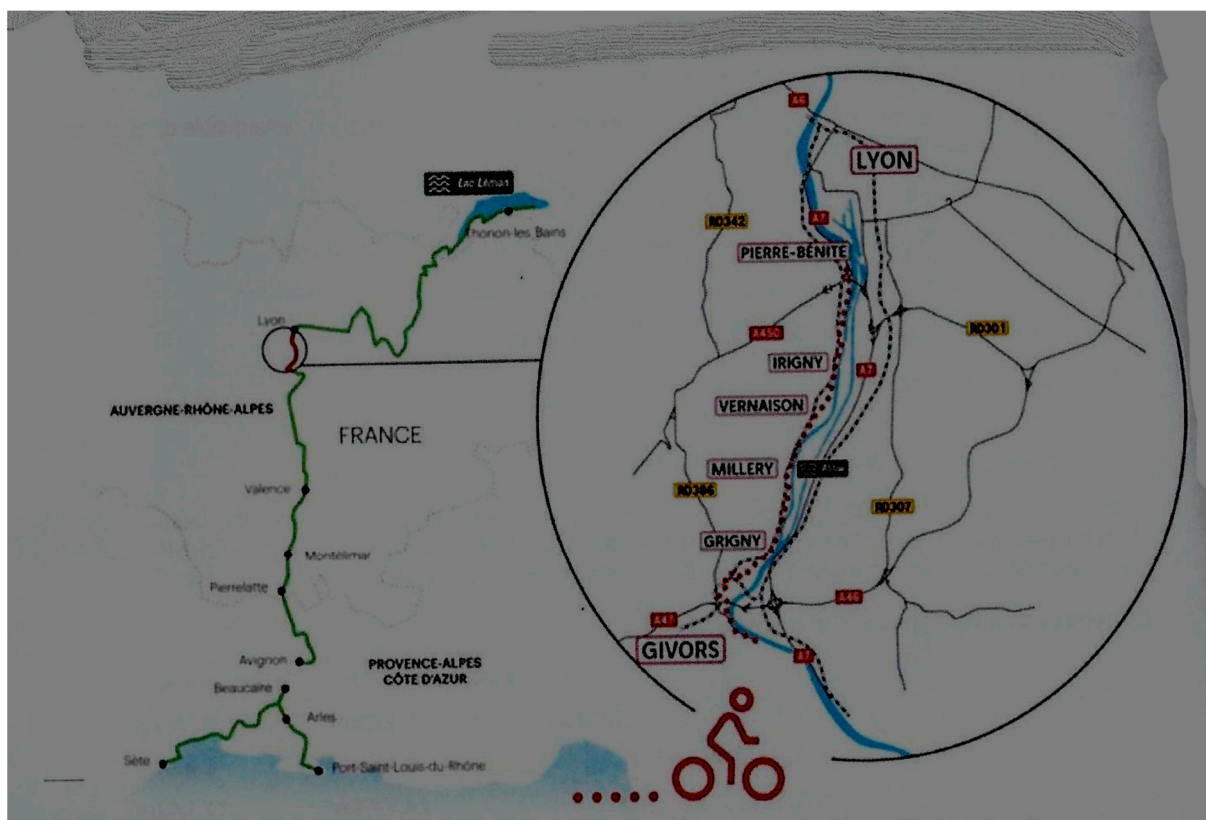




Enquête publique

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



Procès-verbal de synthèse

Le projet

Rappel sommaire

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

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

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

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

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

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

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

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

-la phase 2 correspondant aux séquences 2 et 4 situées en zones naturelles sensibles (zones humides et espaces pourra être envisagée après les demandes d'autorisations environnementales.

Le déroulement de la procédure d'enquête

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

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

Les modalités d'information du public

L'affichage dans les cinq mairies concernées par l'enquête et sur le site (28 points d'affichage) a été effectif pendant toute la durée de l'enquête.

[Info sur le contrôle des affichages](#)

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 :

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)

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

x

En Mairie de Grigny

-le mercredi 29 septembre de 13h30 à 16h30

x

-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

- x

- Le mercredi 13 octobre de 14h à 17h

(8 personnes reçues)

- Le mercredi 27 octobre de 14h à 17h

- x

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

x

En Mairie de Pierre Bénite

-le mercredi 6 octobre de 9h à 12h

x

-le mercredi 27 octobre de 14h à 17h

x

La clôture de l'enquête

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Les personnes 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 (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

Les contributions du public

Le nombre d'observations reçues pendant la durée de l'enquête a été de (X) dont (X) sur le registre électronique et (X) sur les registres papier (x sur les registres enquête publique et x registre enquête parcellaire)

-X1 avis se sont déclarés favorables au projet

-X2 avis se sont déclarés défavorables au projet

-X3 avis tout en faisant des remarques y compris critiques sur le projet ne se sont pas prononcés de façon formelle pour ou contre

Les observations du public ont fait ressortir un certain nombre de thèmes qui a permis d'établir la synthèse suivante. Cette synthèse ne se substitue pas à l'analyse fine qu'il conviendra de faire de chacune des observations recueillies pour y répondre.

Synthèse des observations recueillies

Une attente forte de cette infrastructure : cette attente est exprimée dans de nombreuses contributions et a pu être confirmée et surtout précisée dans les entretiens lors des permanences ou avec des personnalités rencontrées

-Le fait qu'il s'agisse d'un maillon manquant de la viarhona (qui plus est aux portes de Lyon) dont l'intérêt est sans conteste, justifie à lui seul l'attente exprimée de cette réalisation.

-En plus de la demande pour le tourisme et le loisir, les besoins pour les déplacements quotidiens de type domicile-travail semblent également importants, d'autant plus que cette piste permet de desservir de nombreuses entreprises.

Une des conséquences de cette attente forte fait que de très nombreux intervenants qui ont conscience des lacunes du tracé notamment en matière environnementale sont prêts à les accepter plutôt que de voir l'échéance d'aboutissement de ce projet s'éloigner.

- **le tracé** : Si on fait abstraction de ceux qui auraient souhaité que le tracé soit de l'autre côté de la voie ferrée par rapport au Rhône et auxquels il conviendra de répondre, toutes les sections du projet tel qu'il est proposé ont fait l'objet de remarques :

- soit sur les parties urbaines comme Pierre Bénite et Givors pour des problèmes de sécurité.

- soit sur la traversée des zones naturelles pour des raisons d'impacts environnementaux, d'inondabilité, ou de sécurité (parcours en zone boisée avec présence de feuilles humides sur la piste à certaines saisons, racines des arbres qui soulèvent la chaussée, très sombre le soir et le matin pour les trajets domicile-travail)

-Les aspects environnementaux : Ils sont abordés par de très nombreux intervenants mais souvent minimisés par ces derniers pour les raisons évoquées ci-dessus (ce qui est clairement explicité lors des entretiens).

Une autre raison de cette minimisation est sans doute le fait que le dossier ne permet pas de réaliser l'importance de ces impacts environnementaux. Chacun aura bien retenu que pour les limiter dans les zones naturelles il sera utilisé les chemins existants, par contre il sera passé inaperçu le fait que dans ces mêmes zones il sera extrait 40 000m³ de déblais correspondant à une tranchée de 5 m de large, 1m minimum de profondeur sur les 7kms de traversée de ces zones naturelles. Sachant qu'il faut en déduire qu'il faudra au minimum une quantité équivalente de matériaux nobles (matériaux rocheux) pour constituer le corps de chaussée et plus si la piste devait être en remblais avec dans ce cas des ouvrages de décharge pour permettre l'évacuation des eaux en cas de crues

-L'inondabilité : Cette problématique est évoquée dans de nombreuses observations, souvent par des usagers d'autres secteurs de la Viarhônga et qui ont eu à connaître les inconvénients de ces inondabilités récurrentes.

Le dossier n'apporte pas de précision sur ce point, la seule référence à l'inondation qui y est faite est celle du zonage PPRI, qui certes est importante, mais qui ne répond pas à l'interrogation du public de savoir à quelle fréquence la piste risque d'être impraticable pour cause d'inondation. Cette question est particulièrement importante pour ceux qui envisagent de l'utiliser pour un usage quotidien de type domicile-travail.

-Les aspects techniques de l'aménagement : sur ce thème également les observations sont nombreuses et semblent d'autant plus intéressantes qu'elles émanent de personnes qui sont des utilisateurs réguliers de ce type de piste :

- **le revêtement** : les avis sont partagés sur ce point, certains réclament un revêtement en enrobé d'autre en matériaux stabilisés (sable ou gore) d'autre enfin en béton désactivé. La seule chose que tous réclament c'est une piste roulante, stable et sécurisée.

(Problème notamment des remontées de racines dans les zones boisées)

-le profil en travers : Les seules observations concernant le profil en travers est que ce dernier ait une largeur qui reste en toutes circonstances d'une largeur suffisante de 3m ou même 3m50.

-les équipements et notamment les dispositifs d'accès à la piste : Le dispositif proposé pour empêcher l'accès à la piste à des véhicules non autorisés a fait l'objet de plusieurs critiques mettant en avant son côté gênant pour les vélos avec remorque ou les tandems et même dangereux pour tous les usagers.

-la desserte des lieux d'intérêts majeurs pour les usagers de la piste :

Le premier de ces centres d'intérêt sont les gares d'où arrivent et partent les usagers touristes ou de loisir mais aussi les commerces, les lieux touristiques, les principales entreprises, les établissements d'enseignement ...

Les accès à ces différents lieux doivent être d'autant plus étudiés que la voie de chemin de fer constitue un obstacle aux échanges possibles entre ces différents lieux et la piste.

Les questions de la commission d'enquête

A PHASAGE DU PROJET

Les parties les plus délicates du projet sont les séquences 2 et 4 : la Via Rhôna y traverse une zone naturelle majeure (zone humide inondable semble-t-il plusieurs fois par an, présence d'espèces protégées, faune et flore) très appréciée du public et largement utilisée à des fins pédagogiques, notamment par le SMIRIL. Il est donc surprenant qu'un tracé (le dossier précise à ce sujet en page 13/148 que *les études de détail nécessaires à la définition précise du projet seront faites au-delà de la déclaration d'utilité publique et que le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier*)) ait été retenu en vue de l'obtention d'une DUP sans avoir réalisé les indispensables études approfondies ni avoir demandé les autorisations environnementales requises par la réglementation

L'une des parties les plus délicates du projet est son passage dans une zone naturelle majeure (zone humide et espèces protégées). Il est surprenant dans ces conditions qu'il ait été retenu un tracé sans avoir réalisé les études approfondies sur ce secteur et demandé les autorisations environnementales nécessaires.

La commission souhaiterait **connaître** ;

-Quelles sont les raisons pour lesquelles les études environnementales et les demandes d'autorisations correspondantes sont renvoyées à une phase ultérieure ?

La commission d'enquête précise qu'il n'est pas concevable à ses yeux qu'il s'agisse d'une stratégie au terme de laquelle la réalisation partielle du projet dans des zones peu sensibles entraîne de facto la réalisation dans les autres zones considérées par tous comme extrêmement sensibles. Toutes les parties concernées, et notamment le public, doivent pouvoir s'exprimer sur ces points cruciaux avant tout engagement du projet.

Sauf à considérer qu'il s'agisse d'une stratégie où après avoir réalisé les sections urbaines de part et d'autre de cette zone sensible, la traversée de cette dernière devienne incontournable ! (Technique dite du « saucissonnage »)

-Quelles seraient les perspectives de réalisation de la continuité de l'itinéraire s'il s'avérait que pour des raisons environnementales la traversée de cette zone naturelle ne soit pas possible ou nécessite des dispositions particulières ou des modifications substantielles du tracé ?

B TRAVAUX CNR

Il existe un projet de la CNR (évoqué dans le dossier d'enquête, en pages 45 et 119 ,sans aucune précision) visant à renaturer le lit du Rhône en supprimant les épis Girardon et en recréant le tressage naturel du fleuve. Le maître d'ouvrage a simplement évoqué auprès de la Commission d'Enquête des perspectives de collaboration Région-CNR au niveau des échanges de matériaux : les limons extraits pour la création de la Via Rhôna étant repris par la CNR pour relargage dans le Rhône et les matériaux rocheux extraits de la démolition des épis Girardon récupérés pour constitution des matériaux de corps de chaussée.

Outre que ces échanges nécessiteront des installations génératrices d'impacts plus que significatifs (pistes, installations de concassage etc....) la Commission d'Enquête souhaite connaître les aménagements prévus et leurs incidences sur les écoulements pour juger du positionnement de la piste.

C INONDABILITE

La Commission d'Enquête considère comme insuffisante l'information du public vis à vis de l'inondabilité du site : aucune fréquence du phénomène n'est indiquée, aucune côte d'altimétrie ne permet de se faire une idée des zones concernées.... Une vélo route doit théoriquement être praticable en toutes circonstances et même si l'on peut accepter quelques dérogations locales, celles-ci devraient être décrites par zones et fréquences. Dans le même état d'esprit, la commission d'enquête s'étonne de lire , en page 51 du dossier : « cette solution, même si elle emprunte des chemins submersibles, permet d'éviter la cohabitation avec le domaine ferroviaire ».

Quelles sont les propositions précises du Maître d'Ouvrage à ce sujet ?

D INSUFFISANCES DU DOSSIER

Le dossier repart de l'étude de faisabilité sans faire une analyse et une comparaison de plusieurs variantes globales de tracé : ne sont étudiées que des variantes très locales de tracé.

La méthode ERC n'est pas appliquée avec soin, ce qui peut conduire à des choix critiquables.

Contrairement à ce qui a été affirmé oralement à la commission d'enquête, la phase 1 de réalisation ne semble pas fonctionnelle ; en tout cas aucune analyse n'est proposée à ce sujet dans le dossier.

Quelles précisions peuvent *être apportées par le Maître d'Ouvrage sur ces points ?

E DIFFICULTES SUR VERNAISON

En page 32, il est indiqué que deux variantes sont retenues pour le projet ; dans l'enquête parcellaire, ce choix n'est pas retenu.

En page 39, le tracé retenu longe la lône (l'enquête parcellaire est conforme à cette option) alors qu'en page 24, on lit que ce tracé a été abandonné en concertation avec le SMIRIL (trop près de la lône, présence de castors).

Quelles précisions le Maître d'Ouvrage peut-il apporter à ce sujet ?

ANALYSE DU CHOIX DU PROFIL EN TRAVERS

Le dossier d'enquête n'est pas limpide à ce sujet !

Rappel : la fiche 3 Véloroutes et voies vertes , choix techniques, recommande une fourchette de largeur allant de 3 ,0 m à 5,0 m, adaptée à la hausse sur des sites très fréquentés, notamment en sortie d'agglomération où les piétons sont nombreux... ou à la baisse, ponctuellement, sur des sections contraintes. Cette même fiche prévoit, en outre des accotements de 0,50 m à 1,0 m .

A noter que cette même fiche précise qu'il convient d'éviter, pour les voies à forte fréquentation, les passages en zones sensibles.

Le dossier, quant à lui, rappelle, en page 17, les principes d'une Véloroute voie verte, sans évoquer la largeur d'emprise.

Puis, en page 33, le dossier présente une analyse des choix techniques d'implantation , limitée aux séquences 1 et 6 (2,50 m pour la séquence 1, bandes cyclables réduites dans la traversée de Givors).

Plus loin, en page 37, dans la présentation générale du projet, on lit : aménagement d'une bande roulante (largeur 3,0 m, réduite dans les secteurs contraints) et des espaces et voiries connexes et traversées, selon la configuration en voie verte ou partagée, sur aménagements cyclables existants, voiries existantes et accotements, zone 30, chemins carrossables ou piétonniers, zone naturelle.

Le profil en travers est ré-évoqué en page 65, au sujet des terrassements et mouvements de terre. Y est représenté, pour la phase 1, un profil type de largeur 3,0 m avec deux accotements de 1,0 m, dans les secteurs où la chaussée est existante.

En conclusion : très difficile de savoir ce qui va être réalisé !!

EXTRAITS DES OBSERVATIONS DES REGISTRES PAPIER

A REGISTRES DE PIERRE BÉNITE

État des registres

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

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

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

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

Complément à l'observation N° 4 déposée à Irigny

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

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

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

« La ViaRhôna Piétons existe déjà. Et les Piétons ViaRhôna se portent très bien !

Il ne s'agit donc pas d'ouvrir ce que serait la ViaRhôna aux piétons ; ils y sont déjà !

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Observation N° 2 de Monsieur Thierry Mounier

« ViaRhôna Pierre Bénite :

Pas d'étude en centre ville

Proposition faite par la municipalité..... »

« ViaRhôna Irigny Givors

Véloroute de 5 m de large dans une forêt alluviale exceptionnelle

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

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

Passage en zone inondable (contraire au cahier des charges)

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

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

Observation N ° 3 de Madame Christiane RITTON

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

Une voie existe déjà en promenade le long du Rhône

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

Observation N° 4 de Madame Viviane DISTEFANO

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

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

B REGISTRES D'IRIGNY

État des registres

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

Le registre parcellaire ne comprend aucune observation.

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

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

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

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

Observation N°2 de Madame Stéphanie BONNEFOND

« Je tiens à notifier mon mécontentement. »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Faiblesse dans la réflexion sur l'objectif de la ViaRhôna, voire inexistence de cette réflexion. Un flou artistique traverse toute l'étude : à quels usagers est destinée la ViaRhôna, tronçon par tronçon ? L'étude se garde bien d'y faire allusion. Cependant, il apparaît, implicitement, que la destination finale soient les « cyclistes ViaRhôna » et uniquement eux, même si ce n'est pas précisé. En effet,

sur 2,50 m, voire 3, à m de largeur, la cohabitation sera impossible entre cyclistes et piétons surtout avec enfants et chiens, en particulier piétons en groupe ! Ces derniers resteront toujours majoritaires, car d'origine locale. »

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

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

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

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

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

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

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

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

« Les objectifs sur lesquels s'entendre :

permettre aux cyclistes de la ViaRhôna de franchir l'étape Pierre Bénite Givors dans les meilleures conditions ; Nous sommes en périphérie d'agglomération,

les cyclistes connaissent les difficultés rencontrées par les aménageurs sur ces parcours de périphérie d'agglomération.

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

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

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

« En conclusion : les élus ont le choix entre :

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

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

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

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

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

Observation N° 5 de Monsieur Jean-François BAUDIN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C REGISTRES DE VERNAISON

État des registres

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

le numéro 2 n'a pas été attribué,

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

Malgré ces erreurs, la numérotation a été conservée.

Par ailleurs :

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

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

la contribution N°6 remise par Monsieur BAEZA est absente des photos publiées.

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

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

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

OBSERVATIONS DU REGISTRE DUP

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

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

M'exproprier du minimum pour votre projet. »

Observation N°3 de Monsieur LEVY Lucien

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

padels et de city stade dans cette zone. Encore une fois non, cette zone ne peut pas devenir l'aire de pique-nique de la ViaRhôna. »

Observation N° 6 de Monsieur G BAEZA

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

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

Nous souhaitons qu'outre le vélo détente, cet aménagement permette de limiter la circulation de véhicules et de circuler dans un cadre bucolique et sécurisé.

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

Observation N° 7 de Madame Nicole DEYRIEUX

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

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

Observation N° 8 de Monsieur Sylvain MORVAN

« Plan aire de Vernaison :

Lien potentiel avec maison Chavette ? à supprimer

Pump track à supprimer pour conserver le gazon

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

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

Avis positif sur l'ensemble du projet sinon. »

Observation N°9 de Monsieur DAFRI

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

Sécurité d'où utilisation pour les familles.

Portion à faire !

Il faut des gestes en faveur du vélo ! »

Observation N°10 de Madame Capucine PATUREL

« Absolument pas favorable au projet.

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

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

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

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

Penser aux boucles de cheminement ! Piétons apaisés.

Merci. »

Observation N° 11 de Monsieur Denis MARMONIER

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

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

Observation N°12 de Madame Valérie CEMBALO

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

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

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

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

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

Je partage leur analyse et leurs recommandations.

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

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

Observation N° 14 de Monsieur François HUGUES

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

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

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

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

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

Observation N° 15 de Madame Nicole ROGNARD

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

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

Observation N° 16 de Madame et Monsieur SAUSSINE

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

Aucune information sur le nombre d'arbres coupés.

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

Financement du ramassage des ordures générées par tout le trafic.

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

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

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

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

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

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

Observation N° 17 de Monsieur CIVEYRAC

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

Observation N° 18 de Madame Nicole BERTHEZENE

« Observations aménagement ViaRhôna :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Observation (N° 20) de Monsieur Fabien CHARRETON

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

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

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

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

D REGISTRES DE GRIGNY

État des registres

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

Le registre parcellaire compte 4 observations :

la première est effectivement liée au parcellaire

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

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

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

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

OBSERVATIONS DU REGISTRE DUP

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

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

Observation N° 2 de Monsieur Claude BERAUX

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

Observation N° 3 de Monsieur Michel NICOLETTI

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

Observation N ° 4 de Monsieur Jean-Pierre TISSOT

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

Observation de N ° 5 de Monsieur Bernard CHIPIER

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

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

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

Observation N ° 6 de Monsieur Daniel REYNARD

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

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

Observation N° 7 de Monsieur Georges BURTIN

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

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

Sans parler des guinguettes, des sanitaires pour le confort des cyclotouristes. A Grigny, tout correspond au terme ViaRhôna.

Un parc du Rhône déjà aménagé et également bientôt un centre multimodal sera un atout incontestable au Sablon.

L'île du Beurre à Tupin et Semons, exemple parfait pour l'aménagement des bords du Rhône à Grigny malgré la voie ferrée.

NON AU PROJET FARFELU , au tracé qui détournera le projet initial. Des tracés dénivelés incompatibles, des tracés suivant le flot des véhicules polluants qui n'ont aucun rapport avec la beauté d'une ViaRhôna longeant le majestueux Rhône. »

Observation N° 8 de Monsieur Dominique DARRE

« je pense que le tracé au bord du Rhône entre Pierrer Bénie et Givors, en passant par Grigny me semble le plus pertinent...

J'ai pour habitude d'emprunter ce parcours qui pour ma part me semble le plus sécurisé. »

Observation N° 9 de Madame J KOSNAN

« Le passage de la ViaRhôna sur Grigny est une véritable chance pour les habitants. En effet, ce tronçon permettra de rallier les territoires entre eux grâce à une voie de communication durable et apaisée. L'esprit à la fois sportif et intergénérationnel de la ViaRhôna offrira aux familles de Grigny un espace de loisir

et de détente, tout en permettant aux actifs d'utiliser le tracé pour leurs trajets quotidiens ;

Nous avons hâte que ce projet aboutisse. »

Observation N° 10 de Monsieur Pierre-Alain SERRA

« Je suis très favorable au passage de la ViaRhôna à Grigny. La continuité de la voie sera assurée et permettra une liaison continué sur le secteur. Les bords du Rhône sur ce tronçon et particulièrement le long de l'île de la Table Ronde conservent un cachet de beauté naturelle exceptionnel. Cette liaison sera également bénéfique aux habitants de Grigny et du secteur de profiter encore plus de ce site exceptionnel. Enfin, à l'ère des modes de mobilité doux, de l'usage croissant du vélo, ceci permettra de relier Lyon directement sans difficulté. »

Observation N°11 de Madame Chantal SURA

« Quelle chance pour Grigny le passage de la ViaRhôna qui s'inscrit dans la continuité de ce qui existe déjà. En effet nous nous situons sur la même rive que le tracé existant. Je suis donc très favorable à son passage à Grigny.

Observation N° 12 anonyme

« Favorable à ce que la ViaRhôna passe par Grigny le long du Rhône, la Mairie a déjà prévu une Halte vers la gare de Grigny, toute équipée. »

OBSERVATIONS DU REGISTRE PARCELLAIRE RELATIVES A LA DUP

Observation de Monsieur Hervé DOREZ , société UGITECH qui complète l'observation N° 1 du registre DUP :

« Nous souhaitons attirer l'attention sur les risques liés à l'entrée /sortie des véhicules de notre site.

Qu'est-il prévu pour assurer la sécurité des utilisateurs de la piste cyclable au croisement de l'entrée de notre site ?

Prise en compte des arrivées des énergies et fluides lors de la réalisation des travaux.

Quelles sont les responsabilités en cas d'accident ? »

Observation N° 4 du registre parcellaire, de S CASADO

« Afin de sécuriser la circulation à vélo entre Grigny et Givors, est-il possible de prévoir un aménagement avec pistes cyclables au niveau de la RD 315 ?

Prioriser des aménagements en dehors des voies de circulation, peut-être le long du Rhône, raccordant les différentes communes.

Équiper les aires de pique-nique de parcs à vélo notamment où l'on peut uniquement accéder à pied (Vernaison).

Développer le principe des Vélo'V avec station de vélos hybrides. »

E REGISTRES DE GIVORS

État des registres

Le registre DUP, compte trois observations dont la première, déjà sur le registre numérique N° 21 complète cette dernière (donc, pour le décompte final, cette dernière est à éliminer du registre papier). Ce sont donc 2 observations qui sont à prendre en compte dans le décompte final, au titre de la DUP.

Le registre parcellaire ne comporte aucune observation.

CAS PARTICULIER

Une observation, formulée par le responsable d'Intermarché, a été adressée à la préfecture le 26/10. Il semble que cette même observation a été déposée en mairie de Givors, le 28/10, donc hors délais ; ce dépôt ne peut être pris en

compte. Il se trouve que, par ailleurs, une observation faite par la même personne et tout à fait équivalente a été portée sur le registre numérique N° 44. Seule cette dernière est donc à prendre en compte.

Observation N° 1 de Monsieur Laurent DECOURSELLE

Nota : Monsieur L Decourselle a également déposé une observation sur le registre électronique (N° 21). Par rapport au registre électronique, il précise, dans le registre papier :

« Je préconise, en outre, la piétonisation de la partie Henri Pétetin et l'interdiction à tout véhicule motorisé. »

Observation N° 2 de Monsieur Robert JOUVE

« L'extrémité Sud de Givors voit la ViaRhôna s'arrêter au carrefour de la RN 86 et ne propose pas la traversée de celle-ci. Un prolongement jusqu'au collège de Bams... aurait été pertinent et permettrait à tous les collégiens du centre ville de se rendre au collège en piste protégée ce qui n'est pas le cas dans le projet actuel. »

« Sur la séquence 6 Givors Centre, la piste passe par la rue J Ligonnet où le trafic routier (nombreux camions) est dense. Sur cette zone, la piste n'est pas sécurisée car les véhicules voulant stationner vont couper la piste cyclable. Un tracé empruntant la rue Honoré Pétetin aurait à mon avis le double avantage d'être plus approprié car possibilité de sécuriser totalement et également beaucoup moins onéreux en terme de dépense publique. »

Observation N°3 de l'association «Les Amis de la table ronde », remise par son président, Monsieur Bernard HOARAU.

«Concernant le projet Via Rhôna entre Pierre Bénite et Givors

Les points négatifs :

Des photos, de la crue et décrue du Rhône, entre Janvier et Juillet 2021, montrent qu'à certains endroits du futur trajet de la ViaRhôna, sont en zone inondables

Érosions et fragmentations mécaniques des sols- ensablement

Le tracé sur la partie basse des berges, risques d'inondations, nécessiteront de gros travaux d'encorbellement, qui nuiront et détruiront un milieu naturel fragile et empiéteront sur une partie de la forêt fluviale

L'impact des travaux de la ViaRhôna, entre Irigny et Grigny, représentent l'équivalent de la surface de 11 terrains de foot

Le tracé sur la route départementale peut être dangereux, s'il n'est pas sécurisé et matérialisé surtout dans les ronds points

Destruction d'un écosystème

Les travaux de la CNR plus la ViaRhôna poseront beaucoup de problèmes sur l'ensemble de ce secteur

Passage dans des zones dangereuses selon le PPRT, qui risque de mettre en danger les usagers de la ViaRhôna. A Irigny, le Vieux Port, zone dans le PPRT, donc la ViaRhôna ne peut pas passer, comme pour le port pétrolier à Givors. »

« Les points positifs :

Nous sommes aussi une force de proposition constructive.

Nous avons repéré 3 itinéraires voies vertes, sur le plateau.

Attention, ne rentre pas dans le cahier des charges de la Via Rhôna, les tracés qui comportent des pentes un peu raides. Mais, dans certains secteurs, déjà existants, en amont ou en aval il faut descendre de vélo, franchir des marches ou même porter son vélo.

A Pierre Bénite, on évite Arkéma, en PPRT . Nous avons trois alternatives depuis de Boulevard de l'Europe de Pierre Bénite :

I Par le quartier de la Mouche - Irigny - Charly - Millery – Grigny

II Par Yvours - Irigny - Charly – Vourles - Millery – Grigny

III Par Saint Genis – Laval – Saint Genis – Laval – Brignais - Vourles - Millery – Grigny »

« Pourquoi est-il nécessaire d'éviter les bords du Rhône entre Irigny et Grigny ?

Le Rhône, malgré de nombreux barrages, reste impétueux : en témoignent les dernières crues : Février (4,45 m) , Mars (5,45 m) et Juillet 2021.

Il faut éviter de mettre en danger les touristes inconscients ou peu sensibilisés, considérant les axes aménagés comme des zones sécurisées...

Mais il est aussi nécessaire de considérer l'impact sur la faune et la flore :

au vu de l'expérience de l'île du Beurre à Condrieu après 20 ans d'exploitation de la ViaRhôna. Les touristes, 60000 visiteurs par an, ne considèrent pas l'espace comme une réserve de la faune sauvage, avec seulement 6000 visiteurs par an dans la maison d'accueil.

Le castor a quitté la lône qui longe la voirie, l'avifaune s'est banalisée (plus aucune espèce rare n'est présente en rive droite du Rhône).

Les conflits d'usage sont récurrents entre les 60000 cyclistes et les 6000 naturalistes ou apprentis naturalistes (scolaires

Et sur le site entre Irigny et Grigny :

Une piste de plus de 10 km sur un espace jusqu'alors préservé, dédié aux riverains, à l'éducation à l'environnement et de plus en plus dédié à la protection de l'environnement de la Métropole.

C'est le dernier refuge de la faune sauvage dans le corridor biologique le plus important de l'axe rhodanien.

Des efforts considérables ont été réalisés depuis 1999 : recréation des 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 sur-fréquentation et la destruction de la ripisylve.

Il est nécessaire de trouver un parcours alternatifs et au vu des propositions faites ci-jointes l'impact sur la biodiversité de ces mesures d'évitement(Éviter, Réduire, Compenser) sera une vraie démarche de conservation de la biodiversité rhodanienne en opposition à une mesure destructrice qui banaliserait encore une fois la nature périurbaine. »

« Fréquentation actuelle en bord du Rhône entre Irigny et Grigny.

Actuellement, ce tronçon, non revêtu, est fréquenté essentiellement par des :

promeneurs , randonneurs et joggers, quotidiens ou du week-end,

beaucoup de retraités , en semaine notamment,

des familles le week-end, le mercredi,

des promeneurs de chiens très fréquents

des cyclistes mountain-bike le fréquentent aussi, malgré l'ensablement du chemin ; on en rencontre 2 à 3 , en moyenne, sur une heure de promenade à pied.

Ces deux publics (à pied et à vélo) cohabitent ? Physiquement, courtoisement la plupart du temps, car les cyclistes sont peu nombreux, malgré l'étroitesse du chemin.

La destination finale, soient les « cyclistes ViaRhôna », et uniquement eux. En effet , avec 3 m de largeur, la cohabitation est impossible entre cyclistes et piétons, surtout avec enfants et chiens ! Qui resteront toujours majoritaires, car d'origine locale. La « ViaRhôna Piétons » existe déjà. Et les « Piétons ViaRhôna » se portent très bien !

Il ne s'agit donc pas « d'ouvrir » ce qui serait la ViaRhôna aux piétons : ils y sont déjà !

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

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

Cet espace ne permet pas une bonne cohabitation entre « Piétons ViaRhôna » et « Cyclistes ViaRhôna »

Si c'est une piste cyclable, les « Piétons ViaRhôna », les familles avec enfants, les scolaires, les groupes divers et variés devront cheminer à la queue leu-leu, sur l'espace de 3 m, ôtant ainsi tout le charme des échanges à bâtons rompus inhérents à ce type de balade, et l'encadrement des enfants des familles et des scolaires sera impossible. Il en sera de même des groupes de randonneurs. »

« Le tronçon Grigny – Givors étant très compliqué : traversées de plusieurs quartiers – éloignement – zone industrielle – zone PPRT à Givors, nous proposons une liaison entre Vourles, Charly, Millery et Vernaison pour rejoindre la rive gauche du canal à Solaise vers Chasse-sur- Rhône, ViaRhôna existante. »

