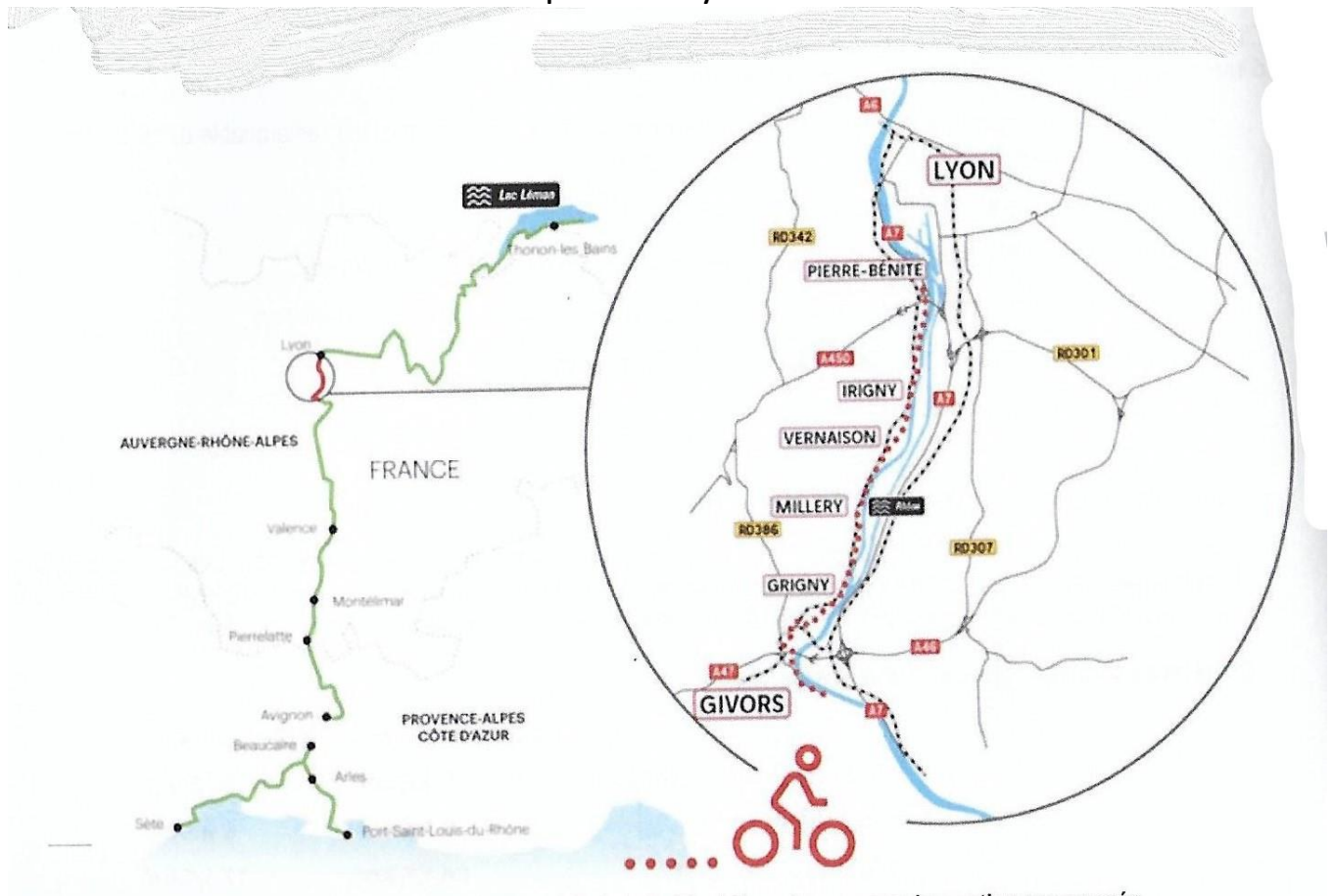




# Enquête publique

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



## Rapport de la commission d'enquête

# Sommaire

<b>1 Généralités</b>	<b>p 3</b>
<b>2 Organisation et déroulement de l'enquête</b>	<b>p 7</b>
<b>3 Analyse des observations</b>	<b>p 12</b>
<b>4 Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage</b>	<b>p 51</b>

# 1 Généralités

## 1.1-Historique

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

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

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

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

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

Un nouveau projet modifié a été soumis au titre du cas par cas aux services de l'Etat qui a conduit comme le précédent à un avis de non soumission à évaluation environnementale (décision du 13 janvier 2021)

## 1-2 Cadre général de l'enquête

### 1-2-1 L'objet de l'enquête

L'arrête d'ouverture d'enquête porte sur deux enquêtes conjointes :

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

Ces deux enquêtes bien que portant sur le même objet sont de natures fondamentalement différentes, la première étant une enquête publique, la deuxième, qui relève du code de l'expropriation est destinée aux propriétaires ou à leurs ayant droits qui ont été informés individuellement par courrier recommandé et qui sont les seuls appelés à s'exprimer et seulement par écrit.

Les deux enquêtes disposent de registres séparés dont un registre électronique pour l'enquête publique.

Le présent rapport porte uniquement sur l'enquête DUP, un autre rapport spécifique sera fait pour l'enquête parcellaire

## 1.2-2-Le cadre juridique

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relève du code de l'environnement (L 123-3 à L 123-19 et R123.3 à R 123-35 et du code de l'expropriation article R111-1 à R112-24

En application des articles R 122-2 et suivant du code de l'environnement le projet a été soumis au cas par cas pour la réalisation ou non d'une étude d'impact (voir historique ci-dessus)

Concernant la mise en comptabilité des plu des communes de Pierre-Bénite, Irigny et Vernaison ils ont fait l'objet d'une évaluation environnementale en raison de l'impact du projet sur des Espaces Boisés Classés et d'un site Natura 2000

## 1.3-La présentation du projet

Le projet vise à réaliser un des maillons manquants, de la Viarhônga au sud de Lyon. Cette section entre le chemin du barrage à Pierre Bénite et l'aire d'accueil au sud de Givors présente un intérêt touristique et économique mais est également destinée à favoriser les déplacements en modes doux, notamment pour des trajets domicile travail

Le projet comprend :

- la réalisation d'une bande roulante et de ses espaces annexes,
- l'aménagement d'aires d'accès, de repos et de services,
- le traitement paysager de l'ensemble,
- la mise en place des signalisations de police et directionnelles,
- la mise en place d'une signalétique touristique,
- la mise en place de compteurs pour suivre la fréquentation.

Il est décomposé en sept séquences :

- séquence 1 : du chemin du barrage à Pierre-Bénite à Irigny
- séquence 2 : SMIRIL tronçon nord
- séquence 3 : Vernaison aire d'accueil centrale
- séquence 4 : SMIRIL tronçon sud
- séquence 5 : Grigny-Givors
- séquence 6 : Givors centre
- séquence 7 : Aire d'accueil Givors sud

La réalisation du projet est annoncée comme devant se faire en deux phases

- une première phase correspondant à l'aménagement des sections urbaines du projet, en dehors de toute zones naturelles sensibles et donc

sans impact sur ces milieux. Ces travaux concernent les séquences 1,3,5,6 et 7

-une deuxième phase correspondant à l'aménagement des sections naturelles du projet soit les séquences 2 et 4 (zones SMIRIL)

Il est précisé dans le dossier et confirmé dans la décision du préfet de région à l'issu de l'examen au cas par cas que cette deuxième phase de réalisation devra faire l'objet de demandes préalables d'autorisations environnementales. (zones humides impactées et espèces protégées )

Le tracé retenu est positionné par rapport au zonage PPRI où l'on observe que la piste est située sur une grande partie de son parcours en zone rouge

#### Remarques de la commission :

La commission regrette que les études d'impact et les demandes d'autorisations nécessaires pour la réalisation de la phase 2 de travaux dans les zones naturelles (séquences 2 et 4 soient différées.

- Cela ne permet pas de garantir que le tracé proposé pour la DUP puisse être maintenu, ni même que la jonction entre les sections urbaines de la phase 1 puissent être assurées.

Cette inquiétude est d'autant plus justifiée que le dossier qui se veut rassurant sur le sujet (comme par exemple en mettant en avant le fait que seront utilisés des chemins existants pour limiter les impacts), omet d'expliquer que la réalisation de la piste dans cette zone va nécessiter d'effectuer un décaissement pour enlever les limons de 1m de profondeur sur 5 m de large !

- Cela ne permet pas non plus d'éclairer le public pour qu'il puisse se prononcer en connaissance de cause sur le projet présenté à l'enquête

#### **1-4 La composition du dossier**

Le dossier est composé de trois pièces notées A, B et C correspondant aux trois thèmes de l'enquête :

- L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
- L'enquête préalable à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Pierre Bénite, Irigny et Vernaison
- L'enquête parcellaire

### Remarques de la commission

- Aucune justification n'est donnée sur le report des demandes d'autorisations nécessaires pour la réalisation de la phase 2 de travaux et sur ses conséquences
- Il manque des éléments pour justifier les choix opérés notamment sur la fréquentation de la piste et les conflits potentiels d'usage pour justifier pour chaque section le choix du profil en travers
- il manque la précision sur l'occurrence des crues qui rendront la piste impraticable
- il manque la comparaison avec une variante qui éviterait le passage dans la zone naturelle

## 2 Organisation et déroulement de l'enquête

### **2-1 La désignation de la commission d'enquête**

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

Président : Mr Serge ALEXIS

Membres titulaires : Mr Gaston MARTIN

Mme Annabelle LE BRIS

Membre suppléant : Mme Laurence LEMAITRE

### **2-2 L'arrêté d'ouverture d'enquête** (Arrêté n° E-2021-156 du 15 juillet 2021)

Il a été pris par Mr le Préfet du Rhône et porte sur deux enquêtes conjointes :

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

### **2-3 Les modalités d'information du public**

L'affichage de terrain a été effectif dans les cinq mairies concernées par l'enquête et sur 30 points d'affichage sur le terrain. (Un contrôle de cet affichage a été assuré par un prestataire mandaté par le maître d'ouvrage et par les commissaires enquêteurs lors de leurs déplacements sur le site)

L'information légale par voie de presse a été faite dans deux journaux le « Le Progrès » les 6 et 27 septembre et le « Tout Lyon » les 10 septembre et 8 octobre.

### **2-4 Les modalités de consultation du dossier et de dépose des observations**

**Le dossier était consultable :**

Dans les cinq mairies participantes à l'enquête et sur le site internet.

**La consigne des observations pouvait se faire :**

-Sur le registre électronique dont le lien était précisé dans l'arrêté d'ouverture d'enquête

-sur les registres papiers disponibles dans chaque mairie.

## **2-5 Les permanences**

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

Au total ce sont 50 personnes qui ont été reçues

### En Mairie de Givors

-le jeudi 30 septembre de 13h30 à 16h30

(1 personne reçue pour l'enquête parcellaire doit déposer une observation)

-le mercredi 13 octobre de 9h à 12h

(1 personne reçue qui a déposé une observation sur le registre)

-le mercredi 27 octobre de 14h30 à 17h30

(2 personnes dont l'une a déposé une observation et l'autre a remis un document)

### En Mairie de Grigny

-le mercredi 29 septembre de 13h30 à 16h30

(2 personnes reçues)

-le samedi 16 octobre de 9h à 12h

(2 personnes reçues, qui ont déposé une observation sur le registre)

### En mairie de Vernaison

- Le mercredi 29 septembre de 9h à 12h

- (7 personnes reçues)

- Le mercredi 13 octobre de 14h à 17h

(8 personnes reçues)



- Le mercredi 27 octobre de 14h à 17h
- (18 personnes reçues et un entretien avec Monsieur le Maire et deux de ses adjoints)

#### En Mairie d'Irigny

-le mardi 5 octobre de 9h à 12h

(2 personnes reçues qui déposeront des observations et un entretien avec Mme la Maire)

-le vendredi 22 octobre de 9h à 12h

(3 personnes, dont une a déposé une contribution)

#### En Mairie de Pierre Bénite

-le mercredi 6 octobre de 9h à 12h

(1 personne reçue)

-le mercredi 27 octobre de 14h à 17h

(3 personnes reçues dont l'une pour l'enquête parcellaire)

### **2-6 Les personnalités rencontrées par la commission d'enquête**

La commission a souhaité, dans le cadre de sa mission, rencontrer des personnalités (élues ou associations) concernées par le projet de même que certaines de ces personnalités ont souhaité la rencontrer.

Ces rencontres ont permis à la commission de se forger sa propre opinion, elle ne fera référence aux dits entretiens que dans la mesure où ces derniers auront fait l'objet de la part des personnalités en question d'un dépôt d'observations sur l'un des registres mis à disposition du public ou d'une délibération de l'instance qu'ils représentent.

Personnes rencontrées : (dans l'ordre chronologique des rencontres)

**-Mrs Bernard Hoarau et Jean François Baudin de l'association des amis de l'île de la table ronde**

**-Mr Hémon de l'association AF3V**

**- Mme la maire d'Irigny Mme Blandine Freyer (lors de la permanence du 5 octobre)**

**-Mr Jérôme Bub président du SMIRIL (par téléphone)**

**-Mr Pierre Athanase Vice-président environnement de la Métropole**  
(par téléphone)

**-Mr Fabien Bagnon Vice-président, voiries et mobilités actives de la Métropole** (par téléphone)

**-Mr le maire de Vernaison Mr Julien Vuilleumard et deux adjoints Mr Pochon et Me Chenu**

## **2-7 La clôture de l'enquête**

L'enquête a été close conformément à son arrêté d'ouverture le 27 octobre à minuit. Pour des raisons matérielles certains registres papiers ont été clos par le commissaire enquêteur présent à la fermeture de la mairie le 27 octobre dès que cette fermeture a été effective et que le registre n'était plus de ce fait accessible au public.

Une lettre d'observation a été adressée à la préfecture le 26 octobre et transmise par cette dernière au président de la commission d'enquête. Bien que n'ayant pas utilisé les moyens mis à disposition du public pour déposer une observation la commission a décidé de déclarer recevable ce courrier.

La Mairie de Givors a fait savoir qu'un courrier avait été déposé à l'accueil le 28 octobre par une personne disant ne pas avoir pu matériellement le faire avant.

La commission a décidé de ne pas retenir ce courrier. (Après vérification il apparaît que c'est le même courrier que celui qui avait été envoyé à la préfecture)

## **2.8-Le Bilan des contributions**

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

Le décompte des avis favorables et défavorables au projet n'a qu'un intérêt limité et nous ne le ferons pas figurer ici puisque ce sont, plus que l'avis formel, les arguments développés qui présentent un intérêt.

La distinction est d'ailleurs souvent difficile à faire entre un avis favorable assorti de modifications plus ou moins importantes à apporter au projet et un avis défavorable.

Les observations du public font ressortir par contre un certain nombre de sujets récurrents qui permettent de cerner ses préoccupations et de faire émerger les points délicats qui nécessitent des réponses de la part du maître d'ouvrage.

Ces points ont été listés dans le procès-verbal de synthèse qui a été remis au maître d'ouvrage le 4 novembre par internet et le 8 novembre au cours d'une réunion en présentiel.

### 3 Analyse des observations

Compte tenu du nombre élevé de contributions recueillies, la Commission d'Enquête a choisi de procéder à une analyse par thèmes de celles-ci. Une analyse par communes n'est pas apparue pertinente : ce sont donc des thèmes transversaux qui orientent l'analyse; cependant un thème est « géographique », celui de l'aire de Vernaison (thème 9).

Les thèmes qui ont suscité le plus d'attention du public sont les suivants, dans l'ordre décroissant :

**Thème 5 : respect de l'environnement dans les zones sensibles**

**Thème 1 : L'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite**

**Thème 8 : variantes suggérées et modifications de tracé demandées**

La mise en compatibilité des PLU n'a donné lieu à aucune observation

#### **Thème 1 : L'utilité publique du projet et les attentes fortes qu'il suscite**

**Rappel** : en pages 20 et 21/148 du dossier d'enquête sont rappelés les objectifs et la justification de l'intérêt public du projet notamment : effets sur la santé, effets sur l'environnement en développant des mobilités douces, amélioration d'une situation actuellement insatisfaisante. Le dossier n'est cependant pas très détaillé (absence d'éléments de base et d'estimatifs des effets attendus)

De très nombreuses contributions du public et des associations, au nombre total de 65, font état de l'intérêt qu'il y aurait à achever au plus vite les travaux du maillon manquant de la ViaRhôna entre Pierre Bénite et Givors et exposent les raisons de cette « urgence ».

#### **Résumé des observations :**

Le tronçon est attendu avec impatience pour sécuriser les déplacements, en particulier ceux liés au trajet domicile /travail. Certaines contributions font état de salariés qui n'osent pas, actuellement se déplacer à vélo, et utilisent donc leurs voitures. Les intervenants apprécient aussi la possibilité d'un trajet direct, et si possible agréable.

La situation actuelle est jugée critique, pas de nature à permettre aux automobilistes d'abandonner la voiture au profit d'un déplacement actif, bénéfique à la fois à leur santé et à l'environnement.

L'intérêt d'un itinéraire sécurisé réside également dans l'attractivité que celui-ci pourra avoir pour les familles et les loisirs. Cet aménagement aura en outre l'intérêt d'attirer les cyclotouristes (de l'aire métropolitaine et étrangers) bien que des éclaircissements soient nécessaires quant au futur tracé du parcours métropolitain de la ViaRhôna allant de la Confluence jusqu'à Pierre-Bénite et qu'une observation qualifie de trompeuse l'appellation de « chaînon manquant ».

Cet aménagement est considéré par les intervenants comme crucial, indispensable, urgent, il faut terminer la ViaRhôna, nous serons très nombreux à l'emprunter.

Pour certains, les travaux auraient dû commencer depuis deux ans et les études et enquêtes ne servent qu'à retarder la réalisation.

En contrepartie, certaines observations soulignent que l'aménagement ne doit pas se faire au détriment de la biodiversité : « *La petite reine ne doit pas aggraver la perte de biodiversité, ce qui serait quand même un comble* ». Une contribution se montre favorable au projet sous réserve que cette dynamique ne participe pas à augmenter davantage la pression anthropique sur les milieux naturels. L'association AF3V recommande que l'aménagement soit utilisable tout au long de l'année et pas seulement par temps sec l'été.

Certaines observations soulignent le manque d'études de tracé alternatif, notamment par la RD 315 qui comporte déjà des bandes cyclables, des accotements, du stationnement auto, réutilisables et aménageables.

Un cas particulier d'enjeu sécuritaire est celui de l'entreprise JTEKT Europe, dont le seul accès camions empruntera la future ViaRhôna sur environ 600 mètres et l'entreprise a souhaité porter à l'attention du Maître d'Ouvrage la nécessité de prendre en compte les impératifs de sécurité du fait de cette cohabitation entre chauffeurs poids lourds et usagers de la ViaRhôna.

Une attention particulière devra également être apportée pour prendre en compte les risques sécurité concernant l'accès et la sorties de la parcelle AE 367 à Grigny ( Entrepôt logistique – 60 entrées/ sorties par jour dont 30 poids lourds).

Une contribution demande que soit soignée la sécurité du chemin en faisant cohabiter Cyclistes, Piétons, Patineurs etc..

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

La lecture de ces observations fait ressortir que le public attend une réalisation très rapide de ce projet qui, aux yeux de certains a beaucoup trop traîné. Quelques intervenants sont déçus de devoir encore attendre une réalisation dont on parle depuis des années. La Commission d'Enquête souligne que la quasi-totalité des intervenants qui se réjouissent, parfois vivement, sont des pratiquants locaux du cyclisme, soit pour les loisirs, soit pour les trajets domicile/travail (beaucoup parmi ceux-ci ont le projet d'utiliser leur vélo dès que la réalisation sera achevée.

Les raisons largement évoquées par le public sont :

- tout d'abord la sécurité, car un grand nombre parmi eux pense que les parcours actuels sont dangereux ( plusieurs disent avoir été victimes d'accidents) et une piste sécurisée aura deux effets positifs : mettre les usagers à l'abri du danger et permettre à ceux qui n'osent pas le faire actuellement d'enfourcher leur vélo pour se rendre travail ; il est rappelé qu'il est actuellement conseillé aux cyclistes d'emprunter le train entre Lyon et Givors (cette recommandation s'adresse essentiellement à ceux qui fréquentent la ViaRhôna en grand parcours ),

- ensuite la nécessité de continuer à développer les modes doux facteur à la fois de lutte contre le dérèglement climatique en diminuant les émissions de CO2 et, ce qui est important, facteur de bonne santé,

- puis nécessité d'achever le maillage de cet itinéraire international entre le Léman et la Méditerranée, le tronçon manquant étant un frein au développement des mobilités douces,

Ces raisons, jointes au fait que certains affirment que les travaux auraient dû démarrer depuis deux ans (inversement certains craignent que la finalisation soit encore retardée car la lecture du dossier apprend au public qu'il y aura deux phases de travaux entre lesquels il y a aura une nouvelle enquête publique)

aboutissent à des expressions comme : c'est indispensable, c'est crucial, j'ai hâte, il faut en terminer....

La Commission d'Enquête prend clairement acte que, selon un grand nombre d'intervenants, il y a une forte urgence à achever ce tronçon manquant ; elle partage ce point de vue, quasi incontestable aujourd'hui.

Mais la Commission d'Enquête met également en exergue qu'il n'est pas rare que cet enthousiasme soit tempéré à l'intérieur de la même contribution ou dans d'autres (voir thèmes 4, 5 et 8).

concernant la sécurité, il est exprimé qu'elle n'est pas garantie partout de façon satisfaisante : sont intervenues à l'enquête, la société JTEKT à Irigny (la seule entrée poids lourds de ce site industriel se fera par la ViaRhôna sur laquelle les poids lourds coïtoieront les cyclistes sur environ 600 m), la société Ugitech à Grigny (croisement avec un trafic poids lourds important) . Un bon nombre d'intervenants mettent en exergue les conflits d'usage lié à une forte fréquentation du site par deux principaux types d'usagers différents ( voir thème 3 ) sur un profil en travers restreint ; une contribution va jusqu'à affirmer que le projet ne répond pas au problème et une autre que, en l'état du profil en travers choisi, le projet court le risque de ne servir à rien. Un important conflit potentiel d'usage, et donc une sécurité dégradée, est signalé au droit de l'aire de Vernaison (thème 9 ). Un dernier aspect qui peut toucher à la sécurité cité à plusieurs reprises est le fait que la piste traverse une zone qui sera vraisemblablement inondée jusqu'à plusieurs fois par an (thème 4).

Concernant le développement des modes doux, de nombreux auteurs de contributions mettent en relief que celui-ci ne sera effectif qu'à la condition que la ViaRhôna soit effectivement reliée aux villages environnants, à la rive gauche du Rhône, afin qu'un « drainage » de la circulation cycliste se fasse en sa faveur. Ce point n'est pas abordé dans le dossier.

Concernant le maillage, quelques observations attirent l'attention sur le fait qu'au Nord du projet la ViaRhôna n'est pas achevée et que la traversée de Pierre Bénite est dangereuse. Ces observations sont hors champ de l'enquête mais l'éclairage général qu'elles apportent n'est pas à négliger. L'auteur d'une contribution termine par : « *Contrairement à ce qui est prétendu, le qualificatif de "chaînon manquant" reste donc trompeur.* » Il est vrai de dire qu'il est trompeur de qualifier de chaînon manquant la liaison Pierre Bénite Givors; mais le dossier s'il évoque souvent cet aspect en sa page 18/148 explicite aussi, en sa

page 18/148, que la section d'itinéraire entre Givors et le Pont Raymond Barre à Lyon constitue une des dernières sections à aménager de cet itinéraire.

Un autre point essentiel pour apprécier précisément et objectivement la position des intervenants est l'insertion de la ViaRhôna dans les espaces naturels sensibles que devront emprunter les séquences 2 et 4. En effet nombre d'intervenants (thème 5) souhaitent que le « chaînon manquant » ne soit pas réalisé au détriment et aux dépens de la biodiversité et d'un milieu naturel de qualité exceptionnelle. Un intervenant écrit : « *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.* »

La Commission d'Enquête partage tout aussi les réserves faites par ces intervenants: celles-ci sont fondées.

**La Commission d'Enquête peut ainsi résumer son appréciation sur ce thème.**

Un grand nombre de cyclistes attendent avec impatience la réalisation de ce tronçon qui est d'une utilité incontestable pour des raisons de sécurité, de développement des modes doux et pour mettre fin à une situation insatisfaisante.

Mais, après avoir pris conscience qu'il existe des itinéraires alternatifs qui peuvent éviter les zones naturelles protégées ( ENS, ZNIEFF .. ), de nombreuses contributions , expriment qu'il est fortement souhaitable de chercher un tracé différent ( voire radicalement différent ) de celui proposé au dossier, (considéré comme insuffisamment probant en matière de protection de l'environnement) et pouvant conduire à sacrifier des espaces de très grande valeur.

La Commission d'Enquête estime simultanément que le dossier est à parfaire en matière de sécurité, de raccordement du projet aux bourgs environnants et de dispositions permettant de ne pas se trouver face à des conflits d'usage.



## **Thème 2 : Les retombées économiques et touristique**

**Rappel:** en page 20/148 du dossier d'enquête sont développés, parmi d'autres, deux objectifs du projet : favoriser le développement économique et renforcer l'attractivité touristique. Mais le dossier ne présente pas d'éléments estimatifs détaillés des effets attendus. A cette même page un tableau fournit une approche des dépenses et impact par km d'aménagement en 2018

Quelques contributions (au nombre total de 22) évoquent l'intérêt de la ViaRhôna entre Pierre Bénite et Givors pour le développement économique et touristique de cette zone.

### **Résumé des observations :**

Les intervenants considèrent fréquemment qu'un avantage très important est l'offre d'un trajet domicile/travail auquel s'ajoute celui de l'offre touristique, notamment vis à vis des étrangers ( sur l'ensemble de l'itinéraire ), ce qui permettra de faire connaître les communes traversées, la richesse de leur paysage et de leurs patrimoine.

Mais comme pour d'autres sujets les avantages sont simultanément tempérés par le fort impact sur le paysage du Rhône et de ses rivages, et sur la faune et la flore.

D'autres observations soulignent qu'un itinéraire différent (en particulier passage sur le plateau offrant des vues très ouvertes) aurait autant d'attrait touristique que celui proposé.

Un cas particulier est celui de l'Intermarché de Givors. Le gérant s'oppose à une sens unique de circulation autour de son point de vente. Selon lui, cette disposition diminuerait fortement le passage clientèle et impacterait évidemment le chiffre d'affaires, ce qui entraînerait tout simplement la fermeture du supermarché. Il affirme que 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.

Une contribution met en relief que le tourisme est une source de revenus et que le tourisme écologique respecte l'environnement ; mais une autre précise que le

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

Si l'impact de la ViaRhôna est à plusieurs reprises jugé comme positif sur l'animation et l'économie locale, une observation met en relief qu'elle a aussi un coût (investissement, entretien, nettoyage) dont on ne parle pas du tout, mais qu'il conviendra d'assumer.

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

Les observations faites sur ce thème ne sont pas très nombreuses ; elles sont caractérisées par une approche globale et sommaire.

La Commission d'Enquête partage le point de vue des intervenants qui expriment que la réalisation de ce projet participera au développement du tourisme, via le cyclotourisme (ce qui est incontestable) et donc au développement économique ( qui est un des objectifs du projet ). Le projet aura également un impact socio-économique positif (avantage très significatif en rendant accessible au plus grand nombre des trajets domicile /travail à vélo, même si ces derniers n'ont pas, ou très peu d'impacts touristiques et économiques).

Certains intervenants affirment que des itinéraires variantes empruntant le plateau seraient tout aussi attractifs pour les touristes et moins destructeurs pour les milieux naturels. Selon eux, l'attractivité touristique ne doit pas se faire au détriment de l'environnement. Cette voie d'analyse n'est pas à négliger.

La Commission d'Enquête constate qu'aucune évaluation de ces impacts n'est faite dans le dossier, pas plus que par les intervenants, même si certains exposent que la ViaRhôna aura aussi des coûts. Une seule personne a fait une analyse un peu plus approfondie au terme de laquelle elle conclut que l'essentiel des retombées économiques iront vers Lyon (ville étape incontournable des cyclotouristes) . La Commission d'Enquête partage cette analyse, emprunte de bon sens et de logique.

Un cas particulier est exprimé par le gérant de l'Intermarché de Givors qui affirme que la mise en sens unique autour de son point de vente risque fort de mettre en péril un récent investissement fait sur la base d'un projet prévoyant un double sens de circulation dans cette zone. La Commission d'Enquête ne se prononce

pas sur un tel détail de projet : celui-ci pourra évoluer après une analyse plus fine en concertation éventuelle avec Intermarché.

**La Commission d'Enquête résume ci-dessous son appréciation sur ce thème.**

La réalisation du chaînon manquant de la ViaRhôna aura indubitablement un impact positif sur le développement touristique, et donc économique de la zone concernée. . Cet impact, non quantifié sera très probablement faible eu égard à la proximité et à l'attraction de Lyon. L'impact socio -économique sera sans doute plus marqué, une fois la réalisation achevée sur toute sa longueur.

Mais, l'attractivité touristique ne devant pas se faire au détriment de la biodiversité, d'autres itinéraires, qui ne sacrifieraient pas les milieux naturels empruntés par le tracé proposé, pourraient avoir les mêmes retombées touristiques et économiques.

### **Thème 3: fréquentations actuelles et futures de la voie et conflits potentiels d'usage**

**Rappels :** le dossier d'enquête est succinct sur ce thème ( voir page 66/148 ), il distingue trois types d'usagers : « une petite itinérance basée sur une journée à un week-end, une itinérance de plusieurs jours à une semaine, le dernier type des itinérants utilisent la ViaRhôna comme voie de transit permettant de rejoindre des destinations plus lointaines »

Ce même dossier stipule que « deux niveaux d'offre doivent coexister, selon que l'on réponde à des besoins pour des trajets de la vie courante ou des déplacements liés aux loisirs » et que « des usages diversifiés sont possibles outre les randonnées cyclistes et pédestres : les déambulations en roller ou en gyropode et plus ponctuellement des randonnées équestres »

Puis, «les trafics prévisionnels ont été estimés à proche de 200 000 passages annuels, avec une majorité d'usagers quotidiens » et « la ViaRhôna sera intégrée au Réseau Express Vélo REV de la Métropole de Lyon, permettant de développer la pratique des mobilités actives entre les communes de la Métropole autant pour les usages du quotidien que pour les usages de loisirs »

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

**Autres rappels** : très succinctement les documents normatifs distinguent :  
les vélos-routes d'une largeur de trois mètres pour une fréquentation prioritaire dédiées aux cyclistes,  
les vélos-routes voies vertes, offrant une largeur de cinq mètres (piste cyclable de trois mètres et deux accotements de un mètre chacun) pour une utilisation plus large ouverte à tous les modes doux, y compris les personnes à mobilité réduite.

Le dossier évoque à plusieurs reprises une voie verte et prévoit un profil en travers de 3,0 mètres, réduit à 2,50 mètres dans les zones contraintes.

Un bon nombre d'intervenants expriment le risque de conflits d'usage, lié à la présence sur un même équipement de différents usagers.

Les extraits les plus significatifs de ces observations, au nombre total de 34 sont regroupés ci-après :

#### **A- FREQUENTATIONS : résumé des observations**

Certaines observations, dont les auteurs sont majoritairement des habitants des communes concernées et usagers habitués des lieux, mettent en relief la fréquentation actuelle du site.

Il s'agit, le site n'étant actuellement pas ou peu aménagé pour les vélos (notamment dans sa zone centrale) : de promeneurs isolés (avec ou sans chien, tenu en laisse ou non), de familles (en particulier le week-end et le Mercredi) avec enfants qui pratiquent leurs propres modes doux (poussettes, tricycles, trottinettes...), de groupes de scolaires (sous l'égide éventuelle du SMIRIL), de pêcheurs et chasseurs, de randonneurs, de joggers, de vététistes, mais aussi parfois de cavaliers, d'amateurs de barbecues dans la nature et de baigneurs... Tous ces usagers ont tissé des sentiers (voire sentes) bucoliques et aiment particulièrement bénéficier d'une ambiance naturelle quasi sauvage. Il convient aussi de souligner que nombre de retraités, et personnes âgées fréquentent ce site pour sa tranquillité : on y rencontre donc du plus jeune au plus vieux, et parfois des personnes à mobilité réduite.

Cette fréquentation actuelle, caractéristique de cette zone, est loin d'être anecdotique ; ces usagers souhaitent conserver ces possibilités de détente auxquelles ils sont habitués de longue date. Autrement dit, la « ViaRhôna Piétons » existe déjà.

Les habitués du site exposent qu'en bord de Rhône, les cyclistes sont très peu nombreux et que la grande majorité d'entre eux sont contraints d'emprunter la route départementale 315 et ce malgré l'insécurité liée au peu d'aménagements cyclables que celle-ci présente.. Ce sont essentiellement des cyclotouristes locaux, des cyclistes usagers pour les déplacements domicile/ travail, tous rapides. Les usagers à vélo de la ViaRhôna sont peu nombreux et préfèrent prendre le train sur cette section, conformément aux recommandations faites par les sites d'usagers.

Certaines observations présentent des comptages ponctuels dans le temps et dans l'espace donc difficiles à prendre en compte si ce n'est pour éclairer le fait que la fréquentation actuelle du site est le fait très majoritaire de piétons et que les usagers à vélo de cette zone sont « contraints ».

D'autres suggèrent la nécessité d'itinéraires de délestage, au moins pour les jours de forte fréquentation.

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

La Commission d'Enquête tout en regrettant le manque d'approfondissement du dossier sur ce sujet et intègre dans son analyse les observations concrètes, de terrain, fournies par le public.

Le projet de cette voie verte dans le secteur concerné va incontestablement faire évoluer la fréquentation, notamment ( et c'est aussi le but!) par une forte augmentation de la fréquentation des cyclistes, notamment pour les déplacements quotidiens et pour les usagers de la véloroute ViaRhôna. Offrir un équipement « roulant » est aussi donner un accès plus facile aux personnes à mobilité réduite ce qui devrait augmenter la fréquentation de ce type d'usagers ( ce dont on ne peut que se féliciter!).

La Commission d'Enquête souligne la grande mixité d'usagers susceptibles de bénéficier de cet équipement.

### **B -CONFLITS D'USAGE : résumé des observations**

Un bon nombre d'observations évoque le potentiel conflit d'usage qui naîtra de l'évolution de cette situation. Le projet ajoute à la fréquentation actuelle des lieux (promenade détente en pleine nature, en famille ou non) une fréquentation de cyclistes aux objectifs sensiblement différents (déplacements rapides). L'interrogation repose essentiellement sur le choix fait du profil en travers limité à 3,0 m (voire 2,5 m dans les zones contraintes) : comment sera possible la

cohabitation de plusieurs types différents de fréquentation sur un espace aussi restreint, notamment les week-ends et aux beaux jours ? De nombreuses observations craignent réellement le conflit d'usage.

Une alternative suggérée serait de créer des chemins de randonnée parallèles, mais le projet n'évoque aucune disposition de ce type.

Une observation évoque la situation dommageable que cela pourrait créer en privant la population locale de cet espace naturel, ou, au mieux à contraindre celle-ci à changer ses itinéraires de promenades (en en recréant?).

Au-delà d'échanges verbaux houleux, certains craignent des accidents de personnes (pouvant aller jusqu'à engager la responsabilité du gestionnaire).

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

Alors que le dossier affirme que :« Des conflits d'usage seront certainement observés, le parti pris du projet à ce stade est de compter sur des règles simples de respect, de convivialité, et de respect du plus faible, qui souvent suffisent » la Commission d'Enquête estime qu'il est en effet fort à craindre que le risque se concrétise en raison de la configuration choisie pour le profil en travers : 3,0 m est l'espace normé pour que des cyclistes puissent se croiser en toute sécurité, hors la présence de piétons.

Les « Piétons », habitués, se sentiront à la fois vulnérables et chez eux et subiront inéluctablement, sur une largeur courante de 3,0 m, une gêne causée par la vitesse des cyclistes (voire trottinettes électriques et vélos à assistance électrique, ces derniers en plein développement car certainement très appréciés pour les déplacements quotidiens, mais aussi facteurs d'accroissement de la vitesse), parfois en groupe. Cette gêne sera encore plus perceptible par les personnes âgées qui fréquentent actuellement le site pour sa tranquillité et qui, souvent, se déplacent côte à côte pour des échanges à bâtons rompus.

L'objectif de favoriser l'accès à ce site remarquable des personnes à mobilité réduite sera contrecarré par ce mélange d'usagers sur un espace sous dimensionné.

L'encadrement des groupes scolaires pourrait devenir difficile (les jeunes enfants se déplacent en se tenant par la main et non les uns derrière les autres).

Inversement, les cyclistes se sentiraient certainement entravés par la présence des piétons avec leur chien ou, pire, des groupes. Ils n'y trouveront donc pas régulièrement le plaisir qu'ils escomptent.

Un autre inconvénient des dispositions prises pourrait être de porter atteinte à la sécurité des usagers en leur offrant un espace dont les caractéristiques géométriques sont mal adaptées à la fréquentation future globale.

La Commission d'Enquête souligne la nécessité de ne pas faire l'impasse sur ce sujet sensible qui peut conduire à des dérives, voire à une inefficacité de l'équipement réalisé.

**La Commission d'Enquête peut ainsi résumer son analyse de ce thème.**

Les fréquentations actuelles et futures seront très différentes, en nombre et surtout en proportions des différents usagers. Actuellement les lieux sont plutôt réservés à la promenade, à la détente et peu au vélo, car l'aménagement ne le permet pas. Dans le futur, les cyclistes seront beaucoup plus nombreux. Ils seront gênés dans leur trajet par les piétons et ces derniers seront dérangés par le nombre et la vitesse de déplacement des premiers.

La Commission d'Enquête estime que le profil en travers proposé est insuffisamment large (et ne respecte pas la « norme ») pour que les usagers puissent partager sereinement l'espace, d'où le risque clair de conflits d'usage.

## **Thème 4: Inondabilité et conséquences sur la disponibilité de l'ouvrage et son entretien**

**Rappels :** le dossier d'enquête fournit simplement les plans extraits du PPRI, sans aucune précision sur l'occurrence des crues, leurs durées et leurs niveaux (a minima sur la base des observations récentes). Ne disposant d'aucune cote de niveau relative au projet, il n'est pas possible de savoir par quelle hauteur d'eau la piste sera submergée.

Les différents documents normatifs de ce type d'équipements requièrent une opérabilité permanente même si l'on peut admettre qu'à certaines périodes la voie ne soit pas praticable, compte tenu de son utilisation future pour les trajets quotidiens domicile/travail, il paraît indispensable de

prévoir en cas de submersion de la piste des itinéraires de substitution à celle-ci pour assurer « un service minimum »

Un bon nombre d'intervenants (38 au total) expriment leur inquiétude sur les risques de submersion de la piste par les crues du Rhône, et par voie de conséquence sur sa préservation, sa pérennité et son entretien.

### **Résumé des observations :**

Toutes ces observations portent une réserve marquée liée à la fréquence des inondations (trois importantes en 2021, au printemps et même au mois de Juillet), le niveau des crues (photos à l'appui, la passerelle existante sur la rivière La Mouche près du Vieux Port à Irigny a été recouverte d'environ 1 m d'eau au mois de Juillet 2021) et leurs durées ( en cumul il est évoqué plusieurs semaines , voire mois ).

Une contribution évoque la nécessité d'un itinéraire de substitution dès la mise en service (indispensable pour les vélotafeurs si on admet que la piste peut être inondée périodiquement), un autre se contente de compter sur une amélioration possible avec le temps. Une observation minimise la question en proposant l'utilisation de matériaux sans entretien coûteux ; et une dernière favorable au projet, demande que ne soit pas oublier un itinéraire bis en cas de crue.

La difficulté d'emprunter une zone inondable ressort à chaque fois ; les personnes qui sont favorables au projet recommandent un itinéraire bis ou minimisent la difficulté en suggérant des solutions peu crédibles.

La question qui en découle immédiatement est la tenue des ouvrages et notamment du revêtement de la piste face à ces crues puis, en supposant que les ouvrages réalisés ne soient pas dégradés par celles-ci, la façon dont sera assuré l'entretien (pour rendre la piste utilisable après submersion) et le coût de celui-ci.

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

La Commission d'Enquête regrette fortement l'impasse faite sur ce thème dans le dossier. Une telle contrainte n'a pas échappé au public et associations ; les interrogations qui en sont issues sont concrètes et légitimes.



Le dossier ne comprend aucun élément de réponse, sur aucune des difficultés qui peuvent naître de cette situation. Notamment en l'absence de tout itinéraire bis en cas de crue, comment feront les usagers quotidiens ? Et, à l'inverse, si des itinéraires bis en cas de crue sont possibles, pourquoi ne pas les utiliser hors période de crue ?

Investir dans un itinéraire bis paraît indispensable et le faire serait consentir que, pour une bonne part la dépense principale est inutile ! Ainsi, objectivement, un doute majeur plane sur le tracé choisi en zone inondable.

La Commission d'Enquête ne peut accepter l'idée de poursuivre dans cette voie.

**La Commission d'Enquête résume ci-après son appréciation sur ce thème.**

Un doute majeur plane sur le tracé choisi en zone inondable : périodicité des crues, durée de celles-ci, hauteurs d'eau constatées, pérennité de la piste et entretien de celle-ci.

Comme la piste (notamment pour les déplacements quotidiens) doit être en service toute l'année, un défaut majeur du projet présenté est, a minima, de ne pas proposer des itinéraires bis (indispensable pour les transits rapides quotidiens), ce qui aurait conduit à réfléchir à la dépense et, probablement à trouver un itinéraire qui ne traverse pas les zones inondables.

La Commission d'Enquête ne peut accepter l'idée de poursuivre dans cette direction.

## **Thème 5 : respect de l'environnement dans les zones sensibles**

Ce thème est évidemment et éminemment fondamental dans l'appréciation du projet proposé eu égard à la zone dans laquelle il s'implante et à une préoccupation majeure de notre époque : comment protéger notre planète ?

**Rappel :** En sa page 13/148 le dossier expose la procédure dont le projet fera l'objet au-delà de la déclaration d'utilité publique :

les études de détail seront engagées sous la responsabilité du Maître d'Ouvrage pour définir précisément le projet ; le projet qui sera exécuté pourra différer de celui présenté à l'enquête pour tenir compte des observations

recueillies lors de celle-ci (en cas de modifications substantielles, une nouvelle enquête publique sera menée).

**Mais surtout :**

la procédure d'autorisation environnementale, relative à la phase 2 (c'est à dire les séquences 2 et 4 qui couvrent les zones sensibles), sera lancée en 2022 et portera sur :

- la loi sur l'eau (article 214-1 du code de l'environnement),
- la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et/ou d'habitats d'espèces protégées (article 411-2 du code de l'environnement),
- le défrichement.

Cette procédure découle de l'arrêté préfectoral du 13 Janvier 2021 qui a dispensé le projet d'évaluation environnementale.

Le dossier soumis à l'enquête publique en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique pour l'ensemble du tronçon de 18 km ne présente donc pas d'études environnementales sur la phase 2 de travaux, là où sont concentrées toutes les difficultés potentielles sur ce thème auquel le public est aujourd'hui très sensibilisé.

Dans son chapitre IX CONDITIONS D'INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT, le dossier d'enquête fait cependant état, page 83/148, des points suivants :

- le projet intersecte l'arrêté préfectoral de protection du biotope de l'île de la Table Ronde pris le 21/05/91 (préservation du castor et d'espèces avicoles migratoires,
- le projet intersecte une ZNIEFF de type I dont il est précisé que son intérêt écologique repose largement sur l'existence d'une mosaïque d'habitats naturels, des grèves à la forêt alluviale et que, d'une richesse et d'une diversité remarquables, ce site fait partie de la mémoire des riverains qui y sont particulièrement attachés,
- le projet intersecte une vaste ZNIEFF de type II qui comprend la ZNIEFF de type I citée ci-avant,
- le projet intersecte également l'espace naturel sensible dénommé « Iles et îlons du Rhône aval », d'une surface de 700 hectares, géré par le SMIRIL, où sont dénombrées : 63 espèces nicheuses d'oiseaux, 31 espèces de poissons, 8 espèces d'amphibiens, 28 espèces de libellules.

Dans ce contexte d'ensemble, il n'est pas surprenant que le public, et plus particulièrement les associations de défense de l'environnement, s'opposent au projet en mettant en exergue une atteinte potentielle forte à l'environnement sans étude environnementale réglementaire et approfondie.

Le public a proposé à 76 reprises (soit une observation sur deux, ce qui fait de ce thème celui qui est le plus souvent abordé), des observations souvent extrêmement négatives.

### **Résumé des observations :**

Sur ce thème, de façon synthétique, la partie du public qui se montre défavorable au projet s'engage de façon résolue et argumentée alors que les observations favorables au projet nient les difficultés potentielles, ou bien les minimisent, ou encore font confiance à une bonne intégration environnementale du projet. Pour avoir une vue d'ensemble des deux positions, La Commission d'Enquête rassemble ci-après le résumé des contributions par position favorable ou défavorable :

### **A- OBSERVATIONS DEFAVORABLES**

On relève le risque de disparition de la faune sauvage extrêmement fragile, l'apport conséquent de personnes dans un biotope déjà éprouvé, la suppression des arbres qui absorbent le CO2 et permettent de réguler le réchauffement de la planète. Le public insiste sur le caractère naturel de cette zone : les berges du Rhône entre Givors et Lyon sont une bouffée de verdure très appréciée et appréciable dans nos zones péri-urbaines, et demande moins d'impact sur l'espace boisé des lînes.

Certains s'insurgent sur la minimisation des impacts : alors que l'emprise de la ViaRhôna sur son parcours est de 8 hectares, il est estimé à une trentaine le nombre d'arbres abattus, ce qui est monstrueusement sous-estimé (commentaire de la Commission d'Enquête : le nombre est peut-être exact pour la phase 1 de travaux, mais certainement pas pour l'ensemble du projet!) ; trop d'espaces et enjeux naturels sont sacrifiés.

Il est souvent fait état de façon globale de la nécessaire protection de l'environnement : nous partageons notre planète avec d'autres espèces, arrêtons de nous croire seuls ; on entend tous les jours des appels à la sauvegarde de la

nature existante naturelle et sauvage ; que fait-on ? On décide de continuer à éventrer ces lieux normalement à protéger ; 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 hauteur de son impact.

Également : il ne faudrait pas que la création de la ViaRhôna se fasse au détriment de la biodiversité, en grand danger aujourd'hui ; en tout cas, pas à l'intérieur de sites classés ZNIEFF ou encore ENS. Plus loin : artificialisation irrémédiable. Les espèces animales disparaîtront car dérangées, sur tout le parcours. Puis : on se doit de conserver ce que la forêt nous a donné ; Préservons, pour le futur, l'existant qui a mis tant de temps à se développer. Toujours dans le même esprit : Par ailleurs, suite à publication de la loi dite Climat et Résilience le 22 août dernier, l'État 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.

Il est plusieurs fois fait état de l'utilité pédagogique de cette zone : Le parcours fait partie des espaces naturels que préserve le SMIRIL, lieu d'éducation et de découverte.

Une observation critique sévèrement la procédure :

*« 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. »*

Trois observations du registre numérique synthétisent la position des opposants :

Une première « *Je suis opposée à ce projet car : Il apparaît 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. »*

Une seconde:

« *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 ! »*

Une troisième :

« *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 rhôna 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. »*

En outre, quelques contributions peuvent être particulièrement mises en exergue :

La conclusion de Madame E Metzger :

« *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. »*

#### La contribution de l'association des amis de l'île de la Table Ronde :

*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).*

*Et, plus loin :*

*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 lônes, 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. »*

La contribution commune et partagée des associations LPO FNE et ANTHROPOLOGIA, particulièrement fournie et argumentée de façon professionnelle.

*« Ces associations regrettent que les courriers adressés aux présidents respectifs de la Région AURA et de la Métropole de Lyon soient restés lettres mortes (à l'exception des inondations potentielles ! Sic). Elles se disent vraiment consternées de constater que les zones protégées soient complètement ignorées. Elles mettent en valeur la zone pour l'éducation à l'environnement (plus de 250 classes et 7000 élèves accueillis chaque année). Cette contribution riche et argumentée mérite d'être considérée in extenso, mais on peut notamment retenir ici l'extrait suivant :*

*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 insurgons 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. »*

En résumé, sur le thème du respect de l'environnement dans les zones sensibles de nombreuses contributions très défavorables présentent des arguments détaillés, forts et bien documentés. Certains points ne sont certes pas rigoureusement exacts mais l'ensemble constitue une plateforme de revendications qui paraissent légitimes.

## **B -OBSERVATIONS FAVORABLES**

Certains ignorent les difficultés : 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 ; oui au passage sur Grigny par les bords du Rhône, le tracé respecte l'idée de nature et de vie du fleuve Rhône ; 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. Également : les touristes pourront aussi découvrir notre superbe site en bord du Rhône, profiter du paysage...



D'autres prennent le parti de nier la difficulté : la biodiversité dont certains parlent 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 (commentaire de la Commission d'Enquête : cela peut être exact mais le dossier ne démontre rien!). Je fais confiance aux concepteurs car le dossier a l'air sérieux. Également : je suis sidéré par les commentaires de ceux qui ne veulent pas de ce projet parce qu'on va couper quelques arbres ; ils en replanteront certainement d'autres. Un autre exemple : 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. Ou encore : nous savons tous que si peu d'arbres doivent être arrachés, ils seront remplacés par d'autres.

Certains affirment que : l'écologie sera gagnante même si pour la réalisation de ce projet quelques arbres devront être abattus. Et également que : Au regard du dossier, l'impact environnemental semble faible car le tracé emprunte des chemins existants qui sont déjà pratiqués par les usagers.

Et d'autres que : « Nous serons en tant qu'habitants de ces communes les premiers utilisateurs de la ViaRhôna . Nous n'avons pas la chance de bénéficier d'aménagements qualitatifs et cela correspond à une vraie attente. La ViaRhôna 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.

Certains, plus subtilement, posent la question ouvertement sans nier la difficulté: Peut-être les dommages environnementaux causés peuvent-ils être compensés ? Je suis prêt à contribuer à des projets dans ce sens.

L'association AF3V, favorable au projet, insiste pour que ce tronçon soit réalisé dans les délais les plus rapides. Elle tempère certains points (parmi d'autres) de son avis favorable ainsi : . 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'y 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.

Monsieur le Maire de Pierre Bénite tempère lui aussi son avis favorable. En effet, après avoir déclaré : il serait mensonger de prétendre que c'est un écriin sauvage, il précise : 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).

Monsieur le Maire de Vernaison, lui aussi favorable, effleure le thème du respect de l'environnement, sans entrer dans le détail : 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.

En résumé les observations favorables, quand elles abordent le thème du respect de l'environnement, le font au pire en niant grossièrement et indignement la réalité tout en faisant fi de la réglementation et au mieux en édulcorant ou minimisant les difficultés et, faute de démonstration dans le dossier, accordent leur confiance au futur pour que le problème se résolve comme par enchantement.

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

La Commission d'Enquête souhaite d'abord souligner que les observations opposées au projet ne sont pas issues d'écologistes qui pourraient être qualifiés de radicaux.

Le contexte, rappelé en début d'analyse du thème et par voie de conséquence la procédure adoptée pour conduire le projet expliquent en grande partie la situation et les réactions du public et des associations.

Les observations qui critiquent le projet sont fondées et souvent bien argumentées : il n'est pas acceptable, dans l'esprit d'une grande majorité,

d'entreprendre la réalisation du projet sans s'être, a minima, assuré ( et avoir démontré ) que la traversée de ZNIEFF ( de type I notamment), d'ENS dans une forêt alluviale d'une telle valeur ( naturelle, utilitaire et symbolique ), ne va pas dégrader irrémédiablement l'environnement unanimement reconnu et apprécié.

Même si le projet n'est que celui d'une piste cyclable voie verte étroite (ramenée de 5,0 m théoriquement nécessaires à 3,0 m voire 2,5 m dans les zones très contraintes apparemment pour tenter de ménager l'environnement), l'artificialisation et la forte fréquentation continue de la voie verte par un public multi-activités perturberont le milieu naturel beaucoup plus qu'il ne l'est actuellement ( à ce jour ces zones sont essentiellement pourvues de chemins étroits, bucoliques et installés au fil du temps par les usagers eux-mêmes, sans artificialisation ). Viendront s'ajouter aux perturbations précédentes celles liées aux engins à la fois en phase chantier et en phase exploitation ( de façon régulière, notamment pour l'entretien après inondations, pour le balayage des feuilles sur la piste et l'entretien des arbres la bordant).

Les arguments avancés par les tenants du projet sont majoritairement pas convaincants et dans certains cas indigents : aucun argument sérieux n'est avancé pour affirmer que le projet futur respectera le milieu naturel (ce qui est peut être possible, mais reste à démontrer par des études pertinentes, aujourd'hui non fournies).

Un intervenant important de la zone manque à l'appel parmi les observations : le SMIRIL concerné au premier plan par ce projet qui impacte sa zone d'action. La Commission d'Enquête le regrette d'autant plus que l'action essentielle du SMIRIL est l'éducation à l'environnement et que donc cet acteur connaît parfaitement les lieux et les fréquente régulièrement.

La Commission d'Enquête, sans se prononcer sur un plan juridique, souligne la nécessaire prise en compte de l'esprit de l'article 411-2 du code de l'environnement qui, très synthétiquement (et donc pas rigoureusement exacte) requiert que l'implantation d'un projet dans ce type de zone (multiples superpositions de zones protégées) ne se fasse que s'il répond à une raison impérative d'intérêt public majeur et que s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante.

La Commission d'Enquête note également que de nombreuses observations regrettent que dans le dossier il ne soit pas fait application à la méthode « Éviter,

Réduire, Compenser ». Cette assertion est exacte et fondée, même si, au sens strict, celle-ci ne s'applique que dans le cadre d'études environnementales réglementaires (lors des études ultérieures donc).

Une particularité non élucidée par la Commission d'Enquête est le cas de l'île du Beurre, située quelques kilomètres en aval du projet présenté. Au dire de certains c'est un exemple à suivre qui ne donne que des bons résultats, y compris sur le plan environnemental. Par contre l'association des amis de la Table Ronde affirme que certaines espèces (notamment le castor) ont quitté les lieux fréquentés par le public pour se réfugier dans des lieux plus paisibles.

**La Commission d'Enquête résume son analyse comme suit.**

Ce thème est aujourd'hui central, absolument incontournable ; le public et les associations qui en ont fait le thème le plus souvent abordé ne s'y trompent pas.

La conformité aux textes pour le choix de la procédure engagée ne dispense pas de faire porter la réflexion sur ce thème très en amont quand il s'agit de faire un choix très engageant sur le respect de l'environnement. Le code de l'environnement, en son article 411-2 impose une raison impérative d'intérêt public majeur. La Commission d'Enquête, s'interroge vivement, comme le public sur la prise en considération de ces dispositions qui s'imposent quelle que soit la procédure.

La Commission d'Enquête partage globalement la position des intervenants qui ont émis un avis défavorable.

Par contre, elle n'accepte ni la minimisation, ni la mise en avant de tous les soins ultérieurs portés au respect de l'environnement que les observations favorables au projet proposent.

Compte tenu du caractère exceptionnel de cette zone, protégée par plusieurs classements, la Commission d'Enquête considère que ni l'urgence de la réalisation, ni les retombées économiques et touristiques, ni le soi-disant côté naturel et bucolique du projet proposé sont suffisants pour se passer d'une démonstration en bonne et due forme, dès le choix initial du tracé que le respect de l'environnement est garanti.

## **Thème 6: nuisances pour les riverains**

**Rappel :** le dossier d'enquête n'étudie pas l'impact du projet sur les nuisances engendrées (en particulier le bruit) par cette réalisation.

Quelques contributions, au nombre total de 8, mettent en relief de nouvelles nuisances pour les riverains, notamment liées à l'augmentation de la fréquentation des lieux.

### **Résumé des observations :**

Les observations expriment des inquiétudes d'une augmentation des incivilités déjà existantes, du niveau de bruit (travaux mais aussi passage de motos et autres engins, malgré l'interdiction) liés à l'augmentation de la fréquentation (estimée à 200 000 personnes par an) des lieux ( ViaRhôna et aire de Vernaison surtout ).

Des contributions soulignent que la propreté de ce site naturel et sauvage sera mise à mal, que le ramassage des déchets (déchets solides et bris de verre qui peuvent se révéler particulièrement dangereux pour les vélos) n'est pas évoqué alors qu'il aura un coût.

Une observation prend le parti contraire en affirmant que les cyclistes sont des personnes calmes et civilisées.

Une autre enfin affirme que la solution soumise à avis rendra le site dangereux pour les piétons et que ce sont les habitants de la commune qui subiront en premier les désagréments car ils seront privés de promenades sur les bords du Rhône.

Une contribution qui est particulièrement développée et documentée développe les sources de nuisances supplémentaires par rapport à la situation actuelle (déjà dégradée). Compte tenu de son argumentation, il en a été tiré les extraits suivants :

« *Nuisances sonores :*

*Conformément aux dispositions de l'article 1334-31 du code de la santé publique, les bruits émis par les activités d'une aire multisports de proximité ne doivent pas, par leur durée, leur répétition ou leur intensité, porter atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme, dans un lieu public ou privé....*

*Le conseil national du bruit a publié, en décembre 2011, un guide intitulé : pour une gestion une implantation et une gestion avisée des aires de sports de plein air en milieu habité qui propose notamment la production d'une notice ou d'une étude d'impact des nuisances sonores lors de l'implantation d'une aire multisports. On retrouve la même recommandation sur d'autres sources spécialisées dans ces types d'installations publiques... : Idéalement il faudrait installer le skatepark à au moins 100 m de distance des habitations pour éviter les nuisances sonores... troubles du sommeil...*

*Le pumtrack semble être à 21 m de l'habitation de cet intervenant*

*Risques d'incivilités :*

*Pourquoi sommes-nous sûrs qu'il n'y aura pas de respect des horaires ni de matériel, ni du voisinage ? Parce que ces problématiques sont déjà présentes à Vernaison sur tout le site entre le bassin de joutes et le complexe sportif :*

- dégradation de toutes les caméras,*
- dégradation de l'aire de jeux,*
- utilisation de véhicules à moteur (types mobylettes, scooter, moto) sur les chemins déjà interdits ; malgré de nombreuses plaintes du voisinage, les forces de police ne se déplacent pas ( manque de ressources),*
- dégradation des espaces verts le long du Rhône avec feux à même le sol, déchets en tout genre,*
- lâché de feux d'artifices en soirée.*
- Manque de ressources pour sécuriser le site : comment la mairie compte couvrir les incivilités liées à l'augmentation de la fréquentation ?*
- Manque de ressources pour maîtriser la pollution sur site : comment la mairie compte couvrir l'augmentation de la pollution liée à l'augmentation de la fréquentation ?*
- Inadéquation avec le SCOT de l'agglomération lyonnaise relativement aux objectifs en matière de réduction des niveaux de pollution, de réduction des risques et nuisances. »*

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

La Commission d'Enquête note que, outre les nuisances liées aux travaux, les observations du public évoquent de nombreuses formes de désagrément : en

premier lieu le bruit ( vis à vis des riverains et également vis à vis de la faune ), notamment à des heures indues, la pollution par différents déchets abandonnés par les usagers et dont on ignore le mode et le coût de collecte, incivilités, dégradations de tout genre, voire ( en fonction réelle de la fréquentation ) insécurité pour les piétons pouvant conduire à des privations de promenade pour les habitués .

Il semble logique de penser que, ces phénomènes étant déjà présents, il est à craindre une forte augmentation de ceux-ci liée à la croissance de la fréquentation.

La Commission d'Enquête souligne que les inquiétudes du public naissent davantage des activités liées aux aires (et, bien sûr, celle de Vernaison, proche des habitations, qui connaîtra un développement par la création de nouveaux équipements dont certains sont très critiqués par le public ). Les incivilités sont redoutées sur ces lieux favorables aux rassemblements.

Pour les nuisances sonores notamment, la Commission d'Enquête demande que soient pris en compte les différents textes et études portant sur ce sujet.

Comme déjà constaté par ailleurs, les intervenants favorables au projet tentent parfois, quand ils les citent, de minimiser les incidences de cette augmentation des nuisances.

**En résumé, la Commission d'Enquête regrette** que le dossier n'analyse en aucune façon l'augmentation des nuisances (en particulier le bruit et la collecte des déchets) et ne propose des mesures contre celle-ci. Ce développement des nuisances lié au développement de la fréquentation de la ViaRhôna et de l'aire de Vernaison sur laquelle de nouveaux équipements accompagneront l'arrivée de la Via Rhôna, apparaît incontestable. Cette préoccupation, que la Commission d'Enquête partage est déjà connue, justifiée et les textes et dispositions qui existent doivent être pris en compte.

## **Thème 7 : Impact chantier**

**Rappels :** le dossier d'enquête n'aborde pratiquement pas ce thème : on sait simplement (page 66/148) que, synthétiquement :

la première phase de travaux (séquences 1, 3, 5, 6 et 7) correspond à 21 320 m<sup>3</sup> de déblais qui seront soit évacués soit réutilisés sur site selon leurs caractéristiques,

la seconde phase de travaux (séquences 2 et 4 ) présentera un excédent de matériaux évalué à 40 000 m<sup>3</sup>, les matériaux terrassés étant évacués vers des centres de stockage agréés.

Ce thème a été abordé par le public dans 9 observations

### **Résumé des observations :**

Le public fait observer qu'aucune emprise pendant les travaux n'est précisée, que ceux-ci équivalent à 11 terrains de foot ( aggravés par les futurs travaux de la CNR ). Certaines observations soulignent le nombre très important de camions qui vont transiter dans la zone lors des travaux, demandent des garanties de respect des espaces naturels traversés et que le dossier ne tient pas compte des impacts en phase travaux. Est également souligné le manque total d'information sur le nombre d'arbres abattus pour la phase travaux.

### **Analyse de la Commission d'Enquête**

Les observations du public sont légitimes et fondées.

Les mouvements de terres, notamment ceux de la seconde phase avec ses 40 000 m<sup>3</sup> d'excédents vont inévitablement nécessiter la création de pistes où circuleront les différents engins, pistes qui, de surcroît, n'emprunteront pas toutes le tracé futur puisqu'il faudra organiser des accès aux engins de chantier. L'impact sur l'environnement sera loin d'être négligeable, surtout si l'on tient compte que ces travaux se dérouleront en zones humides et très arborées et nécessiteront d'abattre des arbres en grand nombre, au-delà de ceux à abattre pour la stricte création de la piste.

Les crues ne survenant pas systématiquement à des périodes prévisibles ou connues à l'avance, il serait également nécessaire d'anticiper sur la survenance de crues en phase chantier.

Des mesures compensatoires seront strictement indispensables.

**La Commission d'Enquête partage les inquiétudes du public quant à la phase travaux et à ces nuisances.**

Il est inévitable, pour de tels volumes de matériaux à déplacer, de créer des pistes de chantier, d'abattre des arbres, et donc de perturber sensiblement les milieux naturels traversés. Les impacts seront donc très importants. Des prescriptions strictes, avec contrôles, des mesures de sécurité et des mesures compensatoires, seront indispensables.

La Commission d'Enquête partage d'autant plus les observations du public que le dossier ne fournit quasiment aucun élément sur le déroulement des travaux, ce qui est parfaitement regrettable.

## **Thème 8 : variantes suggérées et modifications de tracé demandées**

**Rappels :** Le dossier d'enquête propose un tracé qui s'appuie sur des études antérieures sans en faire un historique précis et documenté. Le dossier ne présente aucun comparatif détaillé sur des variantes larges mettant en valeur les avantages et inconvénients de chacune.

Seules sont analysées dans le dossier des variantes locales, peu nombreuses, avec une confusion sur la commune de Vernaison, et le dossier ne présente pas d'itinéraires d'accès intermédiaires à la ViaRhôna entre les deux extrémités du projet.

Le public a proposé, à de très nombreuses reprises, au nombre total de 60, des variantes, ou alternatives, parfois locales, parfois beaucoup plus larges.

Pour faciliter l'analyse, le lecteur trouvera ci-après un **résumé par territoires communaux** ( à l'exception de la zone de l'aire de Vernaison, étudiée au thème 9 ), auquel il convient d'ajouter les propositions de variantes larges. L'objectif n'est pas de détailler les propositions une à une, mais plutôt d'en saisir leur motivation générale.

Pour mémoire, transversalement aux suggestions localisées:

Certaines observations suggèrent (voir thème 4) d'établir des itinéraires bis, ou de substitution au tracé principal pour pallier les difficultés liées aux éventuelles inondations,

-de nombreuses contributions demandent avec insistance que soient projetés des itinéraires d'accès à la ViaRhôna à partir des centre-villes et des gares SNCF situées le long du trajet (voir thème 1).



-des observations sont faites relativement au coût du projet en proposant d'établir des comparaisons économiques afin d'adopter un tracé moins coûteux et de réduire le montant de l'investissement,  
-dans bon nombre de cas, les intervenants lient leurs demandes de modification de tracé au respect de l'environnement (thème 5 ) et à l'intérêt majeur qu'il pourrait y avoir à éviter les espaces naturels sensibles ( séquences 2 et 4, phase 2 du projet )

#### **A -Commune de Pierre Bénite**

Sur le territoire de cette commune, les propositions faites, notamment celles relatives au rond-point des mûriers et au boulevard de l'Europe (voire création d'une passerelle au-dessus de la M7) et à la rue de la République/rue de la verrerie sont hors champ de l'enquête. Elles ne peuvent donc être prises en compte mais reflètent l'inquiétude des usagers sur la pertinence du tracé de la Viarhona dans ce secteur ; l'itinéraire qui conduit à l'extrémité Nord du projet ne satisfait pas les usagers.

#### **B -Commune d'Irigny**

Une alternative possible est présentée.

Madame la Maire d'Irigny évoque dans sa contribution l'utilisation possible de la RD 315 sur le territoire de sa commune.

#### **C -Commune de Vernaison (hors zone de l'aire)**

Trois alternatives possibles sont présentées, en détail.

Il est suggéré à plusieurs reprises que l'île de la Table Ronde soit évitée.

#### **D -Commune de Grigny**

Une alternative est présentée.

Une demande d'aménagement du tracé est faite en liaison avec l'enquête parcellaire, afin d'éviter le déplacement d'équipements importants sur la propriété concernée.

#### **E -Commune de Givors**

Cette partie du tracé suscite beaucoup de débats, jusqu'à poser la question de savoir s'il est raisonnable, utile que la ViaRhona traverse la ville.

Une variante est suggérée à deux reprises dans la traversée de Givors, secteur Pétetin/ Ligonnet pour des raisons de sécurité.

A l'extrémité Sud de Givors, un prolongement est suggéré pour offrir un accès vélo sécurisé au collège de BAMS

Des observations exposent les difficultés et risques qu'il peut y avoir à faire passer dans Givors la ViaRhôna , et considèrent comme incompatible la mixité du trafic sur le projet proposé.

### **F -Variantes larges**

Une proposition fréquente du public, sur toutes les communes, est de longer la voie ferrée, ce qui permet d'éviter la zone inondable dans de nombreux cas.

L'utilisation de la RD 315 (partiellement aménagée et actuellement utilisée par un nombre non négligeable de cyclotouristes et d'usagers quotidiens) est évoquée à plusieurs reprises, sur toute sa longueur entre Irigny et Grigny, ou de façon partielle.

Deux contributions méritent une attention particulière à ce sujet : celle de l'association des amis de l'île de la Table Ronde et celle de Madame E Metzger.

La première présente, cartes à l'appui, trois alternatives par le plateau qui s'écartent radicalement des bords du Rhône et de la zone d'implantation actuelle du projet, sauf pour la traversée de Givors. La contribution commune des associations LPO, FNE et ANTHROPOLOGIA fait écho à cette contribution.

La seconde (voir en particulier le Doc 3 de cette contribution) considère que les itinéraires proposés ci-avant sont intéressants en tant que boucles à partir de la ViaRhôna , mais ne peuvent constituer la ViaRhôna Cyclistes pour des raisons évidentes de non-conformité au cahier des charges. L'utilisation de la RD 315 semble possible à l'auteure de cette contribution qui reconnaît qu'il existe trois points durs (2,2 km sur les 9,2 km de l'itinéraire sur la RD 315) ; les solutions proposées passent par la réduction, peut être drastique, de la vitesse des automobilistes, avec des contrôles, des chicanes, un by-pass...

Trois contributions souhaitent remettre à l'ordre du jour des comparaisons de tracé de variantes larges notamment le passage en rive gauche du Rhône entre Vernaison et Givors, évitant ainsi la séquence 4, et les traversées de Grigny et Givors.

Une contribution évoque la possibilité, pour fluidifier le trafic sur la ViaRhôna, de la dédoubler en deux pistes indépendantes, à des hauteurs différentes

## **Analyse de la Commission d'Enquête**

Le public se montre vivement intéressé et développe beaucoup d'idées sur le thème des variantes de tracé.

La Commission d'Enquête se doit de refléter le grand nombre de suggestions et les propositions faites mais ne peut dresser des comparaisons entre celles-ci. Elle ne peut a fortiori pas se prononcer sur un choix de tracé alternatif à mettre au final en regard avec le tracé proposé dans le dossier.

La Commission d'Enquête souligne que de très nombreuses contributions ont évoqué ce thème ; parmi celles-ci figurent des observations que l'on peut considérer comme favorables au projet qui soulignent cependant la nécessité d'adapter le tracé. Cette considération, jointe au foisonnement des idées émises par le public sur ce thème laisse penser que le panel des solutions envisageables n'a pas été étudié et que la mise au point du tracé apparaît comme un critère fort d'acceptation finale du projet.

### **La Commission d'Enquête peut résumer comme suit la situation.**

Il existe des solutions alternatives ( dont certaines sont connues du public et du Maître de l'Ouvrage depuis la concertation ) susceptibles d'éviter les difficultés liées aux risques de submersion de la piste et à la traversée par celle-ci d'espaces naturels sensibles tout à fait remarquables, appréciés et utilisés en l'état. Le public exprime synthétiquement cette position par des expressions comme : « il y a certainement des possibilités de tracé autre que celui proposé , c'est une question de volonté !, « la ViaRhôna peut passer ailleurs ! »

La Commission d'Enquête souligne avec insistance que l'essentiel des suggestions faites concerne les séquences 2 et 4 du projet et que l'acceptation finale du projet dépend fortement d'un choix de tracé différent, voire très différent de celui proposé, et qui ait la capacité de drainer le trafic des usagers pendulaires de la zone vers la ViaRhôna.

La Commission d'Enquête partage l'idée que, au vu du nombre de solutions possibles, il doit en exister une, ou plusieurs qui satisfassent, beaucoup mieux que ne le fait le projet présenté, les attentes du public, les objectifs du projet et surtout le respect de l'environnement en évitant de traverser les zones naturelles et inondables.

## **Thème 9: aire de Vernaison**

**Rappel :** cette aire, au centre géographique du projet, constitue la séquence 3 et fait dans le dossier d'enquête l'objet d'une présentation en pages 25/148 et 47 , 48/148 .

De nombreux habitants et associations de Vernaison sont intervenus à l'enquête pour faire état de leur vision de l'utilisation actuelle de cette zone pluriactivités et de leurs visions de son aménagement futur qui se développera sous une maîtrise d'ouvrage Région- Commune.

Les habitants de Vernaison sont très sensibles à ce sujet et nombreux sont ceux qui ont exprimé leur avis, au nombre total de 28.

### **Résumé des observations :**

Un point particulièrement sensible est celui lié à l'activité des joutes qui bénéficient pour exercer leur sport favori d'un bassin de joutes et d'un local où est entreposé le matériel. Les entraînements sont fréquents (joutes mais aussi barques ), des compétitions ( qui attirent un public important et fidèle ) se déroulent régulièrement. Une grande partie de la difficulté naît du fait que le tracé de la ViaRhôna intersecte le cheminement qui relie le local des jouteurs au bassin de joutes. Le président de l'Union Marinière de Vernaison (association ancienne qui fait partie de l'histoire de la commune) a déposé une observation précise en ce sens , soutenu dans sa démarche par de nombreux membres du club et amateurs. Ces observations sont souvent accompagnées de proposition de tracé alternatif, qui pourrait notamment emprunter l'ancien chemin de halage, près de la voie ferrée, ou même passer par le centre du village en traversant la voie ferrée au passage à niveau qui se situe au nord de Vernaison.

Un autre point sensible aux yeux des habitants de Vernaison semble être le « trop » d'équipements projetés alors qu'un certain nombre existe déjà et que régulièrement des dégradations ont lieu notamment sur les caméras de surveillance et les services de police affirment qu'ils n'ont pas les moyens suffisants pour intervenir quand ils sont sollicités par les riverains : sont projetés : une extension du parking, une aire de pique-nique qui , aux yeux des habitants est trop grande, une aire de jeux à qui les habitants reprochent de

prendre la place d'un autre projet promis par la municipalité (padels et city-stade ), et un pumptrack, évoqué spécifiquement ci-après. Certains affirment qu'il y a incompatibilité entre ces équipements et surtout entre ceux-ci et la Viarhona. L'activité de jeu de boules sera également perturbée par l'articulation piétonne prévue avec le centre-ville. Enfin une observation met en exergue une trop grande artificialisation de cette zone, contraire aux directives nouvelles. Il est également reproché à ce projet que cette zone de détente et de loisirs ne doit pas devenir l'aire de pique-nique de la ViaRhona et que la composition du projet proposé va bien au-delà d'une aire d'accueil pour des cyclistes.

En outre, couronnant le tout, une crispation s'est cristallisée sur le projet de pumptrack, jusqu'à créer une polémique locale. Cette activité, bruyante par nature est implantée trop près des habitations ( 21 m selon une observation bien documentée, voir thème 6 ) au dire de nombreuses personnes. Le pumptrack est jugé comme étant une réelle source de conflits, car installé sous les yeux et les oreilles d'habitations située dans un quartier résolument voulu tranquille par leurs habitants.

Une contribution précise que Monsieur le Maire de Vernaison, a affirmé en public que les plans d'aménagement présents dans le dossier sont caducs, incitant les personnes concernées à poser la question de la validité de l'enquête publique .

Sur ce point précis, Monsieur le Maire de Vernaison apporte dans sa contribution les précisions suivantes : « *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. »*

Toujours dans ce débat, il convient de préciser que Monsieur le Maire, lors d'un entretien (antérieur à sa contribution) avec le Commissaire Enquêteur chargé des permanences à Vernaison a été alerté par ce dernier sur le rejet marqué du pumptrack par la population et sur la communication faite par lui-même sur le plan d'aménagement de l'aire de Vernaison. Monsieur le Maire de Vernaison a alors affirmé au Commissaire Enquêteur que le projet de pumptrack n'existait plus. La Commission d'Enquête ne peut, dans ces conditions, que s'étonner que

Monsieur le Maire n'ait pas saisi l'opportunité de sa contribution pour confirmer clairement la suppression du pumptrack.

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

La Commission d'Enquête comprend que la zone de l'aire de Vernaison est depuis de très nombreuses années, le théâtre d'activités très implantées, régulièrement pratiquées et appréciées localement, notamment les joutes et les boules. Ce lieu est également utilisé pour des animations, des loisirs, de la détente... Il semble donc délicat de le faire traverser par un flot de cyclotouristes, notamment pendant les week-ends et les vacances et, à un moindre rythme par des utilisateurs quotidiens (ceux-ci croiseraient sans doute moins de personnes qui fréquentent la zone, mais ils pourraient se heurter aux jouteurs, présents pour leurs entraînements et leur préparation de matériel). La Commission d'Enquête juge fondées les inquiétudes des associations et utilisateurs actuels de cette zone et judicieuses les propositions de tracé variante visant à ce que le flot de cyclistes ne coupe pas cette zone pluriactivités.

Certaines observations ne comprennent pas la présence de cet aménagement dans ce dossier d'enquête publique relatif à la ViaRhôna, au motif que les équipements proposés ne s'adressent pas aux utilisateurs de l'infrastructure. La Commission d'Enquête analyse cette assertion comme exacte et souligne que, traduite dans le concret, cette disposition conduit au conflit d'usage craint par de nombreux habitants de la commune, car les publics visés par la Viarhona et par l'aire de Vernaison sont différents même si un certain nombre d'entre eux appartient aux deux catégories.

Un équipement est particulièrement visé : le « pumptrack », notamment pour les nuisances sonores qu'il engendrera. Sur ce point, selon les dires recueillis, Monsieur le Maire semble avoir annoncé que le plan joint au dossier d'enquête n'est plus en vigueur dans les projets de la Municipalité. Lors d'un rendez-vous avec le Commissaire Enquêteur chargé des permanences en Mairie de Vernaison, en réponse à une question posée sur ce sujet précis, Monsieur le Maire lui a affirmé que le Pumptrack n'est plus dans les aménagements prévus par la municipalité. La Commission d'Enquête est donc fondée à s'interroger sur les raisons qui ont conduit Monsieur le Maire, dans sa contribution au registre numérique en fin d'enquête a abordé ce sujet sans préciser clairement ce qu'il a

annoncé oralement au Commissaire Enquêteur. Cette analyse rejoint en partie celle faite au thème 3.

## **Thème 10 : revêtement de la voie cyclable**

**Rappel :** Le revêtement de la voie cyclable, les accotements et les éléments de borduration sont décrits aux chapitres VIII 9 à 11 du dossier. Les choix ne sont pas, à ce stade du projet parfaitement arrêtés et localisés ; ce sont plus des principes qui sont exposés.

Les observations, au nombre total de 11, ont essentiellement été fournies par des usagers et les associations qui ont observé sur les voies qu'ils fréquentent, la qualité (revêtement roulant ou non), la durabilité et l'impact écologique du matériau choisi ; d'autres font des suggestions.

### **Résumé des observations :**

Les contributions fournies ne sont pas uniformes quant au choix du revêtement mais la plupart opte pour une solution enrobé pour sa durabilité, sa qualité de surface qui permet de rouler confortablement et qui est adapté aux PMR.

Mais certains sont opposés à l'enrobé, souvent victime de soulèvements causés par les racines.

L'enrobé grenailé semble acceptable pour certains.

Deux observations recommandent l'utilisation du béton, perméable ou non.

Quelques observations penchent en faveur du stabilisé-compacté, que d'autres condamnent à cause de sa fragilité, notamment en cas de submersion par des crues. La pérennité du revêtement doit être un critère primordial.

Une autre question abordée est la couleur du revêtement : une teinte claire limitera les effets « îlots de chaleur » et facilitera l'usage de nuit.

Une observation demande clairement que le revêtement soit adapté aux PMR et pour tous les usagers quelques soient les conditions météorologiques.

Une contribution demande que soit respecté l'accès aux terrains pour leur exploitation : passage de véhicules agricoles (moissonneuses, tracteurs..) et que, les terrains n'étant plus sécurisés par des passages plus nombreux, soient installées des clôtures pour que les utilisateurs n'aient pas accès aux cultures.

Une observation suggère de 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 ).

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

La Commission d'Enquête note que les recommandations faites par les usagers au sujet du revêtement ont trait à la pérennité (notamment face aux inondations) et au confort, tout temps et pour tous, de la bande de roulement ; les bombements dus aux racines sont à éviter et une teinte claire pour la surface est souhaitée. La Commission d'Enquête les juge de bon sens (bien que parfois contradictoires) ; elle n'a cependant pas l'expertise technique pour évoquer un choix, d'autant plus que devront inéluctablement être faits des choix différents selon les zones. Ces dispositions seront à prendre lors des études de détail qui précéderont les travaux.

Le cas particulier des cultures au Nord de Vernaison est à considérer avec soin : la demande du propriétaire exploitant d'avoir accès avec des engins agricoles à ses cultures et de protéger celles-ci est légitime : le changement de statut des accès actuels est à prévoir en permettant aux exploitants agricoles de poursuivre leur exploitation.

La demande de protection physique dans les zones où les véhicules motorisés et les cyclistes ont voisins est elle aussi tout à fait légitime pour garantir la sécurité des usagers de la ViaRhôna.



**En résumé, La Commission d'Enquête recommande** que, lors des études de détail, un grand soin soit apporté, dans le détail, aux choix qui seront faits pour le revêtement, par zones. L'aménagement du linéaire devra également prendre en compte les demandes des exploitants agricoles ( maintien des accès pour les engins agricoles et clôtures de protection des cultures) et disposer des obstacles physiques entre les différents flux ( automobiles et cyclistes ), là où ils sont voisins.

## **Thème 11 : équipements de la voie cyclable et de ses annexes**

**Rappel :** Les équipements de la voie cyclable, sont décrits au chapitre VIII 12 du dossier: mobilier et maçonneries.

Les observations (au nombre total de 10) ont essentiellement été fournies par des usagers et des associations qui ont rencontré, sur les voies qu'ils fréquentent, des dispositifs plus ou moins satisfaisants.

### **Résumé des observations :**

Les barrières proposées par le projet pour empêcher l'accès à la ViaRhôna aux engins motorisés semblent inadaptées à bon nombre d'utilisateurs car elles n'autorisent pas un passage facile non seulement aux cyclistes mais encore aux handbikes pour les personnes à mobilité réduite aux vélos cargos ou vélos avec remorques... Elles paraissent également difficiles à franchir par des tandems ou autres engins moins conventionnels, voire même, aux yeux de certains aux néophytes. Normalement, selon les usagers, les cyclistes n'ont pas à descendre de vélo pour franchir ces obstacles. Une observation pose même la question de savoir si la potentielle rencontre d'un engin motorisé est plus ou moins dangereuse que ces dispositifs. L'attention est aussi attirée sur le mobilier tel que potelets, panneaux souvent accidentogènes.

Quelques observations évoquent, pour des raisons de sécurité, un éclairage de nuit et deux d'entre elles le demandent.

Des suggestions d'aménagement complémentaires sont faites : un automate proposant à la vente des outils et kits réparation, chambres à air répond aux pannes les plus classiques aménager des lieux sécurisés de dépôts de vélos pour que les cyclistes ViaRhôna puissent approcher du Rhône en faisant une petite balade à pied, profiter du paysage ou d'un pique-nique au bord du Rhône.

### **Analyse de la Commission d'Enquête :**

La Commission d'Enquête relève de fortes recommandations du public. Les dispositifs qui limitent l'accès aux cyclistes ne paraissent pas du tout satisfaisants pour tous les usagers : leur fonction est d'empêcher l'accès aux engins motorisés mais une contribution, réfléchie et modérée va jusqu'à poser la question : La potentielle rencontre d'un engin motorisé n'est-elle pas moins dangereuse que ces dispositifs ? Comme pour le revêtement, le débat ne semble pas clos et ne peut pas l'être par la Commission d'Enquête qui n'a pas la compétence pour arrêter un choix.

La Commission d'Enquête pense que la proposition d'éclairer la piste la nuit, bien que séduisante à plusieurs égards, n'est pas acceptable en raison de son coût (investissement et fonctionnement) , et surtout de son impact sur la faune. Une surface de roulement claire est largement préférable.

Les suggestions de services pour petites réparations et lieux sécurisés de stationnement de vélos semblent plus judicieuses et sont à ne pas perdre de vue dans l'aménagement final. De même, la Commission d'Enquête suggère que, eu égard au développement rapide des vélos à assistance électrique, soient mis en place des points de recharge de ceux-ci.

**En résumé, la Commission d'Enquête recommande**, comme pour le thème 10, qu'un soin particulier soit apporté à ces éléments lors de la mise au point des études détails ; l'éclairage ne doit pas être prévu en dehors des zones d'aire. Ces aménagements qui ne doivent pas être un obstacle , voire un danger sont à définir avec les usagers.

## **4 Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

La procédure d'enquête prévoit que la commission d'enquête remette au maître d'ouvrage dans les 8 jours qui suivent la clôture de l'enquête un procès-verbal de synthèse auquel ce dernier peut répondre sous 15 jours.

Dans le cadre de la présente enquête, le PV de synthèse a été transmis au maître d'ouvrage par voie électronique le 4 novembre et en main propre lors d'une réunion le 8 novembre.

Le mémoire en réponse a essentiellement pour objet de donner des éléments à la commission pour préciser certains points soulevés par le public ou par elle-même afin de lui permettre de finaliser son rapport.

Dans un souci de transparence la commission a décidé de joindre en annexe 2 du présent rapport : le PV de synthèse qu'elle a produit et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

Rien ne justifie dans la procédure que la commission réponde au mémoire en réponse à son PV de synthèse, pour autant il nous a semblé utile, toujours par souci de transparence, de formuler quelques remarques.

A noter tout d'abord que si le maître d'ouvrage a répondu sur tous les grands thèmes, il a omis de répondre, comme il s'y était engagé, à certaines contributions qui lui avaient été signalées comme particulièrement argumentées comme celle de Mme METZGER (experte en vélo route et pistes cyclables) et celle collective de la LPO, de la FNE et d' ANTHROPOLOGIA .

### **1 -Sur l'intérêt général du projet**

La commission est parfaitement en phase avec la démonstration que fait le maître d'ouvrage de l'intérêt général du projet. Mais il faudrait préciser que, pour le public, celui-ci se rapporte à la réalisation de ce maillon manquant de la ViaRhôna et pas forcément au tracé qui en est proposé.

D'ailleurs dans les observations du public que cite le maître d'ouvrage pour appuyer son argumentaire, il semble qu'il n'ait retenu que l'avis favorable exprimé et pas les réserves qui lui sont parfois associées.

### **2 -Sur le Phasage**

Ce point était un point majeur de la contestation.

La commission d'enquête admet que le phasage proposé rentre dans le cadre réglementaire ; cela ne signifie pas qu'il ne soit pas contraire à l'esprit de l'enquête publique, sauf à considérer que cette dernière soit une simple formalité administrative.

L'enquête doit permettre au public de se prononcer en connaissance de cause sur un projet, or dans le cas présent, on lui demande de se prononcer sur un tracé de 18 kms, dont 7 sont dans une zone naturelle sensible, en lui annonçant que les études environnementales seront produites ultérieurement !

Quant aux raisons évoquées pour justifier ce phasage, certaines sont pour le moins surprenantes :

- Les délais d'études retarderaient la réalisation de la première phase de travaux, sans préciser que si ces études avaient été engagées plus tôt il n'y aurait pas de raisons de les attendre.

-le phasage permettrait d'assurer une bonne gestion des deniers publics en étalant dans le temps les dépenses, mais rien n'aurait empêché d'étaler dans le temps les travaux sur la base d'un dossier finalisé en une seule étape.

**3 -Sur l'inondabilité** La commission estime que les informations fournies auraient dû figurer dans le dossier d'enquête. Elles montrent que la fréquence et l'importance de ces crues auront des conséquences non négligeables sur l'utilisation de la piste notamment pour les usagers du quotidien.

La commission estime superflu dans la réponse faite, d'évoquer la perspective d'une baisse de ce niveau de crue du fait des travaux de la CNR, (surtout sans éléments concrets à apporter), et sans évoquer le risque d'une fréquence plus importante du fait du changement climatique ! (Cf. la situation de 2021)

#### **4 Sur la fréquentation**

La réponse au thème fréquentation fait ressortir quelques éléments nouveaux, mais rien sur les déplacements quotidiens, pourtant centraux, pour justifier l'utilité publique. La voie est en milieux protégés, dans lesquels il convient, selon les recommandations citées en page 34, de ne pas prévoir de transit rapide. Les déplacements quotidiens sont par nature, rapides, et même s'ils ne s'effectuent pas, (la plupart du temps mais pas toujours), aux mêmes horaires, il y a bien là un risque de conflits d'usage.

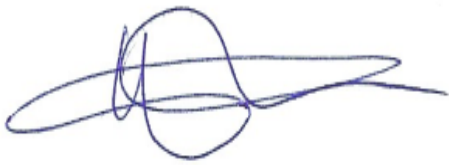
Par ailleurs, la base retenue dans le dossier d'une l'absence de conflits d'usage reste très optimiste. Il y aura 200 000 cyclotouristes, voire plus, il y a selon les données SMIRIL à peu près le même nombre de visiteurs ; à ceux-là il convient

d'ajouter des vélotafeurs de plus en plus nombreux et un trafic induit. Comment prétendre dans ces conditions qu'il n'y aura pas de conflits ?

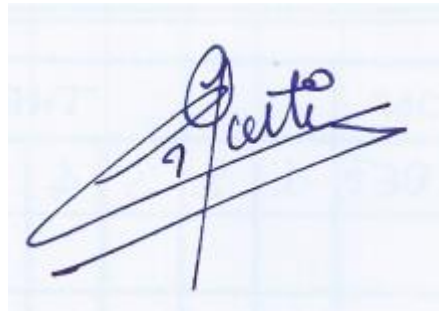
**Lyon le 25/11/2021**

**Les commissaires enquêteurs**


Annabelle Le Bris



Gaston Martin



Le président de la commission d'enquête



S Alexis