 3, en moyenne, sur une heure de promenade à pied.

Ces deux publics (à pied et à vélo) cohabitent ? Physiquement, courtoisement la plupart du temps, car les cyclistes sont peu nombreux, malgré l'étroitesse du chemin.

La destination finale, soient les « cyclistes ViaRhôna », et uniquement eux. En effet, avec 3 m de largeur, la cohabitation est impossible entre cyclistes et piétons, surtout avec enfants et chiens ! Qui resteront toujours majoritaires, car d'origine locale. La « ViaRhôna Piétons » existe déjà. Et les « Piétons ViaRhôna » se portent très bien !

Il ne s'agit donc pas « d'ouvrir » ce qui serait la ViaRhôna aux piétons : ils y sont déjà !

La question est plutôt : faut-il ouvrir cette « ViaRhôna Piétons » aux cyclistes ?

3 m de largeur, c'est l'espace normé pour que les cyclistes puissent se croiser en toute sécurité ! Ce qui exclut les piétons !

Cet espace ne permet pas une bonne cohabitation entre « Piétons ViaRhôna » et « Cyclistes ViaRhôna »

Si c'est une piste cyclable, les « Piétons ViaRhôna », les familles avec enfants, les scolaires, les groupes divers et variés devront cheminer à la queue leu-leu, sur l'espace de 3 m, ôtant ainsi tout le charme des échanges à bâtons rompus inhérents à ce type de balade, et l'encadrement des enfants des familles et des scolaires sera impossible. Il en sera de même des groupes de randonneurs. »

« Le tronçon Grigny – Givors étant très compliqué : traversées de plusieurs quartiers – éloignement – zone industrielle – zone PPRT à Givors, nous proposons une liaison entre Vourles, Charly, Millery et Vernaison pour rejoindre la rive gauche du canal à Solaise vers Chasse-sur- Rhône, ViaRhôna existante. »

[La commission d'enquête prend acte de cet avis défavorable très argumenté et illustré](#)

-Voir Thèmes :1, 3, 4 , 5 et 8