



**La Région**  
Auvergne-Rhône-Alpes

## **ViaRhôna sud de Lyon de Pierre-Bénite à Givors**

**Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la Métropole de Lyon**

## **Mémoire en réponse au Procès-Verbal de synthèse de la commission d'enquête publique**



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>La question du séquençage des procédures et du projet</b> .....	<b>5</b>
2.1	Rappel du cadre réglementaire applicable .....	5
2.2	Intérêts du séquençage des procédures et des aménagements .....	8
2.3	Conclusion .....	10
<b>3</b>	<b>Intérêt GENERAL du projet</b> .....	<b>11</b>
3.1	Le projet répond à une forte attente .....	11
3.2	En finir avec le "chaînon manquant" .....	12
3.3	Les arguments développés en faveur de l'intérêt général.....	13
3.4	conclusion.....	16
<b>4</b>	<b>Choix du tracé : Rappel des démarches et de l'analyse des variantes</b> .....	<b>17</b>
4.1	La présente enquête publique est en continuité de la concertation préalable.....	17
4.2	Rappel et synthèse des études antérieures .....	17
4.3	Intégration du tracé à l'échelle métropolitaine .....	18
4.4	Réponse aux observations : itinéraires alternatifs proposés notamment par l'association l'Île de la table ronde .....	20
<b>5</b>	<b>Un projet conçu en appliquant la séquence Eviter-réduire-Compenser (ERC)</b> .....	<b>21</b>
5.1	Démarche engagée sur la séquence ERC .....	23
5.2	Conclusions.....	28
<b>6</b>	<b>Fréquentation et choix techniques</b> .....	<b>29</b>
6.1	monographie des usagers .....	29
6.2	Fréquentation du site du SMIRIL.....	32
6.3	Insertion de la ViaRhôna au sein du SMIRIL.....	33
6.4	Retour d'expérience de l'Île du Beurre .....	36
6.5	Mouvements de terre .....	37
6.6	Conflits d'usages avec les acteurs riverains au projet.....	38
6.7	Gestion de l'inondabilité .....	39
6.8	Aménagements en traversée de Givors .....	41
6.9	Conclusions.....	43
<b>7</b>	<b>Articulation du projet ViaRhôna avec celui de la CNR</b> .....	<b>44</b>
7.1	Conclusions.....	46
<b>8</b>	<b>Cohérence du dossier avec les choix retenus</b> .....	<b>47</b>
<b>9</b>	<b>Annexes</b> .....	<b>49</b>

## 1 INTRODUCTION

---

À l'heure où la France s'est fixé un objectif de neutralité carbone pour 2050, la limitation des émissions de gaz à effet de serre, la préservation de la qualité des sols et de l'eau, de la biodiversité et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sont autant d'enjeux auxquels les pouvoirs publics sont aujourd'hui confrontés.

Le constat est clair, en France, les transports produisent près de 30% des émissions de ces gaz dits « à effet de serre ».

Par l'intermédiaire de son plan vélo, l'Etat communique depuis 2018 auprès des collectivités locales sur la nécessité de développer l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens. Un objectif de part modale à hauteur de 9% a ainsi été fixé pour 2025, imposant une multiplication par trois de la pratique actuelle. La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) vient quant à elle donner les outils aux collectivités pour le développement des mobilités douces.

Les collectivités ont un rôle majeur dans la mise en œuvre territoriale de la stratégie nationale bas-carbone, notamment par le développement de projets favorisant le report modal.

Le développement de projets d'aménagements cyclables au Sud de Lyon est en soit une part de réponse aux enjeux environnementaux à laquelle la Région Auvergne Rhône-Alpes souhaite contribuer : rééquilibrage de la part modale au profit des modes actifs, construction d'une culture vélo durable qui devrait perdurer après l'actuelle pandémie.

Le développement de tels projets ne peut cependant se faire sans la prise en compte des enjeux d'insertion dans l'environnement dans lequel ils s'intègrent.

L'itinéraire ViaRhôna Euro Vélo 17 (EV17) est l'un des six itinéraires d'intérêt régional ciblés par la délibération de la Région Auvergne Rhône-Alpes en juin 2017. Plus précisément, la section d'itinéraires entre Givors et le Pont Raymond Barre à Lyon constitue l'une des dernières sections à aménager de cet itinéraire.

La ViaRhôna Euro Vélo 17 relie à terme le Lac Léman à la Méditerranée. Elle emprunte un axe qui longe le Rhône, en passant par les villes de Genève, Lyon, Vienne, Valence, Orange, Avignon et Arles.

Véritable maillon manquant, le tronçon à l'aval de Lyon reste pour l'instant non aménagé et les itinéraires provisoires demeurent décriés par les usagers, tandis que l'outil de valorisation du tracé propose encore aux itinérants de prendre le train jusqu'à Vienne ou Givors, l'itinéraire provisoire étant qualifié de dangereux.



*Figure 1 - Un véloroutiste tentant une trace sur la RD315*

Pendant une décennie, les collectivités et les acteurs locaux concernés par le territoire Sud-lyonnais et ce projet ont travaillé à définir un fuseau, puis un itinéraire dans une vallée aux sensibilités certaines : présence de risques technologiques, d'infrastructures prégnantes et d'un site naturel protégé, nécessitant ainsi une approche intégrée de l'aménagement.

C'est donc à l'issue de ce long processus et pour dépasser un blocage que la Région Auvergne Rhône-Alpes a pris en charge en 2017 la maîtrise d'ouvrage du tronçon entre Givors (au niveau du carrefour route de la Centrale / RD386) et Pierre-Bénite (au raccordement avec le giratoire récemment créé par la DREAL pour l'échangeur d'Irigny), sur la base d'un tracé défini avec l'ensemble des partenaires.

## 2 LA QUESTION DU SEQUENÇAGE DES PROCEDURES ET DU PROJET

---

Dans son PV de synthèse (p12), la commission d'enquête indique que "la question principale porte sur le phasage proposé du projet" et souhaiterait connaître "quelles sont les raisons pour lesquelles les études environnementales et les demandes d'autorisations correspondantes sont renvoyées à une phase ultérieure ?".

### 2.1 RAPPEL DU CADRE REGLEMENTAIRE APPLICABLE

La mise en œuvre du projet nécessite l'édiction préalable des décisions suivantes :

- Pour l'ensemble du tracé :
  - une déclaration d'utilité publique,
  - la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Pierre-Bénite, Irigny et Vernaison,
  - un arrêté de cessibilité.
- Pour certaines portions du tracé seulement : une autorisation environnementale "loi sur l'eau" et "dérogation espèces protégées".

Aux termes d'un courrier en date du 8 février 2021 (annexe 1), le Préfet du Rhône a donné son accord pour que soient organisées deux enquêtes publiques distinctes dans le cadre de l'instruction des autorisations nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement de la ViaRhôna Sud de Lyon.

C'est donc dans ce contexte que cette première enquête publique – et, de manière conjointe, parcellaire – porte exclusivement sur l'utilité publique de la ViaRhôna et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de certaines des communes traversées par la véloroute voie verte.

### CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Après examen au cas par cas, le projet a fait l'objet de deux avis, rendus en 2018 et 2020, de l'Autorité environnementale le dispensant d'évaluation environnementale.

Aux termes du premier avis, l'Autorité environnementale **a dispensé le projet d'évaluation environnementale** le 16 août 2018 en s'appuyant sur les motifs suivants :

- le projet réutilisait sur la quasi-totalité de son linéaire **des voies et des chemins existants**,
- le projet concernait des zones déjà fortement circulées, et dégradées dans certains secteurs (présence d'espèces invasives, dégradations liées aux fréquentations...) en marge de la zone protégée par l'APPB, que le projet se devait de respecter la réglementation de l'APPB, que l'augmentation de la fréquentation humaine devait faire l'objet d'une attention particulière et les équipements annexes devaient se réaliser hors zones sensibles,
- les zones humides impactées devaient être compensées,
- le projet ne nécessite pas un volume de remblai significatif en zone inondable,
- le projet aura vraisemblablement des effets bénéfiques sur la santé publique en incitant à la pratique de modes de déplacements actifs.

Le tracé présenté dans cette première demande au cas par cas, sur la commune de Givors, était proche des installations de TOTAL. Or, le site de TOTAL est soumis à un Plan de Prévention des Risques Technologiques qui se traduit notamment par des zones réglementaires de risques autour du site. Le tracé de la ViaRhôna traversait certaines de ces sous-zones. Les services de l'État ont exigé que le tracé évite ces zonages réglementaires.

Suites aux études menées au 1er septembre 2020, un tracé alternatif a été trouvé. Ainsi, une nouvelle demande d'évaluation environnementale au cas par cas a dû être instruite afin de présenter ce tracé alternatif définitif, objet de la présente enquête publique.

Cette nouvelle demande a donné lieu au second avis de l'Autorité environnementale en date du 13 janvier 2021 qui confirme la dispense d'évaluation environnementale du projet, notamment pour les raisons suivantes :

Le projet a évolué car :

- a. Il minimise les impacts : réduction de l'itinéraire d'1km, l'utilisation de 2,8 km de chemins carrossables supplémentaires, l'évitement de 1000m<sup>2</sup> d'une lône, la réduction de l'impact de la passerelle avec son décalage le long du pont routier de la RD315, l'évitement du secteur du PPRT à Givors, l'ajout de places de stationnement supplémentaires sur Vernaison.
- b. Le MOA a d'ores et déjà intégré une série de mesures de réduction :
  - i. les places de stationnement sur les aires d'accueil du public seront constituées de pavés enherbés permettant l'infiltration des eaux pluviales,
  - ii. le dérangement de la faune sera limité en phase travaux ; aucune flore protégée ne sera détruite,
  - iii. des mesures seront prises pour adapter les périodes de travaux à la biologie des espèces de faune identifiées, et pour limiter les pollutions et la divagation d'engins dans les zones les plus sensibles,
  - iv. les déblais seront préférentiellement réutilisés sur site pour les aménagements naturels et paysagers,
  - v. le traitement de l'insertion paysagère adapté aux aménagements induits,
  - vi. la limitation des nuisances sonores à la période des travaux,
  - vii. le suivi de la fréquentation du site, qui permettra d'évaluer l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture entre les pôles d'activités et l'estimation de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et sonores induites.
- c. *"(...) le projet prévoit des procédures de DUP et d'autorisation environnementale, que cette dernière portera sur les volets "eau", incluant les zones humides impactées, et "espèces protégées" et que dans ce cadre, les incidences seront analysées plus précisément, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront détaillées et un dispositif de suivi pourra être mis en place afin d'assurer l'efficacité du dispositif dans le temps et l'adaptation des mesures à la fréquentation du site".*

**En l'absence d'évaluation environnementale, l'instruction de la DUP ne nécessite pas d'établir au préalable une étude d'impact.**

En application de l'article R.123-8 du code de l'environnement, le dossier d'enquête publique comporte donc les éléments suivants :

- la décision prise après un examen au cas par cas par l'autorité environnementale,
- une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet soumis à enquête a été retenu,
- en l'espèce, les variantes ont fait l'objet d'une analyse multicritères dont les critères peuvent varier d'une section à une autre car chaque section ne présente pas les mêmes enjeux,
- la mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation,
- le bilan de la concertation préalable définie à l'article L.121-16 du code de l'environnement ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision,
- la mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le maître d'ouvrage a connaissance.

Plusieurs réunions ont eu lieu avec les services de l'État pour les informer sur l'avancement du projet et les procédures à venir.

Ces derniers ont exigé qu'une première approche des impacts environnementaux soit menée avant l'enquête publique DUP ; ce qui a été fait et présenté dès mi 2020 (ANNEXE 2 : Compte rendu de la réunion de cadrage du 25 juin 2020), après avoir mené les inventaires 4 saisons.

Ces éléments ont également été intégrés dans le dossier DUP dans le chapitre "conditions d'insertion du projet dans son environnement" (pièce A p68 et suivantes), puis aux chapitres "synthèse des enjeux" et "impacts et mesures associées" (pièce A p117 à 121).

#### **RAPPEL DU CALENDRIER DES ETUDES ET DES PROCEDURES EFFECTUEES A CE JOUR**

- Avis de l'Autorité environnementale sur la première demande d'évaluation environnementale au cas par cas 16 août 2018.
- Inventaires milieu naturel de décembre 2018 à décembre 2019 (4 saisons) et des compléments d'inventaires en 2020.
- Concertation préalable du 4 au 28 juin 2019.
- Modification de tracé à Givors pour éviter le PPRT suite à la demande des services de l'Etat au premier trimestre 2020.
- Déclaration d'intention diffusée en septembre 2020.
- Avis de l'Autorité environnementale sur la seconde demande d'évaluation environnementale au cas par cas le 13 janvier 2021.
- Décision de la Préfecture d'organiser deux enquêtes publiques distinctes (DUP et autorisation environnementale) le 8 février 2021.
- Dépôt officiel du dossier d'enquête publique "DUP" à la Préfecture.

## 2.2 INTERETS DU SEQUENÇAGE DES PROCEDURES ET DES AMENAGEMENTS

Le champ de la DUP couvre les phases 1 et 2 du projet, lequel doit être appréhendé de façon globale (Conseil d'Etat, 6 / 2 SSR, du 29 novembre 1999, 193495, mentionné aux tables du recueil Lebon) et n'a de sens que s'il est réalisé dans son intégralité.

Au stade de l'édition de la DUP, le but est d'avoir pu définir le périmètre du projet ainsi que ses grandes lignes, de manière à pouvoir juger de son utilité publique et permettre d'initier les éventuelles expropriations nécessaires aux travaux.

Le dossier DUP s'établit classiquement à partir d'études préliminaires et d'Avant-Projet.

Le champ de l'autorisation environnementale à obtenir, couvre uniquement la phase 2 du projet, lequel traverse plusieurs zones naturelles.

Au stade de l'édition de l'autorisation environnementale, le projet doit être défini beaucoup plus précisément (méthodologie de chantier, inventaires du milieu naturel consolidés...) afin d'en déterminer les impacts et de proposer des mesures d'évitement et de réduction, à défaut de compensation. Ces analyses s'appuient sur des études techniques de niveau PROJET.

Pour le projet de ViaRhôna Pierre Bénite-Givors, les études de PROJET ont démarré en août 2021, temporisées depuis dans l'attente de l'avis de la Métropole de Lyon, futur exploitant, sur les études d'Avant-Projet. C'est sur la base de ces études de PROJET que sont calculés les impacts environnementaux du projet et les mesures ERC définies.

Aussi, anticiper la procédure de DUP permet de préserver le foncier et de démarrer rapidement (avec plus d'un an d'avance) les travaux de la phase 1, sur les premiers tronçons "urbains = sans enjeux environnementaux". Ceci afin d'apporter dès que possible aux communes traversées un aménagement sécurisé, utilisable par tous types d'usagers pour les trajets courts de loisirs (promenade, accès à un équipement public, à un commerce, visite...), et domicile-travail (accès aux zones d'activités).

Par ailleurs, comme rappelé plus haut, seuls les travaux de la phase 2 sont subordonnés à l'obtention d'une autorisation environnementale.

Or, l'autorisation de travaux pour cette phase sera plus longue à obtenir compte tenu du temps nécessaire à la détermination des mesures compensatoires, leur pré-validation par les services instructeurs, à l'engagement des procédures d'acquisitions et/ou de gestion des sites nécessaires à la compensation (niveau d'exigence requis pour ce dossier).

Par ailleurs, les travaux de la phase 2 s'interfacent avec les projets de la CNR et nécessitent une coordination poussée ainsi que la prise en compte des contraintes de travaux imposées par la SNCF.

Au cas présent, l'obtention de la DUP en amont de l'autorisation environnementale va permettre les acquisitions foncières et l'engagement à court terme des travaux de la phase 1, dans les zones densément peuplées afin de réaliser de façon imminente les tronçons suivants utiles dès aujourd'hui de manière intrinsèque :



### **Tronçons de Givors-Grigny**

La section urbaine de Givors-Grigny est une tranche fonctionnelle autonome, réalisable à court terme sur un linéaire homogène de 5,5 km.

Cette section se situe en partie urbaine, où la demande locale est forte et les aménagements sont à faibles impacts environnementaux ou fonciers.

Favorisant le maillage et la structuration des aménagements existants, cette section permet de développer à court terme une partie des aménagements prévus au plan directeur des modes doux métropolitain ou au schéma des voies lyonnaises (cf. Figure 2 – plan des Voies Lyonnaises page 20 du présent document).

Cette section nécessitera seulement un raccordement provisoire avec la rue Fleury JAY, permettant de se raccorder à la Gare de Grigny.

### **Tronçon de Pierre-Bénite**

La réalisation du tronçon Nord de Pierre-Bénite en 1<sup>ère</sup> phase dépend du calendrier de la section Lyon-Pierre-Bénite sous maîtrise d'ouvrage de la métropole, inconnu pour l'instant.

Ce tronçon permettrait cependant de faciliter les déplacements doux domicile / travail pour les salariés de JTEKT.

Au sein de ce tronçon, la réalisation à court terme de l'aire d'accueil n'est pas nécessaire, tant que les aménagements au sein du SMIRIL ne sont pas réalisés.

### **Aire d'accueil de Vernaison**

Son aménagement est rendu nécessaire compte tenu des interfaces fortes de la ViaRhôna avec le projet communal de réaménagement des équipements sportifs (travaux annoncés en 2022).

La réalisation de la première phase bénéficiera donc aux usagers attendus ; elle permettra de développer les modes actifs par une liaison structurante pour les déplacements des communes traversées, avec un itinéraire sécurisé et continu, ce qui constitue un vrai gain pour les territoires.

Par ailleurs, le tracé est parallèle à la voie ferrée et vient desservir 5 gares. Le tronçon 1 Nord Pierre-Bénite/Irigny permet l'accès à la gare d'Irigny ; quant au tronçon Grigny-Givors, les 3 gares (Givors-Ville, Givors-Canal et Grigny le Sablon) permettraient une itinérance en rabattement tel que préconisé actuellement sur le site de la ViaRhôna, et encouragé par la loi LOM qui incite à l'augmentation de l'emport cycle à bord des trains.

Enfin, le phasage retenu par la Région s'inscrit dans une politique de bonne gestion des deniers publics. Le séquençage des travaux va permettre leur étalement dans le temps et, partant, de lisser leur coût, sans pour autant retarder la mise en service de l'intégralité du tronçon prévu entre Pierre-Bénite et Givors.

## 2.3 CONCLUSION

Le phasage en deux temps des travaux de la ViaRhôna entre Pierre-Bénite et Givors, d'une part, et de l'instruction des demandes d'autorisation nécessaires à la réalisation desdits travaux, d'autre part, n'est aucun cas une "stratégie" de la Région visant à minimiser les impacts environnementaux du projet ou à rendre incontournable l'insertion de ce dernier à travers le SMIRIL, mais est bien motivé par la volonté du maître d'ouvrage de pouvoir apporter rapidement un niveau de service adapté au territoire en mettant en œuvre de façon échelonnée le projet dans une approche pragmatique.

Ce phasage ne remet pas davantage en cause la régularité de la présente enquête publique "DUP" ni de celle à venir en vue de la délivrance de l'autorisation environnementale nécessaire au projet.

C'est donc seulement dans le cadre de la demande de DUP que le dossier d'enquête publique a été établi, conformément aux dispositions de l'article R.123-8 du code de l'environnement. C'est en ce sens que les impacts environnementaux du projet, et la séquence ERC associée, n'ont pas fait l'objet d'une étude poussée aux termes du dossier présenté par la Région puisque ces questions feront l'objet d'une enquête publique dédiée dans le courant de l'année prochaine.

Et à supposer que le tracé du projet qui s'insère en milieu naturel ne soit pas autorisé en tant que tel, les travaux réalisés dans le cadre de la DUP (phase 1) bénéficieront tout de même à court terme aux usagers attendus sur la ViaRhôna pour les secteurs concernés.

En effet, les aménagements proposés en première phase de réalisation concernent des sections autonomes et fonctionnelles et appropriées de façon indépendante. En particulier à Grigny et Givors, dont les territoires manquent d'aménagements cyclables sécurisés.

### 3 INTERET GENERAL DU PROJET

---

Dans l'introduction à la synthèse des observations recueillies, la commission d'enquête souhaite que le maître d'ouvrage apporte une réponse aux arguments développés qui présentent un intérêt, notamment celles des associations. Concernant les arguments techniques et environnementaux, le maître d'ouvrage s'y attachera point par point dans les parties qui suivent.

Le maître d'ouvrage souhaite ici relever les arguments d'acteurs majeurs, institutionnels et associations, mais également de contributeurs particuliers, en faveur de l'intérêt général du projet. En effet, les observations d'associations cyclistes et des mairies de Pierre-Bénite, Irigny, Vernaison et Grigny, renforcées par celles du public, font état d'une forte attente concernant la réalisation de ce projet au Sud de Lyon.

Cette "impatience" est liée au fait que le tracé est étudié depuis de nombreuses années par les différents acteurs (métropole, communes, associations) et que le tracé exposé est issu d'un compromis entre différents critères essentiels pour la réussite d'une telle infrastructure (sécurité, confort, agrément, faisabilité, insertion environnementale).

Les acteurs qui ont contribué soulignent les aspects positifs du projet et du tracé permettant de justifier de son intérêt général, comme précisé pages 20 et 21 de la pièce A du dossier d'enquête.

Est également mise en exergue la situation actuelle, insatisfaisante, car liée à la discontinuité de la ViaRhôna, une prédominance de la voiture pour les déplacements en l'absence d'aménagements sécurisés pour les modes actifs, une insécurité routière, une mauvaise image et le manque d'attractivité de l'agglomération lyonnaise pour le cyclotourisme.

Cela démontre bien en quoi le projet intéresse le plus grand nombre et par conséquent est d'utilité publique. Une étude détaillée des contributions était notre propos.

#### 3.1 LE PROJET REpond A UNE FORTE ATTENTE

Les mots clés ou expressions suivants ont été régulièrement relevés : "longue attente" "enfin !", "que le projet se fasse !", etc...

*"La section de la ViaRhôna entre Pierre-Bénite et Givors se précise enfin après une longue attente, et l'itinéraire proposé, prenant en compte les nombreux classements et protections réglementaires, répond, moyennant quelques adaptations, aux besoins des cyclistes, qui l'emprunteront soit au quotidien, soit lors de voyages au long cours, ou encore pour leurs loisirs". Association La Ville à Vélo – Contribution n°96.*

*"Le Collectif VALVE (Venir À Lyon Vélo depuis le Sud-Ouest Lyonnais) se réjouit de voir ce dossier avancer : le tronçon manquant Pierre-Bénite/Givors de la Via Rhôna actuelle fait défaut pour permettre à des cyclistes du quotidien ou en vacances de se déplacer à vélo". Le Collectif VALVE – Contribution n°84*

*"Voilà des années que la ViaRhôna, Eurovélo n°17 reliant le Lac Léman à la méditerranée souffre de cette discontinuité au Sud de Lyon. Discontinuité qui a des effets très nets sur la circulation à vélo. Cela donne de Lyon et de sa métropole une image peu "bike-friendly" aux yeux des cyclotouristes européens. Et surtout cela freine très fortement l'utilisation du vélo au quotidien sur tout le secteur, alors qu'une*

voirie cyclable aménagée diminuerait l'usage de la voiture et donc la pollution atmosphérique dont souffrent les habitants de la métropole lyonnaise. Ce serait un outil bien utile qui participerait, avec beaucoup d'autres, à la réussite de la Zone à Faible Emission. **L'AF3V insiste donc pour que ce tronçon soit réalisé dans les délais les plus rapides**". Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies vertes (AF3V) – Contribution n°823.

**"La ViaRhôna est attendue avec impatience pour tous les Givordins souhaitant enfin trouver un mode doux sécurisé pour traverser la ville sur un axe Nord/Sud et de la faire connaître aux touristes de passage. [...]. Groupe "Un avenir pour Givors"** – Contribution n°21.

**"L'ensemble des communes de cette zone géographique sont de plus en plus embolées [...], quelle belle opportunité que d'offrir enfin une alternative attrayante aux habitants du secteur qui n'ont pour seuls avancées ces dernières années des bouchons et de la pollution supplémentaires !"** – Contribution n°135.

**"La section de la Via Rhôna entre Pierre-Bénite et Givors se précise enfin après une longue attente, et l'itinéraire proposé, prenant en compte les nombreux classements et protections réglementaires, répond, moyennant quelques adaptations, aux besoins des cyclistes, qui l'emprunteront soit au quotidien, soit lors de voyages au long cours, ou encore pour leurs loisirs"** – Contribution n°96.

**"Faire la promotion de la mobilité douce passe obligatoirement par une continuité de la ViaRhôna. Le tronçon Pierre Bénite/Givors reste pourtant ENCORE et TOUJOURS à l'état de projet alors que cela répond à une forte demande et un besoin d'une mobilité douce et accessible à tous [...]"** – Contribution n°117.

### 3.2 EN FINIR AVEC LE "CHAINON MANQUANT"

20 contributions souhaitent voir "achever l'un des derniers tronçons de l'itinéraire européen ViaRhôna en Région Auvergne-Rhône-Alpes", 1<sup>er</sup> objectif du projet soumis à l'enquête publique. En effet, les observations rappellent que le tracé concernant ce tronçon est étudié depuis de nombreuses années et se réjouissent de voir une issue se profiler.

**La Mairie de Pierre-Bénite** commence ainsi sa contribution : *"Depuis de longues années le projet de la ViaRhôna est au point mort sur le territoire de la Métropole de Lyon. Ce projet est pourtant d'envergure européenne et a un intérêt majeur tant en termes de mobilité, d'économie, d'écologie et de pédagogie".*[...] *"Il est aussi important de rappeler qu'à l'origine, ce projet était entre les mains de la Métropole qui a, elle aussi, travaillé sur de nombreux itinéraires, sans jamais parvenir à présenter un projet convaincant. La région a repris le projet et a réuni les parties prenantes du dossier à plusieurs reprises ces dernières années (SMIRIL, Etat, associations de cyclistes, communes concernés, CNR...).* *C'est bien ce projet qui a été retenu après toutes ces discussions et l'étude d'alternatives".*[...] **"La ville s'est mobilisée en 2020 pour réclamer la réalisation rapide de ce tronçon manquant (Change.org "demandez une ViaRhôna sécurisée sur l'ensemble de son itinéraire, dès 2020 !). En quelques semaines, la pétition en ligne a récolté près de 800 soutiens, sans compter les soutiens reçus sous format papiers. Cela suffit à illustrer l'attente énorme pour les habitants du secteur mais aussi les commerçants !"** – Contribution n°116.

**Blandine FREYER, Maire d'Irigny,** quant à elle, *"valide les objectifs principaux du projet, à savoir :*

- achever l'un des derniers tronçons de l'itinéraire européen ViaRhôna en Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- renforcer l'attractivité touristique des territoires traversés,
- développer les modes actifs par une liaison structurante pour les déplacements des communes traversées, avec un itinéraire sécurisé et continu".

Elle propose ensuite dans sa contribution, une aide pro-active à la résolution des "points durs" – Contribution n°124.

**Un élu de Grigny** indique *"Je suis habitant de Grigny, élu engagé également et amoureux de la nature. [...] Aujourd'hui j'utilise la route D315 de Grigny à Pierre-Bénite pour rejoindre la ViaRhôna. Ce tronçon entre Givors et Pierre-Bénite est vraiment manquant [...]. Une voie cyclable aménagée le long du Rhône est plus que nécessaire"* – Contribution n°73.

Outre les Elus, les habitants aussi se mobilisent :

*"Le tronçon Pierre Bénite/Givors reste pourtant ENCORE et TOUJOURS à l'état de projet alors que cela répond à une forte demande et un besoin d'une mobilité douce et accessible à tous"* – Contribution n°117.

**"C'est un projet très attendu par tous les habitants, il bouclera un itinéraire européen utilisé par de nombreux cyclos. Ce tronçon manquant** était un frein à la découverte de la région par de nombreux touristes surtout étrangers. Les familles pourront aussi profiter localement d'un itinéraire de loisirs et sécurisé les week-end loin du trafic routier" – Contribution n°43.

### 3.3 LES ARGUMENTS DEVELOPPES EN FAVEUR DE L'INTERET GENERAL

#### Le tracé permettra un usage important et diversifié grâce à son attractivité, sa sécurité et ses fonctionnalités

Trois associations insistent sur ce point : le collectif VALVE, l'AF3V et la Ville à Vélo.

*"L'itinéraire concerné par cette enquête publique est adapté à la fois aux cyclistes du quotidien et aux cyclotouristes : il passe à proximité des centres-bourgs de Vernaison et Grigny tout en suivant le Rhône, et évite des dénivelés pénalisants pour les cyclistes en vélo non électrique. Il offrira un ombrage favorable aux déplacements en été". Le Collectif VALVE – Contribution n°84.*

Le collectif Valve, l'AF3V, la Ville à vélo, les mairies d'Irigny, Pierre-Bénite et Vernaison ont également observé l'intérêt du report modal et des bénéfices associés. De nombreuses contributions de particuliers "vont dans le même sens".

En empruntant les chemins du SMIRIL, c'est sur 10km que l'itinéraire sera effet ombragé et séparé de la circulation automobile, ce qui est gage de sécurité et d'attractivité pour un maximum d'usager, tant pour les déplacements utilitaires, de loisirs que d'itinérance.

#### Le report modal

"Développer les modes actifs par une liaison structurante pour les déplacements des communes traversées, avec un itinéraire sécurisé et continu". C'est le 3<sup>ème</sup> objectif du projet soumis à l'enquête

publique (pièce A page 20), et c'est également l'un des sujets majeurs des contributions. En effet, **35 contributions portent sur les migrations pendulaires.**

On observe que la continuité de la ViaRhôna ainsi que le tracé proposé dont une grande moitié est éloignée de la circulation automobile et de ses dangers, conforte les vélotafeurs et "suscite de nouvelles vocations" pour se rendre au travail à vélo.

*"La réalisation de ce "chaînon manquant" de la ViaRhôna est indispensable pour cet itinéraire majeur. Il l'est pour les nombreux touristes qui viennent découvrir notre région mais aussi (et surtout !) pour les habitants qui ont besoin de routes dédiées pour leurs loisirs ou l'accès à leur travail. Faut-il rappeler qu'en plus d'être bon pour la santé (à condition de ne pas se faire faucher par une voiture) le vélo, sous toute ses formes est une véritable alternative au "tout voiture" ?... Si le vélo taf, pour des distances supérieures à quelques kilomètres était jusqu'à présent réservé aux plus motivés et/ou aux plus sportifs le développement du VAE rend désormais l'accès à Lyon depuis la vallée de Givors ou Vienne, réellement abordable" – Contribution n°15.*

*"Je préfère de loin la solution d'une ViaRhôna sécurisée et sans voiture pour se rendre au travail. De plus de nombreux collègues sont encore frileux de prendre le vélo pour se rendre au travail à cause de ces voies cyclables dangereuses à cause de la circulation en heure de pointe" – Contribution n°2.*

### **Faciliter les déplacements en mode doux, c'est écologique**

Le report modal qu'entraînera le projet a des effets positifs quant à la qualité de l'air, implique une baisse des bruits, tandis que la ViaRhôna, avec ses aménagements, permettra de canaliser les flux actuellement dispersés et de limiter l'anthropisation d'un espace naturel déjà largement fréquenté. C'est ce qu'ont indiqué 9 contributions.

Il est à noter que le report modal limite également la consommation d'énergies fossiles et la pollution atmosphérique inhérente, ce qui n'a pas été cité par les contributeurs.

*"[...] Si on regarde les risques auxquels sont exposés les espaces protégés, celui lié au réchauffement climatique est d'une toute autre nature et ampleur. Et en se donnant les moyens de réduire l'empreinte carbone en rendant enfin possible le transfert d'une partie du trafic automobile lié aux déplacements de proximité par la création d'une voirie cyclable, on contribue aussi à leur préservation. Ne l'oublions pas" – Contribution n°98.*

*"[...] Les berges du Rhône sont déjà très fréquentées par les badauds, familles, sportifs. La création d'un itinéraire de qualité permettrait de canaliser davantage les flux et de limiter l'anthropisation anarchique des abords, ce qui est actuellement le cas sur les Lônes entre Pierre-Bénite et Givors, notamment à Irigny et Vernaison" – Contribution n°110.*

### **Des déplacements sécurisés pour réduire l'accidentologie**

**40 contributions portent sur la sécurité.** Elles évoquent l'importance d'apporter des aménagements sécurisés pour les migrations pendulaires, les déplacements utilitaires mais aussi les sorties "en famille" et notamment le cas de la sécurité pour les enfants.

Le tracé tel qu'il est proposé, éloigné de la circulation automobile, permet des aménagements sûrs qui répondent à cet enjeu à un moment où les chiffres de la sécurité routière sont préoccupants (hausse

de la mortalité marquée entre 2019 et 2021), notamment vis-à-vis des piétons et des cycles \* dans les contextes périurbains.

*"Je suis un habitant de Grigny allant travailler à Saint-Fons en vélo quotidiennement depuis 2007. Un accident en 2016 dans les "S" entre Grigny et Vernaison où une voiture doublait un camion m'a percuté de plein fouet à failli me coûter la vie. J'attends désespérément la ViaRhôna sur ce trajet pour sécuriser mes déplacements" – Contribution n°6.*

*"L'axe Pierre Bénite-Givors est très fréquenté et mal sécurisé, ce que la ViaRhôna peut et doit améliorer" – Contribution n°101.*

*"En qualité d'habitante de Vernaison, je suis très favorable au projet de création d'une section de la ViaRhôna entre les communes de Pierre Bénite et Givors. Je pourrais ainsi faire du vélo en famille en toute sécurité et dans un cadre champêtre" – Contribution n°107.*

\*Sur le site du ministère de l'intérieur, on lit que *"La mortalité des cyclistes est en hausse en octobre 2021 : 27 cyclistes tués contre 8 en octobre 2020 (soit 19 de plus) et 16 tués en octobre 2019 (soit 11 de plus)"*.

### **Le bénéfice "Santé"**

Réduction des risques de mortalité lié au surpoids et aux maladies cardiovasculaires, meilleure résistance à la fatigue, gain en qualité de sommeil, aide à la lutte contre le stress et la déprime...

Les bénéfices en matière de santé publique sont connus. La Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB) indique sur son site Web que *"si on traduit en euros le nombre de vie gagnées [en France] grâce à la pratique actuelle du vélo, 5,6 milliards d'euros par an d'argent public seraient épargnés"*.

C'est ce qu'ont indiqué 19 contributeurs, louant l'intérêt du cadre agréable, champêtre, la richesse des paysages, l'absence de pentes du tracé, couplés à la présence d'infrastructures sécurisées, éloignées de la circulation automobile et ombragées.

Tandis que 3 contributeurs évoquaient directement l'aspect "santé" dû à l'exercice physique.

*"A la lecture du dossier présenté, ce projet d'aménagement répond aux attentes fortes des salariés qui souhaitent obtenir enfin un itinéraire sécurisé, direct et le plus agréable possible pour leurs déplacements pendulaires. La situation actuelle n'est pas de nature à permettre aux automobilistes de laisser leur véhicule au profit d'un déplacement actif bénéfique à leur santé mais aussi à l'environnement" – Contribution n°3.*

### **La ViaRhôna facteur de développement économique**

Maintenir ou créer des emplois, contribuer à l'attractivité du territoire, entraîner des mutations positives, qu'elles soient démographiques, sociales ou économiques...On estime les retombées économiques comme suit : l'usager dépense en moyenne entre 8 et 47 € par km (pièce A page 20), soit pour les 40 000 usagers itinérants représenteraient avec une hypothèse basse de 10€/km des retombées évaluées à 7 M€/an.

C'était également un point clé de l'enquête publique qui mentionnait "renforcer l'attractivité touristique des territoires traversés" en tant qu'objectif du projet.

**L'AF3V, les mairies d'Irigny, Pierre-Bénite, Grigny et Vernaison en parlent, et 28 contributions** en tout indiquent que le passage de la ViaRhôna va favoriser l'aspect touristique et développer le commerce local.

**Le mouvement "Avec vous, en action pour Vernaison"**, émet des réserves sur l'insertion environnementale mais souligne l'importance du développement économique lié au projet *"le passage de la ViaRhôna et la création d'une aire d'accueil sur notre territoire communal représentent de belles opportunités pour Vernaison : création d'une continuité cyclable le long du fleuve, intégration dans un projet inter-régional emblématique, passage et accueil potentiel de touristes, diffusion d'une image positive, opportunité pour booster un réseau cyclable à l'échelle du bassin de vie...[...]"*. Contribution n°88

*"Ce projet de ViaRhôna sur le tronçon Givors Pierre-Bénite me semble essentiel pour clôturer ces 800km de piste cyclable. Le passage de cette voie est un atout pour Vernaison et le dynamisme de cette petite ville. En effet à voir les aménagements qui seront prévus, cela permettra aux usagers de profiter de Vernaison et de découvrir l'accueil qui nous caractérise tous [...]. Contribution n°87*

### **3.4 CONCLUSION**

Au vu de ces éléments, il semble que les interrogations liées à l'enquête publique, à savoir "achever l'un des derniers tronçons de l'itinéraire européen ViaRhôna en Région Auvergne-Rhône-Alpes", "renforcer l'attractivité touristique des territoires traversés" et "développer les modes actifs par une liaison structurante pour les déplacements des communes traversées, avec un itinéraire sécurisé et continu" aient remporté l'adhésion de la majorité des contributeurs, associations, institutions et particuliers, portant ainsi l'intérêt général au cœur du projet.



## 4 CHOIX DU TRACÉ : RAPPEL DES DEMARCHES ET DE L'ANALYSE DES VARIANTES

---

*Remarques de la commission d'enquête :*

*"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."*

*« les observations sur le tracé : Il a fait l'objet de nombreuses observations sur lesquelles il conviendra que le maître d'ouvrage exprime sa position pour que la commission d'enquête puisse arrêter son jugement ».*

Le maître d'ouvrage rappelle ici l'ensemble des démarches qui ont permis d'aboutir au tracé tel que présenté au sein du dossier DUP (pièce A page 18 et 19, puis 22 à page 37). **Ce tracé a bien fait l'objet d'analyses de variantes, menées successivement par les acteurs locaux depuis 2008, puis par la Région depuis 2017.**

Au sein du dossier DUP (pièce A page 18 et 19) sont présentées les études menées par le Maître d'ouvrage depuis 2017, qui comparent deux variantes globales de tracé, une en rive droite, plus l'autre en rive gauche, les seules véritablement crédibles.

Le maître d'ouvrage présente ensuite les variantes locales de tracé, suite au choix du partenariat fin 2017, qu'il a soumises à la concertation de 2019.

### 4.1 LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE EST EN CONTINUITE DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le maître d'ouvrage souhaite également rappeler ici **les résultats positifs de la concertation réglementaire** menés en juin 2019 (page 124 à 137) à laquelle était soumis ce tracé en rive droite, avec des micro-variantes de tracé en vue notamment d'éviter ou de réduire des impacts sur le milieu naturel.

En effet, **le tracé tel que proposé n'a pas fait l'objet d'observations particulières**, sauf à Givors, où il était souhaité que le tracé se rapproche du Rhône (ce qui n'est pas envisageable au vu des risques technologiques).

C'est sur la base de ce tracé que le maître d'ouvrage a poursuivi les études et présente au sein du dossier DUP les variantes de tracé locales ainsi que l'analyse multicritères partagée préalablement avec les acteurs institutionnels et associatifs (page 18 et 19, puis page 22 à page 37).

Le maître d'ouvrage tient à rappeler ici que les études environnementales ont été menées sur l'intégralité du tracé, permettant de mettre au premier rang ce critère dans la comparaison des variantes de tracé locales.

### 4.2 RAPPEL ET SYNTHÈSE DES ETUDES ANTERIEURES

Avant que la Région ne prenne en charge la maîtrise d'ouvrage de ce tronçon, de nombreuses études et concertations ont été menées entre les différents acteurs (dont les collectivités) du territoire pour arriver à affirmer un choix de tracé sur le sillon sud-lyonnais, contraint entre le site pétrochimique et le site naturel du SMIRIL.

Des différentes études, il ressort clairement et notamment,

- Des études de fuseaux d'implantation, puis des études de tracé ont été menées, avant de déboucher sur des études préliminaires, en prenant en compte une analyse des sensibilités environnementales, les contraintes d'insertion cyclable, la sécurité et le confort, les coûts d'investissements et d'exploitation des infrastructures.
- Dans tous les tracés proposés, longer le Rhône a été privilégié (les itinéraires proposés sur les plateaux, notamment ceux proposés par les amis de l'île de la table ronde, ne seraient pas attractifs car présentent de fortes pentes, des détours importants et ne relient pas les polarités).
- L'exclusion du tracé par la RD315 entre Irigny et Grigny du fait des contraintes de cohabitation avec le domaine routier aux emprises exigües et proximité voie ferrée.
- La Métropole dès 2015 avait retenu un tracé en rive droite du Rhône du sud de Pierre-Bénite jusqu'à Vernaison en passant par Irigny, tracé empruntant le site du SMIRIL entre la voie ferrée et le Rhône ; puis suite à l'adoption du PPRT de la vallée de la chimie en octobre 2016 avait même exclu une sortie de Lyon par la rive gauche.
- Les services de l'État et la CNR excluaient une sortie de Lyon par la rive gauche.
- Le tracé en rive gauche est exclu du fait :
  - de l'absence de collectivité en capacité de porter l'exploitation de la véloroute voie verte,
  - du besoin de création de 2 franchissements à reconstruire ou adapter, dont le montant serait important et l'acceptabilité des ancrages sur l'île de la table ronde, frappée d'un arrêté de protection de biotope, complexe,
  - du franchissement complexe de l'échangeur de Solaize (2 ronds-points avec présence de Poids-Lourds),
  - du besoin de berges à reconstruire en contrebas de l'autoroute, avec une faisabilité à démontrer,
  - de la difficulté à trouver les largeurs suffisantes pour sécuriser un tracé sur la RD312,
  - et de la proximité de champs captants de Chasse/Ternay sur la partie Sud.
- Des préconisations de largeur réduite étaient d'ores et déjà proposées pour réduire l'impact sur l'environnement

Le maître d'ouvrage rappelle dans son dossier la dernière étude de comparaison de "grande variante" de 2017, puisqu'à l'issue des dernières études menées par la Métropole de Lyon et des contraintes relevées, les acteurs avaient abouti à un fuseau commun en rive droite entre Lyon et Vernaison, laissant à l'étude des variantes entre Vernaison et Givors (pièce A pages 18 et 19).

#### **4.3 INTEGRATION DU TRACÉ A L'ECHELLE METROPOLITAINE**

Par ailleurs le tracé présenté au dossier est considéré par la Métropole de Lyon puisqu'elle l'a intégré dans son Plan modes doux 2009-2020, puis inséré dans le schéma de développement des Voies Lyonnaises (ex. "Réseau Express Vélo) dans le cadre de la partie sud de la ligne 3 (Givors à Quincieux). Ainsi, elle considère ce tracé comme étant structurant pour l'ensemble des déplacements utilitaires et de loisirs car sécurisé, continu et le plus direct possible.



Figure 2 - Plan des Voies Lyonnaises (source Métropole de Lyon – septembre 2021)

### Variantes locales de tracé par analyse multicritères

Concernant les variantes locales, l'analyse multicritères a bien pris en compte le critère insertion environnementale, ce qui permet une mise en œuvre anticipée de la séquence Eviter/réduire/compenser (ERC) qui sera précisément établie au sein du dossier d'Autorisation environnementale.

Le tracé a été découpé en plusieurs tronçons/secteurs d'étude qui permettent de caractériser les enjeux écologiques spécifiques à chaque tronçon globalement homogène au regard des milieux traversés.

Cette approche permet d'analyser plus finement les impacts spécifiques du projet et de ses variantes pour chaque tronçon, sur les milieux et la strate arborée et d'exclure/éviter les variantes les plus impactantes sur l'environnement.

En effet, l'approche globale du projet est de se concentrer sur les chemins existants afin de limiter au maximum l'impact sur les milieux naturels. Les autres variantes, soit en bordure de voie ferrée, soit dans les lônes sont ainsi rejetées au vu de leur impact estimé.

#### 4.4 REPONSE AUX OBSERVATIONS : ITINERAIRES ALTERNATIFS PROPOSES NOTAMMENT PAR L'ASSOCIATION L'ÎLE DE LA TABLE RONDE

La ViaRhôna est classiquement en longement et en proximité directe du Rhône à quelques contraintes techniques et exceptions près (exemple du contournement de la centrale de Creys-Malville).

Du fait des contraintes de relief et d'éloignement du Rhône et de leur sinuosité, les variantes de tracé proposées par certains contributeurs ne peuvent rentrer dans le cahier des charges national des véloroutes voies vertes. Ils pourraient répondre à une demande locale s'ils se rapprochaient des polarités où s'exprime la demande de déplacement.

Si sur la portion considérée, le tracé devait prendre un des itinéraires alternatifs proposés qui rajoute à la fois des kilomètres (l'itinéraire doit être direct pour attirer tous les usagers) et de la pente, en plus de s'éloigner du Rhône, d'une part il ne conviendrait plus à son objectif initial, serait moins attractif en termes de fréquentation et d'accès à tous les usagers et d'autre part il est certain que les "divagations" de cyclistes et de piétons sur le territoire sensible du SMIRIL continueraient sans aménagements spécifiques permettant de circonscrire leurs circulations.

L'AF3V considère, s'agissant de la traversée du SMIRIL, "qu'un espace clairement délimité dédié aux cyclistes réduira fortement et efficacement toute divagation en dehors, contrairement à la situation actuelle qui voit nombre de piétons et vététistes circuler de partout dans cet espace remarquable. Double impact donc d'un aménagement de qualité : il augmente le nombre d'utilisateurs tout en diminuant les nuisances provoquées par les divagations actuelles".

En conclusion, la maîtrise d'ouvrage considère que **déporter l'itinéraire sur le plateau sera moins attractif** en termes de fréquentation et d'accès à tous les usagers.

## 5 UN PROJET CONÇU EN APPLIQUANT LA SEQUENCE EVITER-REDUIRE-COMPENSER (ERC)

*Remarques de la commission d'enquête :*

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

*"le dossier ne permet pas de réaliser l'importance de ces impacts environnementaux".*

Comme exposé à titre liminaire, le projet est dispensé d'évaluation environnementale et ne fait donc pas l'objet d'une étude d'impact dans le cadre du dossier de DUP. En outre, l'instruction de la demande de DUP et d'autorisation environnementale n'est pas simultanée au cas présent.

Dans ces conditions, la séquence ERC n'avait pas à être abordée précisément au cours de cette enquête publique.

Néanmoins, la Région n'a pas attendu de constituer son dossier de demande d'autorisation environnementale pour procéder à des études environnementales et apprécier les éventuels impacts de son projet sur les milieux traversés.

Ainsi, dès septembre 2018, le maître d'ouvrage menait l'ensemble des inventaires écologiques, permettant d'alimenter tant la réflexion sur le choix du tracé que la conception de cette infrastructure.

Les études environnementales ont été exposées aux partenaires locaux (SMIRIL, Métropole...) et également partagées avec les services de l'Etat (compte-rendu de la réunion du 25 juin 2020 joint en annexe 2) et la CNR.

Ces éléments ont d'ailleurs été intégrés dans le dossier d'enquête publique (pièce A, p. 68 et s.) alors même que la législation n'impose aucun contenu particulier à ce titre, tel que le confirmait la Préfecture lors de la réunion du 25 juin 2020.

Précisons enfin que depuis le dépôt du dossier de DUP en décembre 2020, le maître d'ouvrage a poursuivi ses études techniques de détail et ses études environnementales en vue de la constitution du dossier de demande d'autorisation environnementale, dont le dépôt est envisagé au premier semestre 2022.

Aussi, afin de répondre aux observations du public et à la commission d'enquête, les avancées sur cette thématique sont présentées ci-après.

### **Précisions sur la richesse écologique globale du site traversé par le projet**

La Région a mené un diagnostic écologique dès septembre 2018 caractérisant l'état initial du dossier de dérogation espèces protégées qui permet de définir les enjeux écologiques présents sur les différents tronçons du projet. Ce diagnostic détaille pour chaque secteur les enjeux présents au niveau du tracé (chemin et abords immédiats) ainsi que les enjeux plus larges dans un périmètre d'inventaire élargi de 50 mètres de part et d'autre du chemin. La bibliographie existante sur le secteur est prise en compte sur une zone tampon dans un rayon de 10km et recontextualisée au regard de l'implantation du projet.

Certains enjeux écologiques majeurs concernent des zones particulières des îles du Rhône non traversées par le projet (Ile de la Table ronde, Ile de la Chèvre notamment).

Il ressort que le tracé retenu du projet permet de s'insérer sur les zones déjà fréquentées du site et ne vient pas traverser de nouvelles zones davantage préservées.



Les espaces traversés sont déjà très fréquentés par des promeneurs, pêcheurs, cyclistes (ont d'ailleurs été relevées des pointes à + de 1000 usagers/jour sur 2 compteurs – Irigny et Vernaison).

Les habitats naturels traversés par le projet présentent un état de conservation assez dégradé, en particulier du fait de la présence importante des espèces exotiques envahissantes (qui limitent l'expression de la diversité floristique).

Cette analyse est **cohérente avec le zonage des enjeux par secteur proposé lors du comité de suivi du plan de gestion du SMIRIL du 13 janvier 2021**, auquel la Région a participé.

La carte présentée lors de ce comité montre bien que le tracé ViaRhôna évite les zones à enjeux de préservation maximale (les îles de la chèvre et de la table ronde) et s'inscrit :

- soit au sein de zones de préservation et d'accueil, avec un double enjeu de préservation et de développement touristique,
- soit au sein de zones déjà mixtes (entreprises, jardins et zones agricoles de l'île tabard).

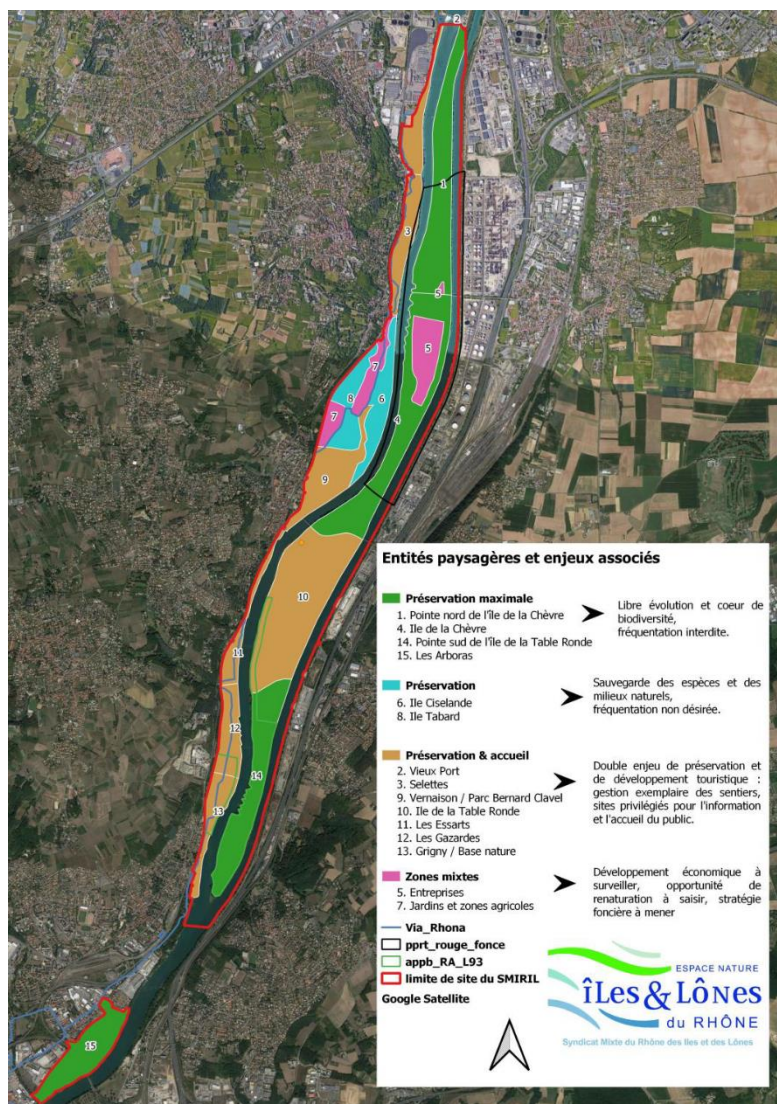


Figure 3 - Extrait du plan de gestion du SMIRIL (2021)

## 5.1 DEMARCHE ENGAGEE SUR LA SEQUENCE ERC

Compte-tenu des impacts prévisibles du projet d'aménagement, un travail a été mené afin de concevoir le projet de moindre impact, en s'appuyant sur la séquence ERC. L'illustration ci-dessous rappelle les différentes étapes de la séquence ERC :

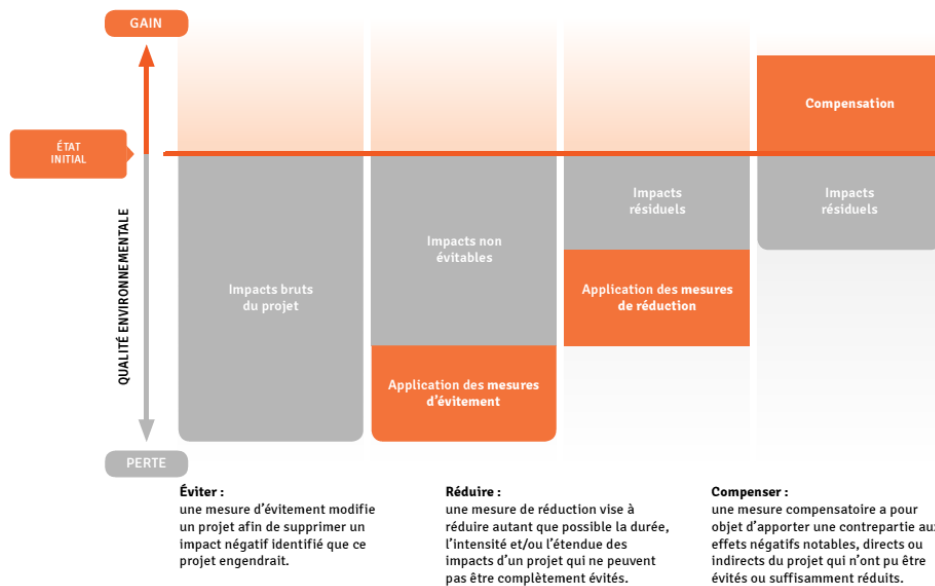


Figure 4 - Source : Extrait du guide d'aide au suivi des mesures ERC des impacts d'un projet (Cahier biodiversité, avril 2019)

**Des mesures d'évitement** ont été recherchées en premier lieu, dès les premières phases de conception du projet et de choix des variantes et à la suite des premières analyses des enjeux écologiques (2018-2019).

**Les mesures de réduction** sont recherchées en priorité pour la phase travaux. A cela s'ajoutent des mesures d'accompagnement et de suivi particulier pendant la phase exploitation. Ces mesures pourront bénéficier à un large spectre d'espèces animales et végétales même si elles sont conçues à l'endroit des espèces protégées (espèces parapluies).

Ces mesures sont en cours de finalisation et seront détaillées dans le cadre du dossier de dérogation espèces protégées.

Le détail des séquences ERC sera présenté dans le dossier d'autorisation environnementale, qui fera l'objet d'une nouvelle enquête publique dédiée.

### Mise en œuvre de la séquence ERC dans les choix de variante et de conception du projet

Comme exposé ci-avant dans le chapitre relatif au choix du tracé, le tracé a été découpé en plusieurs tronçons/secteurs d'étude qui permettent de caractériser les enjeux écologiques spécifiques à chaque tronçon globalement homogène au regard des milieux traversés.

Cette approche permet d'analyser plus finement les impacts spécifiques du projet pour chaque tronçon et ses variantes, de retenir la variante la moins impactante et de proposer des mesures de réduction opérationnelles.

L'approche globale du projet est de se concentrer sur les chemins existants afin de limiter au maximum l'impact sur les milieux naturels. Une approche de terrain fine a été menée afin de définir le tracé et les emprises de travaux nécessaires au regard des richesses écologiques et des arbres présents. Le tracé sera adapté à la marge afin de permettre de mieux les préserver.

**Sur les choix de variantes, les mesures d'évitement sont présentées de la page 22 à la page 37 de la pièce A. Le maître d'ouvrage les rappelle ici en synthèse :**

- **Variante 1 retenue** (située entre Irigny et Vernaison) qui permet d'éviter la zone naturelle en bord de lône de l'île Tabard (présence d'un ruisseau intermittent sur 150 mètres du tracé initial). Par ailleurs, cette lône fera l'objet d'une réhabilitation dans le cadre du projet d'effacement des marges alluviales porté par la CNR.

A titre de comparaison, même si ces chiffres seront précisés dans le futur dossier d'autorisation environnementale, les surfaces impactées par une destruction d'habitat sont comparées entre la solution initiale et la solution ouverte à variante (en ha) :

	Solution de base	Variante 1 (séquence SMIRIL Nord île Tabard)
Surface d'habitat / zones humides détruite	0,12	0

- **Variante 2 écartée** (située à Vernaison) en raison du passage à proximité d'une lône (linéaire de 300 mètres) où sont présentes plusieurs espèces patrimoniales (castor, martin pêcheur notamment). La solution de base qui longeait la voie ferrée a donc été conservée.
- **Variante 3 retenue** (située à Vernaison) car la solution de base qui longeait la voie ferrée imposait un travail conséquent des talus, au vu des distances de reculs imposées par la réglementation ferroviaire et aurait entraîné une destruction plus importante de la ripisylve (sur près d'un linéaire de 700 mètres).

À titre de comparaison, même si ces chiffres seront précisés dans le futur dossier d'autorisation environnementale, les surfaces impactées par une destruction d'habitat sont comparées entre la solution initiale et la solution ouverte à variante (en ha) :

	Solution de base	Variante 3 (séquence SMIRIL Sud)
Surface d'habitat / zones humides détruite	0,72	0,25

- **Variante 4 retenue** (située à Vernaison) car la solution de base qui longeait la voie ferrée imposait un recul par rapport aux voies (servitude SNCF), sur un linéaire de 700 mètres environ. Ce recul aurait entraîné un impact sur des zones humides et des habitats sensibles tandis que la variante 4 se concentre sur un chemin existant relativement large sur une grande partie du linéaire.



A titre de comparaison, même si ces chiffres seront précisés dans le futur dossier d'autorisation environnementale, les surfaces impactées par une destruction d'habitat sont comparées entre la solution initiale et la solution ouverte à variante (en ha) :

	Solution de base	Variante 4 (séquence SMIRIL Sud)
Surface d'habitat / zones humides détruite	0,56	0,33

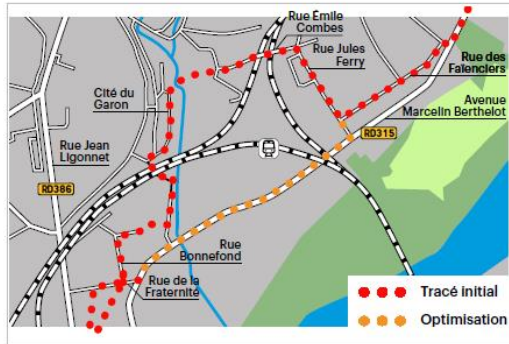
- **Variante 5 retenue** (située à Grigny) pour la même raison que la variante 4, où le tracé initial longeait la voie ferrée sur un linéaire de près de 1300 mètres. Le recul par rapport à la voie SNCF aurait entraîné des impacts plus importants que la variante 5 suivant des chemins existants carrossés de près de 2 mètres de largeur.

À titre de comparaison, même si ces chiffres seront précisés dans le futur dossier d'autorisation environnementale, les surfaces impactées par une destruction d'habitat sont comparées entre la solution initiale et la solution ouverte à variante (en ha) :

	Solution de base	Variante 5 (séquence SMIRIL Sud) Tour de Millery
Surface d'habitat / zones humides détruite	0,84	0,30

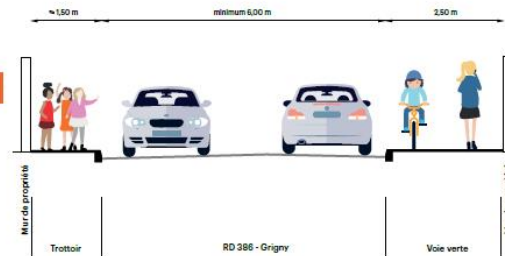
- Au droit des zones inondables, afin d'éviter l'impact des remblais sur ces zones et des compensations majeures (à trouver au droit du bassin versant et à proximité), le tracé a été défini au niveau du terrain naturel.
- Au droit de la traversée de Givors, une variante de tracé a été retenue par rapport à la solution de base afin d'éviter les périmètres de risques du PPRT de TOTAL. Ainsi, les futurs usagers de la ViaRhôna sont soustraits à ces risques.
- Entre Grigny et Givors, une variante de tracé a été proposée en vue de réaliser un tracé le plus direct, et d'éviter la création d'un franchissement du Garon et un impact sur le milieu aquatique.

**Cette dernière proposition de variante a été présentée et soumise à concertation préalable en 2019 :**



### C. SÉQUENCE GRIGNY-GIVORS NORD

En arrivant dans Grigny, le tracé atteint le bâtiment du SMIRIL et suit la voie ferrée. Il traverse ensuite le Parc de Grigny et longe une entreprise de bâtiments, avant de croiser la RD315. Sur cet axe routier très fréquenté, la ViaRhôna emprunte l'avenue Berthelot, qu'il sera nécessaire de réaménager en créant une voie verte.



Le tracé envisagé dans l'étude initiale est assez sinueux et présente l'inconvénient de franchir le Garon en zone inondable, avec une incidence sur le lit mineur.

L'optimisation proposée permet de diminuer le linéaire de 600 m (tracé plus direct) mais nécessite la création d'une voie verte avec une requalification de la RD315.

Figure 5 - Extrait du dossier de concertation de 2019

**Les mesures de réduction écologiques** seront définies dans le cadre du dossier de demande de dérogation espèces protégées. Le maître d'ouvrage rappelle que le dossier fait état de l'analyse des enjeux, des impacts et des mesures (pièce A de la page 117 à la page 121).

Au vu des observations émises par la commission d'enquête, sont partagées ici certaines mesures qu'elle a pu déterminer depuis le dépôt du dossier d'enquête publique DUP, lors de l'avancement des études :

Les mesures de réduction en phase travaux identifiées à ce stade sont les suivantes :

- Réduction des largeurs de voie verte à 2,5 m dans les secteurs à sensibilité ou pour préserver les arbres existants, avec recherche de limitation des travaux sur les accotements.
- Balisage des emprises travaux permettant de garantir le maintien et la préservation effective des milieux limitrophes préservés (avec repérage des voies de retournement, zones de stockage...), avec suivi et contrôle environnemental des travaux. La méthodologie de chantier prend en compte l'absence de piste de chantier provisoire (en dehors des emprises aménagées) ou la mutualisation des accès de chantier avec les travaux CNR lorsque cela est possible.
- Calendrier des travaux (travaux préparatoires en septembre-octobre) afin de limiter les impacts sur les espèces animales (hors période de reproduction et/ou période d'hivernage-hivernation).
- Gestion des espèces exotiques envahissantes (arrachage préalable ciblé sur certaines espèces, nettoyage des engins en entrée-sortie de chantier, balisage des stations de Renouée du Japon, gestion des terres...).

- Limitation des pollutions notamment avec une sécurisation particulière en cas de travaux à proximité de milieux aquatiques.
- Préservation des racines des arbres : des techniques de terrassements adaptées par aspiratrice autour des structures racinaires les plus importantes sont prévues, avec mise en œuvre d'un mélange terre-pierre ou d'un autre matériau de fondation enracinant, avec géogrille de manière à renforcer la portance.
- Optimisation en cours des terrassements et recherche de solutions d'échanges de matériaux avec le chantier d'effacement des marges alluviales de la CNR.

Sur les mesures de réduction en phase d'exploitation, les propositions d'aménagement prennent en compte la fréquentation du site par les usagers et les dérangements possibles vis-à-vis des milieux et des espèces présents aux abords de la voie.

Ainsi :

- aucune aire d'accueil n'est prévue dans le périmètre du SMIRIL (hors aire urbaine),
- des barrières latérales permettant d'éviter la divagation des usagers sont prévues, ainsi qu'une signalétique et des aménagements adaptés permettant de rappeler aux usagers que le site traversé est une zone de quiétude, en lien avec le SMIRIL et son projet de site.

Des mesures de suivi et d'accompagnement seront également proposées : suivi écologique du chantier, suivi du site après travaux, proposition de gestion des milieux aux abords de la voie...

Les mesures de compensation, notamment de compensation des zones humides sont en cours d'élaboration et seront précisées dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale.

### **Éléments sur les impacts résiduels (après mesures d'évitement et réduction)**

Les surfaces impactées sont limitées du fait du passage du projet au niveau des chemins existants avec un tracé à 98% sur des emprises existantes sur les 17 km :

- voirie sur 7km (Pierre-Bénite, Grigny et Givors),
- réutilisation à 100% des chemins dans les espaces naturels du SMIRIL (environ 10km) et souvent en continuité de la voie ferrée,
- chemins existants majoritairement de 2m de large, la faible surlargeur de voie verte à créer liée aux exigences de la voie verte présente un impact moindre.



*Figure 6 - Illustration de chemins larges traversés par le projet*

Le projet n'entraîne pas la création de "trouée" mais entraîne un abattage ponctuel d'arbres sur ce linéaire. L'impact sur la strate arborée est donc très limité, considérant le linéaire de 10 km traversant le territoire du SMIRIL.

L'impact du projet sera limité sur la strate arborée et centré principalement au niveau du tronçon au Sud de Vernaison (sur un linéaire inférieur à 1000 mètres). Ce sont au final près d'une trentaine d'arbres qui seront abattus sur ce secteur, dont 8 érables negundo (espèce exotique envahissante). Il s'agit d'arbres de taille assez réduite avec un diamètre inférieur à 50 cm. Les arbres remarquables présents sur le tracé sont préservés. Une identification de chaque arbre abattu a été effectuée.



Figure 7 - Illustration d'arbres préservés/abattus sur le tracé au Sud de Vernaison

La destruction des habitats naturels concerne en grande majorité les lisières Frênaies riveraines méditerranéennes correspondant aux lisières en marge des chemins existants. La surface détruite de milieux naturels de manière permanente sera ainsi limitée à un peu plus de 1 ha, répartie sur le linéaire global du projet, qui seront à compenser.

Par ailleurs, en cohérence avec le Plan Canopée et la charte de l'arbre du Grand Lyon, le projet prévoit la plantation d'arbres sur différents secteurs du projet (Île Tabard, Grigny et Givors), pour un total estimé à 240 sujets de grande taille, dont 70 dans le site du SMIRIL et 33 cépées (études en cours), supports complémentaires de biodiversité.

## 5.2 CONCLUSIONS

L'application de la séquence ERC sort du champ de l'enquête publique DUP.

La conception des aménagements prend cependant bien en compte la séquence ERC.

Ces éléments seront présentés de façon complète dans le DAE conformément au cadre juridique applicable.

Les choix techniques effectués à ce niveau d'avancement des études sont fondés sur un équilibre entre les multiples enjeux. La démarche de conception se fonde elle sur la séquence ERC, même si cela n'a pas été présenté dans le dossier d'enquête publique, dont ce n'est pas l'objet.

## 6 FREQUENTATION ET CHOIX TECHNIQUES

---

*Remarques de la commission d'enquête :*

*"(...)*

*La question se pose de la cohabitation de ces deux types d'usagers de l'infrastructure qui, si elle reste possible dans des sections courantes, devient plus problématique quand le nombre d'usagers de deuxième type devient prédominant et que l'on se situe dans des zones naturelles fragiles.*

*Aucune réflexion de ce type n'apparaît dans le dossier".*

Comme indiqué dans le dossier de DUP (pages 20 et 66 de la pièce A), nous rappelons ci-après les fréquentations projetées, et précisons les fréquentations connues du site.

### 6.1 MONOGRAPHIE DES USAGERS

Les déplacements hors pratique locale (vacances, itinérance, week-end) concernent environ 20% des cyclistes.

On distingue 3 types distincts de segments d'usagers :

- Une petite itinérance basée sur une journée à un week-end (moins de 150 kilomètres parcourus). Ils utilisent certains tronçons de la ViaRhôna parfois entre plusieurs départements. Dans ce segment d'usagers, se situent notamment les sorties familiales à vélo ou à pied.
- Une itinérance de plusieurs jours à une semaine. Ils effectuent alors entre 150 et 700 kilomètres durant leurs séjours. Ces itinérants utilisent une partie importante voire complète de la ViaRhôna (Genève Port Saint-Louis du Rhône : 650 kilomètres).
- Le dernier type des itinérants utilise la ViaRhôna comme "voie de transit" permettant de rejoindre des destinations plus lointaines puisque leurs distances globales sont supérieures à 700 kilomètres.

Selon les tronçons de la ViaRhôna, la typologie observée est plus diversifiée.



## TYPLOGIE DE FRÉQUENTATION ANNUELLE

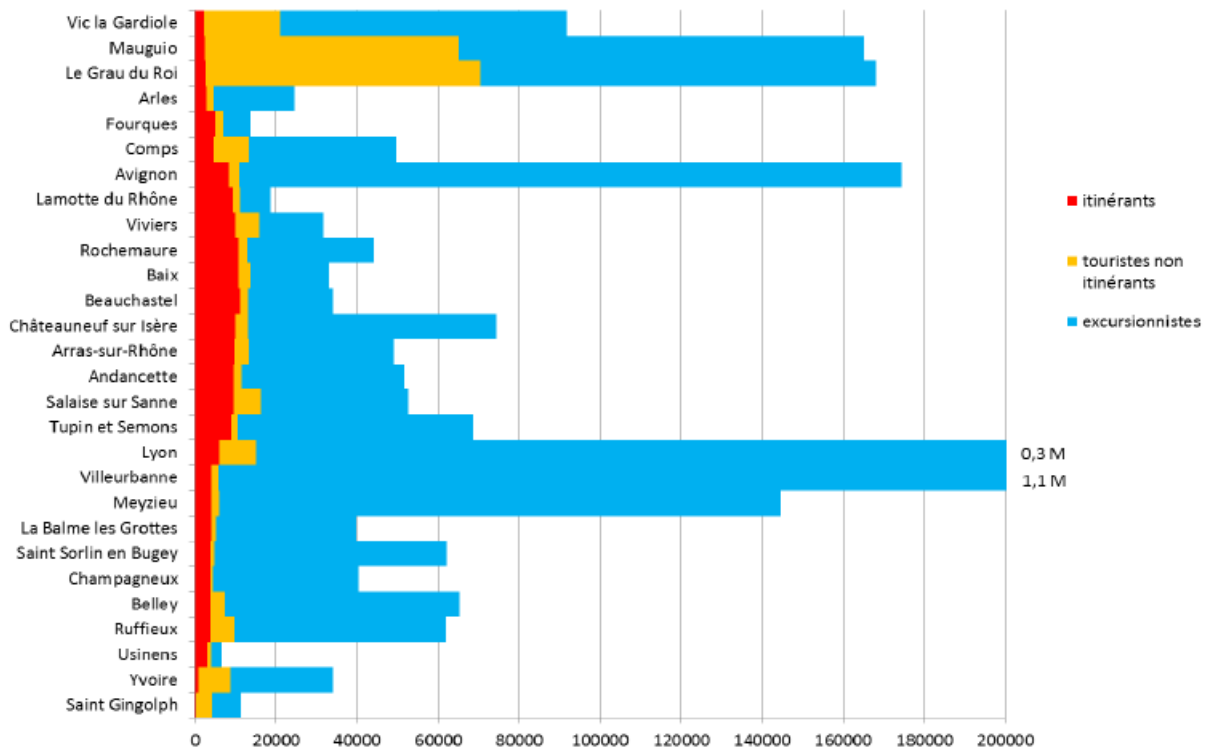


Figure 8 - Extrait étude de fréquentation et d'impact économique de la ViaRhôna (Inddigo 2017)

### Trafic prévisionnel et usagers pressentis

Les trafics prévisionnels peuvent être estimés à proche de 200 000 passages annuels (80 à 100 000 à l'Île du Beurre, 100 000 à Livron, proche de 500 000 sur les quais lyonnais).

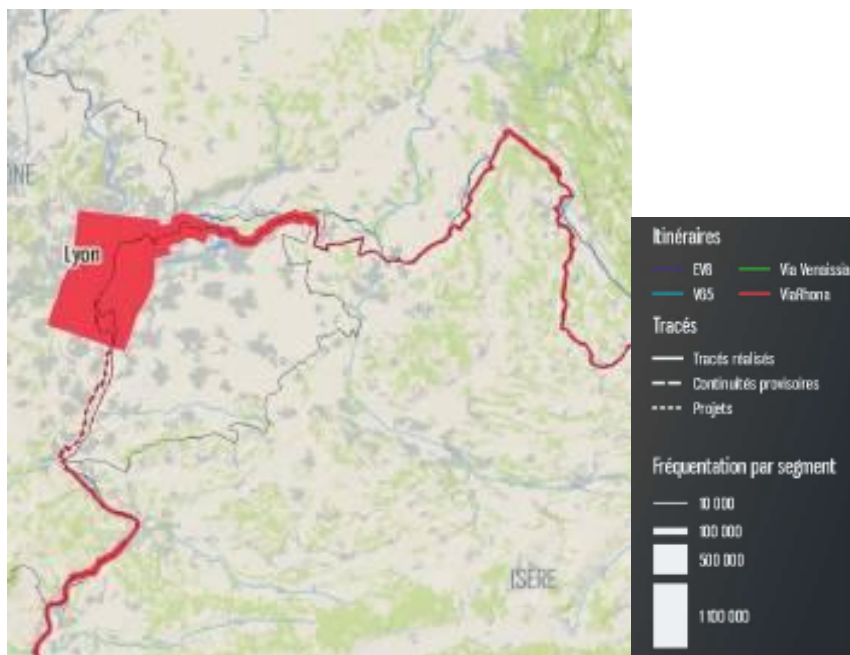


Figure 9 - Extrait de l'étude de fréquentation et d'impact économique de la ViaRhôna (Inddigo 2017)

La typologie d'usagers qualifiée d'excursionnistes (randonnée d'une journée ou moins) est a priori le public cible du tronçon concerné.

Deux niveaux d'offre doivent coexister, selon que l'on réponde à des besoins pendulaires ou de délasserment : à l'approche des centres économiques lyonnais, de la Vallée de la Chimie ou de Grigny-Givors, les déplacements domicile-travail seront à prendre en considération de manière évidente et pourraient représenter la majorité des usagers de cette nouvelle infrastructure, d'autant que cette démarche se combine avec l'émergence des vélos à assistance électrique.

### **Cohabitation des usagers :**

La cohabitation entre les cibles diversifiées d'usagers (piétons, cyclistes loisir, utilitaires ou sportifs, éventuellement roller / trottinette et équestre) existe depuis la création des voies vertes, et d'ores et déjà pratiquée dans de nombreux sites nationaux.

Le CERTU en fait état au sein de la fiche n°4 de janvier 2013 "la voie verte, maillon indispensable d'un réseau cyclable et piéton". Y est indiqué que "La voie verte est ouverte à tous les usagers non motorisés ; elle constitue un espace de convivialité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, les piétons, les cyclistes, les rollers...". Dans cette même fiche, il est établi que la voie verte permet d'"utiliser l'espace de façon rationnelle" et qu'elle accepte, en raison de son dimensionnement des fréquentations importantes avec une faible accidentalité".

A noter que les motivations des piétons et cyclistes interrogés sont proches, à plus de 40 % la sécurité et la faiblesse du relief, à 35 % la découverte, puis le calme, le plaisir, la qualité des paysages et l'environnement...

*La voie verte peut être un outil intéressant permettant d'assurer les liaisons centre-périphérie, périphérie-périphérie, bourg-quartiers... sa mise en œuvre peut constituer une solution de traitement de certaines discontinuités/coupures.*

*Les voies vertes existent en milieu interurbain ; leur poursuite en agglomération permet de traiter les discontinuités aux interfaces urbain/rase campagne. Elles peuvent constituer de véritables pénétrantes dans l'agglomération depuis l'extérieur pour les modes doux.*

*La voie verte permet une certaine mixité des usages que ne permet pas le trottoir, différente de celle apportée par l'aire piétonne qui impose aux cyclistes de circuler à l'allure du pas.*

*La voie verte rend les trajets confortables à travers l'agglomération pour tous types de cyclistes : elle est utile aux déplacements occasionnels et quotidiens, aux déplacements de loisirs de par les attraits touristiques des agglomérations, bourgs et villages traversés, comme aux déplacements plus sportifs en constituant des itinéraires de contournement. Elle accepte, en raison son dimensionnement, des fréquentations importantes avec une faible accidentalité constatée (davantage de conflits d'usages). Elle permet la requalification d'espaces ruraux/urbains/périurbains, le désenclavement de certains quartiers, la mise en valeur de sites et favorise ainsi l'économie locale et touristique.*

Le terme route exprimé dans la définition adoptée par le Code de la route revêt également une certaine importance, puisqu'il met en avant le fait que les voies vertes sont des espaces autonomes dédiés à la circulation, et non pas des dépendances appartenant à une autre voie déjà préexistante, comme c'est le cas des trottoirs ou des pistes cyclables, par exemple.

Comme indiqué dans le dossier présenté à l'enquête publique, des conflits d'usages peuvent être observés entre piétons et cyclistes, voire entre cyclistes aussi sur les voies vertes, 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 font règle sur ces types d'aménagement.

Par ailleurs, les usagers du "vélo taf" (pour aller au travail à vélo) ne sont pas sur les mêmes horaires de fréquentations que les pratiques plus "douces". Les cyclistes "sportifs" ont quant à eux l'habitude de rester sur les routes type RD qui leur sont préférées.

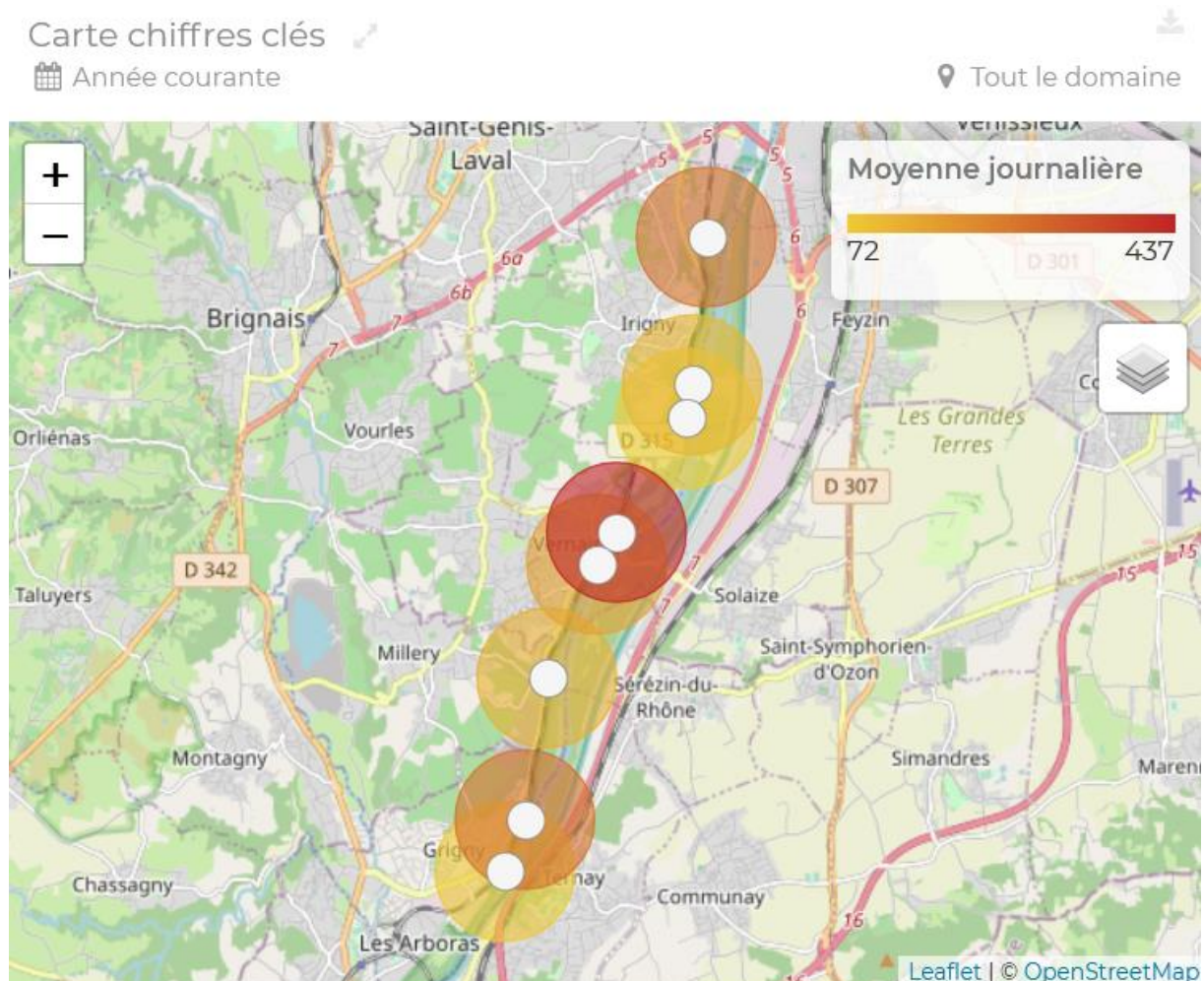
En dehors des sujets d'horaires, la cohabitation entre les divers usages cyclistes (itinérance, balade familiale, cyclotouriste) se fait sur la base du respect du plus faible et de la convivialité.

Par ailleurs, les observations démontrent que des conflits entre piétons et cyclistes peuvent demeurer même en cas de largeur de voie confortable (les groupes de piétons ayant habitude d'exploiter toute la largeur de la voie).

Le gain en termes de gestion des conflits d'une voie sensiblement plus large serait infime en proportion des impacts sur le milieu naturel.

## 6.2 FREQUENTATION DU SITE DU SMIRIL

Des compteurs ont été mis en place sur le trajet projeté de la ViaRhôna à plusieurs points d'entrée du SMIRIL.





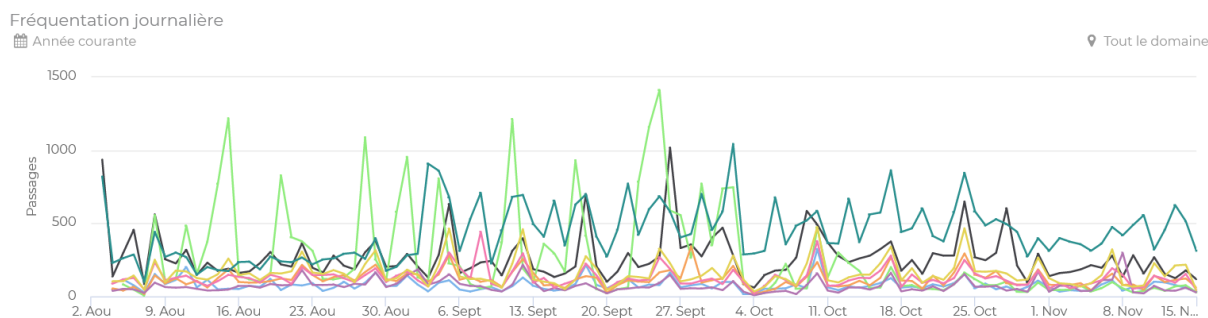


Figure 10 - Extraits relevés Eco-Visio des compteurs positionnés sur le site du SMIRIL

L'analyse des fréquentations révèle que :

- le périmètre des projets est déjà fortement emprunté par les promeneurs,
- les comptages de pointe (entre août à novembre 2021) indiquent des fréquentations dépassant 1400 personnes/jour par secteur.

### 6.3 INSERTION DE LA VIARHONA AU SEIN DU SMIRIL

Au sein du SMIRIL, la typologie d'organisation des circulations prévue est la voie verte, définie au Code de la route.

Rappel des préconisations du cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes rédigé en 2001 :

- largeur souhaitable 3m à 5m (exceptionnellement, minimum : 2,50m), augmentée sur les sites très fréquentés,
- rechercher en priorité les possibilités de voies vertes utilisant des infrastructures peu dénivelées (voies ferrées désaffectées, chemins de services le long de canaux et rivières, voies cyclables existantes...) et accessibles à tous publics.

Ce cahier des charges, rédigé en 2001, ne traite pas des insertions en milieu naturel. La réalisation de ce guide, pour partie obsolète relève d'une époque où l'application de la séquence ERC n'était encore promue (qui date elle-même de 2017).

Les principes d'insertion reposent ainsi sur des préconisations complémentaires, émanant notamment **du Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés, produit par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (octobre 2011).**

Les principes retenus sont :

- privilégier dans les sites protégés des modalités d'aménagements favorisant la découverte tranquille du milieu plutôt que le "transit" rapide,
- privilégier la réutilisation ou l'adaptation de voies existantes présentes dans le site concerné : la création d'une voie nouvelle doit être l'exception,
- ne pas dimensionner l'aménagement en fonction des pointes de fréquentation, mais s'adapter à la capacité d'accueil du lieu, notamment dans les lieux très fréquentés,
- en cas de forte fréquentation lors d'une traversée de site sensible, prévoir des dispositifs évitant la dispersion ou le stationnement des cyclistes,
- procéder à une étude comparative de plusieurs variantes,
- s'attacher à maintenir et à mettre en valeur les éléments de patrimoine identitaire des espaces traversés (tels que les arbres ou alignements d'arbres, les murets...), qui sont souvent endommagés par les infrastructures.



En conséquence, les propositions d'aménagements adaptées au site et qui ont été partagées avec le SMIRIL sont les suivantes :

- aucune aire d'accueil n'est proposée dans le périmètre,
- adaptation du tracé selon les contraintes techniques et environnementales => tracé moindre impact avec largeur de la voie adaptée au milieu traversé,
- un revêtement intégré pour éviter les coupures écologiques ou éviter l'impact sur les zones humides,
- portes d'entrée de site type "SAS" et équipements à prévoir pour un rappel à la "quiétude" et l'apaisement des circulations,
- installation de barrières latérales empêchant la divagation dans le milieu naturel,
- mesures environnementales de chantier.

### **Prise en compte de la ViaRhôna au sein du plan de gestion du SMIRIL**

Le plan de gestion du SMIRIL 2021-2030 a été adopté le 3 mars 2021 par le SMIRIL et intègre d'ores et déjà le projet de la ViaRhôna tel qu'il est présenté au dossier DUP.

Le plan pointe notamment l'enjeu de durabilité et qualité de site pour les usages loisirs parmi les enjeux socio-économiques. Il annonce la conception d'un Plan d'interprétation à l'échelle du périmètre de site tenant compte des projets ViaRhôna et d'effacement des marges alluviales (CNR), auquel le maître d'ouvrage s'est engagé à participer.

### **Profil type de la section courante**

En dehors des secteurs urbains où l'aménagement est spécifique à chaque secteur traversé, le profil en travers type comprend une chaussée de 3 m, support de la véloroute voie verte, et des accotements enherbés :

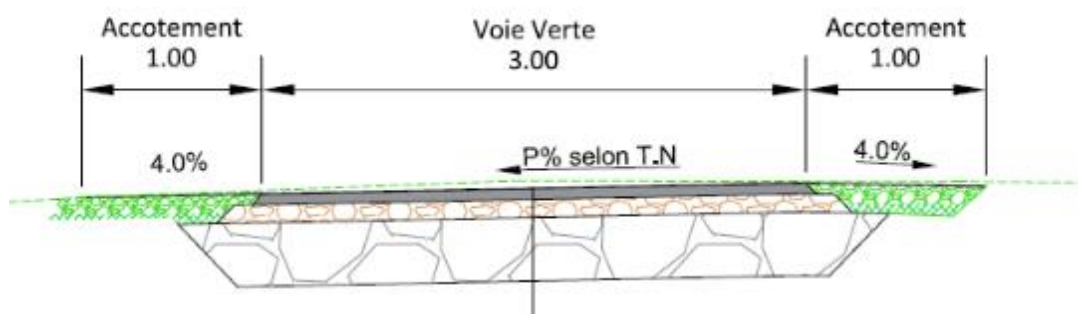


Figure 11 – Extrait plan AVP – Profil type en milieu naturel

La véloroute voie verte s'intègre au nivellement du terrain naturel dans le cas d'une création au sein d'une plateforme agricole ou d'anciens chemins. Les travaux concernent donc la création complète d'une structure de chaussée et la mise en œuvre d'une couche de roulement avec accotements latéraux enherbés. La voie est soit monopentée, dans le sens du terrain naturel.

Ce type de profil est notamment proposé dans les secteurs inondables, évitant ainsi de faire obstacle à l'écoulement des eaux.

En 2021, la Métropole de Lyon a intégré le tracé de la ViaRhôna dans le schéma de développement des voies lyonnaises. Les premiers échanges avec la Métropole de Lyon précisent que l'insertion du projet de ViaRhôna à travers le SMIRIL peut déroger au cahier des charges des Voies Lyonnaises ("programme cadre" en cours de finalisation) en confirmant le statut de voie verte avec les largeurs de chaussée prévues pour prendre en compte le milieu traversé.

Les études en cours vérifient les adaptations à mener pour se conformer à ce cahier des charges, tout en restant conforme au dossier d'enquête publique préalable à la DUP.

### **Revêtements**

Ce point est présenté en pages 63 et 64 de la pièce A et développé au bilan de la concertation en pages 130 à 132 de la même pièce.

Le maître d'ouvrage a réfléchi très en amont à la question des revêtements. Différents enjeux s'imposent, des cibles d'usager à l'insertion paysagère et environnementale puis à la maintenabilité prenant en compte le risque d'inondation. Des options sont présentées au dossier mais sont encore en cours d'étude.

### **Gestion des flux**

Concernant les équipements et notamment les dispositifs d'accès à la piste, ces éléments sont présentés page 65 de la pièce A.

La proposition concerne l'utilisation de demi-barrières pivotantes empêchant l'intrusion de véhicules motorisés (sauf pour les ayants-droits.) ; le maître d'ouvrage confirme que ce dispositif est franchissable par des vélo-cargo, vélos avec remorque.

Pour empêcher la divagation des usagers dans le site naturel, le projet prévoit des barrières en bois, à l'instar du fonctionnement efficace observé sur l'Île du Beurre.

## 6.4 RETOUR D'EXPERIENCE DE L'ÎLE DU BEURRE

Plusieurs sites disposant d'une protection environnementale et d'une valeur écologique reconnue sont traversés par les aménagements de la ViaRhôna. Parmi ceux-ci, la traversée de l'Île du Beurre, au Sud de Vienne, permet d'établir un retour d'expérience sur le niveau d'usage et les effets sur l'environnement (même si en comparaison avec le SMIRIL, le site de l'Île du Beurre est plus réduit).

Le site dispose entre autres d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope depuis 1987.

L'Île du Beurre est un des sites traversés par la ViaRhôna. Ce tronçon, ouvert depuis 2009, a été réalisé par la Communauté de Communes de la Région de Condrieu.

Avant cette réalisation, le secteur disposait d'un sentier de 1 m de large. Les études et concertations entre les associations de cyclistes et l'association gestionnaire du site ont démarré à partir de 2000. Initialement il était demandé aux cyclistes de mettre pied à terre pour la traversée d'une partie du site.

En 2019, un changement de revêtements a été opéré par la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Un protocole de suivi des espèces est tenu depuis 2012. Depuis les travaux (2009) :

- Un changement de milieu lié au remaniement des terrains, création des chaussées, des trouées dans la peupleraie a été observé.
- Le long de la voie verte : une observation de cortèges d'espèces ordinaires liés à un habitat commun. Le reste des espèces moins communes étant situé sur les îles [du Beurre et de la Chèvre] en face. Cette diversité d'espèces reste intéressante.
- Les travaux ont entraîné le déplacement du castor vers le chenal, son retour dans la lône est amorcé depuis 2018. Un déclin de la colonie de Héron cendré est constaté depuis 2009 (-25% dès 2010) ; le nombre de couples augmente de nouveau depuis 2020.

Globalement, il semblerait que les travaux ont été plus impactants que la fréquentation humaine observée à ce jour. Le système de barrières latérales anti-intrusion a montré sa bonne efficacité.

Des conflits d'usage légers sont observés entre les cyclistes pressés et les piétons, d'où une nécessité d'adapter les vitesses.



*Figure 12 - Dispositifs de ralentissement et d'apaisement des circulations (dispositif à éviter car difficilement franchissable par certains vélos)*



*Figure 13 - Nouveau revêtement HQE mis en œuvre en 2019*

## 6.5 MOUVEMENTS DE TERRE

*Remarques de la commission d'enquête :*

*"(...)*

*Chacun aura bien retenu que pour les limiter dans les zones naturelles, il sera utilisé les chemins existants, par contre il sera passé quasi inaperçu que dans ces mêmes zones il sera extrait 40 000m<sup>3</sup> de déblais correspondant à une tranchée de 5 m de large, 1m minimum de profondeur sur 7kms."*

Des études géotechniques ont permis de caractériser le sol support aux chemins existants. Globalement, les sols supports sont de mauvaise qualité géotechnique.

Les terrassements évoqués dans le dossier d'enquête publique sont susceptibles d'être diminués.

En effet, une optimisation des structures de chaussée et des emprises de terrassement est en cours, en lien avec les besoins en exploitation du site, et avec les choix de revêtement et devrait conduire à diminuer ces estimations de volume de 10 à 25 % selon les sites.

Parallèlement, une recherche d'un moindre impact environnemental est en cours d'études en lien avec le projet d'effacement des marges alluviales de la CNR, selon plusieurs pistes :

- la récupération de matériaux de bonne qualité extraits des épis Girardon qui seront démantelés par la CNR,
- la réinjection au Rhône des matériaux fins issus des déblais.

La méthodologie de chantier prend en compte l'absence de piste de chantier provisoire (en dehors de emprises aménagées) ou la mutualisation des accès de chantier avec les travaux CNR lorsque cela est possible.

La méthodologie de travaux sera adaptée aux milieux traversés avec un suivi environnemental par un écologue et une mise en défends des emprises à protéger.

Des éléments précis seront présentés au dossier d'autorisation environnementale.

## 6.6 CONFLITS D'USAGES AVEC LES ACTEURS RIVERAINS AU PROJET

*Remarques de la commission d'enquête :*

"(...)

*- les observations sur le tracé : Il a fait l'objet de nombreuses observations sur lesquelles il conviendra que le maître d'ouvrage exprime sa position pour que la commission d'enquête puisse arrêter son jugement.*

(...)"

Plusieurs contributions s'inquiètent de potentiels conflits entre certains opérateurs ou activités et les usagers de la ViaRhôna :

- Au niveau de la gestion des circulations au droit des entrées des entreprises de JTEKT à Pierre-Bénite et Irigny, ou des entreprises BOURGEOIS ou UGITECH à Grigny : ces entreprises sont concernées par des acquisitions foncières. Aussi, une première prise de contact a été déjà entreprise à minima.

Pour JTEKT spécifiquement, les aménagements ont été projetés à l'opposé de l'entrée / sortie PL du site, et se situent en dehors des voies de circulation.

Dans le cadre des études PROJET en cours, une sécurisation et un isolement accrus des flux modes doux seront mis en œuvre, avec concertation technique avec chacune des parties prenantes (ou sont en cours pour KP1 par exemple).

- Au niveau du bassin de joutes de Vernaison : un nombre important d'observations projette un impact sur la pratique de joutes ou d'autres sports nautiques qui connaissent un réel succès populaire.

Les manifestations organisées autour du bassin de joutes sont ponctuelles et concentrées sur la belle saison.

Ainsi, un jalonnement spécifique est possible afin que les deux activités se déroulent sans conflits (dans ce cas, une signalisation de police peut contraindre les cyclistes à mettre pied à terre).

Par ailleurs, un nombre important de bassins de joutes jalonne déjà la ViaRhôna, sans qu'aucun problème de conflit particulier n'ait été observé (exemple de la proximité directe du bassin de joutes et la ViaRhôna à Condrieu). A l'inverse, les compétitions suscitent un intérêt touristique.

- Avec l'activité de l'Intermarché de Givors :

Des études sont en cours pour faire évoluer les choix d'insertion rue de la Fraternité en prenant en compte les prescriptions des voies lyonnaises : largeurs supérieures, séparation des flux cycles/piétons...

Dans le cadre des études PROJET en cours, une sécurisation et un isolement accrus des flux modes doux seront mis en œuvre, avec concertation technique avec la direction de l'Intermarché.



## 6.7 GESTION DE L'INONDABILITE

*Remarques de la commission d'enquête :*

*Sur l'inondabilité*

*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 cote d'altimétrie ne permet de se faire une idée des zones concernées.... Une véloroute doit, selon le cahier des charges de ce type d'équipement, 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 ?*

L'analyse du suivi des crues par les services de l'Etat fait ressortir 3 points principaux :

- environ un tiers des 17,5km de tracés serait impraticable du fait des linéaires réellement inondés (420 ml en Q2 et 3,49 km en Q10),
- les crues sont observées en période hivernale, c'est-à-dire aux périodes de moindre fréquentation des véloroutes voies vertes,
- là où le tracé jouxte le point bas, les temps de coupure sont en moyenne de 30 jours.

La ViaRhôna est très souvent soumise sur son itinéraire à des zones inondables (du fait de sa proximité avec le Rhône et son lit majeur).

Aujourd'hui, il existe déjà de nombreux itinéraires de véloroutes voies vertes inondées de façon fréquente : la ViaRhôna (abords de Bourg Saint-Andéol, abords de Saint-Vallier, abords de Brangues, île du Beurre...), ou la véloroute de la Loire à Vélo (EUROVELO 6). Pour autant, cela ne remet pas en cause le niveau d'attractivité de ces itinéraires.



Le risque d'inondation est identifié et déjà géré sur le site par les communes et le SMIRIL, et les zones de risques identifiées ; un jalonnement et des itinéraires de repli sont en place pour les usagers actuels du site. Un travail approfondi sera mené par le maître d'ouvrage avec les communes et le SMIRIL pour renforcer et adapter les dispositifs existants.

Les crues (suivies par les services de l'État) sont a minima d'occurrence annuelle à biennale.

Pour ce type de crue (mesurée en station de Ternay), selon un calcul fait sur la base des débits mesurés depuis 50 ans, les temps de coupure seront de 30 jours en moyenne aux points bas.

Les plans des tronçons impactés par la crue modélisée en Q2 (crue pour une occurrence de 2 ans) sont proposés en annexe 3. Ces plans ne prennent pas en compte les évolutions positives à venir liées aux travaux CNR d’effacement des marges alluviales.

Le calendrier d’occurrence des crues est à relier avec l’évolution des débits du Rhône :

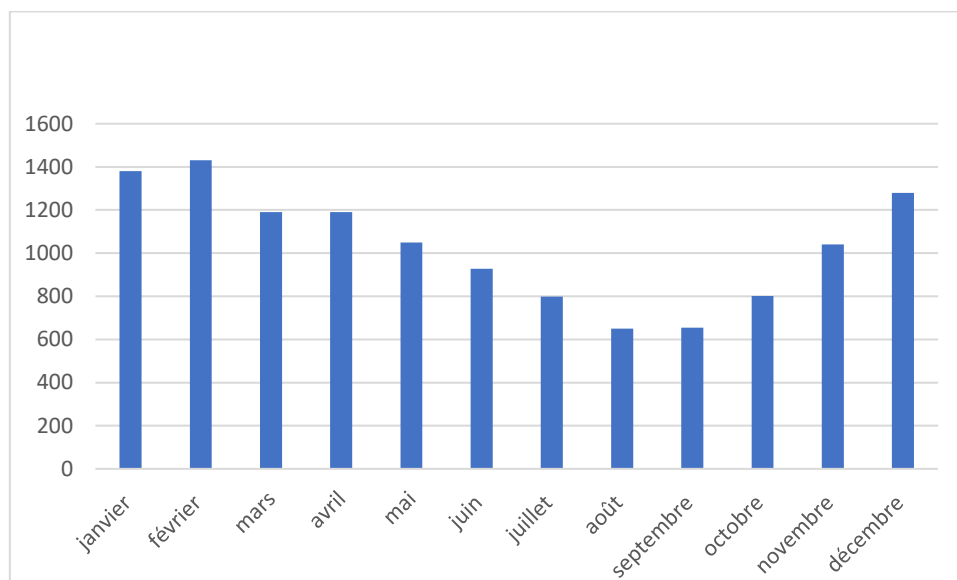


Figure 14 – Débits mensuels (données calculées sur 50 ans)

Pour une crue d’occurrence connue (Q2 et Q10), il en ressort qu’un certain nombre de tronçons sera impraticable :

Occurrence	Secteurs impactés
Crue Q2	<p>Entre le vieux port et les Célettes : la crue vient couper l’itinéraire sur 70 ml (impactant une section de 1,7 km).</p> <p>Entre Vernaison centre et l’agglomération de Grigny : la crue vient couper l’itinéraire sur 350 ml cumulés (impactant une section de 5 km).</p>
Crue Q10	<p>Entre l’entrée de JTEKT et la rue du Brotteau : la crue vient couper l’itinéraire sur 120 ml (impactant une section de 0,5 km).</p> <p>Entre le vieux port et les Célettes : la crue vient couper l’itinéraire sur 1100 ml (impactant une section de 1,7 km).</p> <p>Entre les Célettes et Vernaison centre : la crue vient couper l’itinéraire sur 170 ml (impactant une section de 2,6 km).</p> <p>Entre Vernaison centre et l’agglomération de Grigny : la crue vient couper l’itinéraire sur 2,1 ml cumulés (impactant une section de 5 km).</p>

Ces chiffres émanent des modélisations des services de l’État après 50 années d’observations et de mesures.



L'occurrence moyenne des inondations est de type annuelle à bi-annuelle. Certains épisodes peuvent être observés pour les occurrences plus importantes (cruve de type Q5 observée en juillet dernier).

Il y a plusieurs incidences :

- Une partie de la voie verte ne sera pas accessible pendant le temps de la crue.  
Les touristes se renseignent en amont de leurs trajets et ne circulent pas sur les voies vertes en bord de fleuve lors des crues.  
Pour les usagers du quotidien, les communes renverront les usagers du site à des itinéraires alternatifs, comme actuellement. Ces itinéraires seront jalonnés.
- Les aménagements (revêtements et structures de voie verte) proposés doivent être résistants pour ne pas se voir balayés à chaque crue et il faudra en prévoir l'entretien après chaque crue.

La portion d'itinéraire en zone inondable a notamment été proposée sur la base d'analyses multicritères comme étant le plus pertinent, prenant en compte la recherche du moindre impact sur le milieu naturel (biodiversité et zones humides) et la qualité d'agrément du parcours.

L'alternative consistant à maintenir une proposition d'itinéraires non submersibles, en bordure de voie ferrée, génère en effet des impacts supérieurs sur le milieu naturel ; du fait de l'éloignement des infrastructures ferroviaires imposé par les prescriptions SNCF, le tracé devrait s'éloigner des sentes existantes le long de la voie ferrée et réaliser une trouée dans le milieu naturel, ce qui mènerait à la destruction de zones humides, d'arbres remarquables et d'habitats d'espèces protégées (cf. analyse multicritères page 26 de la pièce A).

## 6.8 AMENAGEMENTS EN TRAVERSEE DE GIVORS

*Remarques de la commission d'enquête :*

*"Dans la traversée de Givors : Plusieurs intervenants regrettent le trajet retenu par la rue Jean Ligonnet jugé, malgré les aménagements proposés jugés dangereux et situés dans un environnement peu valorisant, pollué notamment par un trafic automobile et poids lourds intense, avec des carrefours à traverser. Ils proposent de revenir à un tracé plus direct par la rue Pététin ou suivant le tracé initial proposé dans le cadre de l'étude".*

Givors souffre actuellement d'une faible attractivité pour les déplacements cyclistes, et plus généralement pour les modes actifs dans les échanges inter-quartiers, du fait du manque d'aménagements sécurisés. Les observations pointent la dangerosité des axes actuels de circulation et les attentes des usagers.

L'itinéraire retenu permet, malgré les contraintes rappelées ci-dessous, un itinéraire le plus attractif et le plus direct possible ; il relie les différents pôles d'attraction, les commerces, les équipements publics et permet la liaison aux deux gares en présence. Afin de favoriser l'utilisation par le plus grand nombre, la ViaRhôna doit éviter les détours, les pentes et les secteurs à faible attractivité avec peu ou pas d'aménités.

Le fait de traverser le centre-ville commerçant est aussi un atout certain. Aujourd'hui, de plus en plus de communes demandent la réalisation d'itinéraires secondaires pour rabattre les touristes de la ViaRhôna vers leur centre commerçant.

Le tracé retenu vient d'ailleurs mettre en œuvre le plan modes actifs de la Métropole de Lyon (2015) et au projet des voies lyonnaises (axe 3 Couzon-Givors). Les aménagements prévus participeront à l'apaisement des circulations, notamment sur l'axe Nord-Sud et les quais du Rhône.

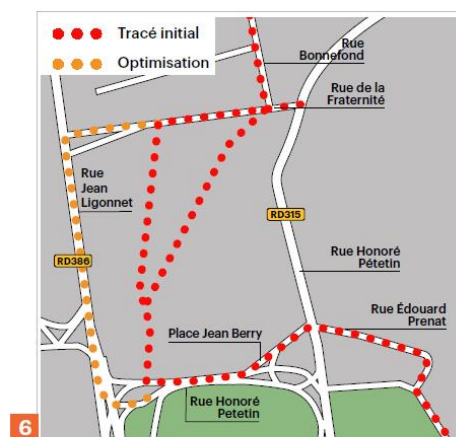
La construction du tracé s'est faite en prenant en compte plusieurs facteurs :

- Une insertion évitant les périmètres de risques PPRT. Ce facteur entraîne :
  - l'impossibilité d'insérer la ViaRhôna en berge du Rhône,
  - l'impossibilité pour la ViaRhôna de longer le port et de passer sous le pont de l'A47 pour rejoindre la promenade Maurice Thorez,
  - l'impossibilité de passer au droit de la poste à proximité du Garon.
- La recherche du moindre impact foncier (le passage dans l'îlot encadré par les rues Pététin, Ligonnet et Fraternité nécessitait le déménagement d'installations publiques et privées).

#### D. SÉQUENCE GIVORS CENTRE

Dans la solution de base, la traversée de Givors présente un tracé direct, mais sans intérêt paysager (rues étroites). Elle nécessite en outre des acquisitions foncières et des travaux de démolition d'un îlot immobilier occupé par des entreprises, des services publics et un ensemble scolaire, ainsi que le rétablissement d'accès et de stationnements.

Une optimisation, tout en cherchant à maintenir le tracé sur l'axe commercial du centre-bourg, propose d'emprunter les rues de la Fraternité, Ligonnet et Pététin pour se raccorder sur le projet d'aménagement de la place Jean Berry. L'insertion est proposée via des pistes cyclables.



Rue de Ligonnet - Situation actuelle



Rue de Ligonnet - Insertion de bandes cyclables

Figure 15 - Extrait du dossier de concertation 2019

- Les contraintes d'insertion liées notamment au gabarit réduit de la rue Pététin (entre la rue de la Fraternité et la place Jean Berry) et les contraintes réglementaires par le statut de Route à Grande Circulation (RGC) excluaient l'insertion de la ViaRhôna au plus "direct" après la rue de la Fraternité.
- Les solutions permettant de ne pas aggraver sensiblement les congestions automobiles dans les secteurs à fort trafic.
- Par ailleurs les études se poursuivent pour prendre en compte les nouvelles prescriptions des voies lyonnaises : largeurs supérieures, séparation des flux cycles/piétons...

## 6.9 CONCLUSIONS

Les propositions d'insertion et d'aménagement prennent en compte les fréquentations existantes et projetées, ainsi que la diversité des usages, cyclistes ou piétons. Cependant, le dimensionnement des ouvrages ne peut se faire sur le seul critère de fréquentation et encore moins en ne considérant que les flux de période de pointe (ce qui amènerait à un surdimensionnement inutile). En effet, celui-ci doit aussi prendre le moindre impact sur l'environnement dans lequel il s'insère (dont la réduction des impacts sur le milieu naturel ou l'évitement des risques technologiques).

L'insertion de la ViaRhôna partiellement et localement en milieu submersible ne peut constituer en soi un sujet de remise en cause de l'itinéraire, même s'il apporte des contraintes d'exploitation et d'entretien, ainsi que des modifications temporaires de service.

L'aménagement de la ViaRhôna en traversée de la zone urbaine de Grigny / Givors a nécessité depuis le début des études une approche particulière. Les propositions d'insertion et d'aménagement proposées permettent l'évitement des périmètres de risques technologiques, ainsi que l'amélioration des conditions de circulation des modes actifs par l'apaisement des voiries.

Les conflits d'usages redoutés au niveau de certaines entrées d'entreprises (JTEKT à Irigny, KP1 à Grigny ou Intermarché à Givors) ou du bassin de joutes de Vernaison sont déjà pris en compte dans les propositions d'aménagement et sont en cours d'approfondissement dans les études de PROJET.

## 7 ARTICULATION DU PROJET VIARHONA AVEC CELUI DE LA CNR

Remarques de la commission d'enquête :

"Sur l'articulation des projets de la CNR et de la ViaRhôna

Pourquoi dans le dossier ne disposons nous pas de ces informations qui auraient permis d'avoir une vue d'ensemble de l'aménagement de ce secteur dans un souci de cohérence pour le respect de l'environnement ?".

À titre liminaire, on rappellera que le projet de la ViaRhôna Pierre-Bénite / Givors ayant été dispensé d'évaluation environnementale, la réglementation n'impose pas que soient envisagés les impacts cumulés de ce projet et de celui de la CNR dès le stade de la DUP.

Cependant, le maître d'ouvrage a connaissance du projet d'effacement des marges alluviales de la CNR depuis l'engagement des études de vérification du tracé et de conception en 2018 et a intégré très tôt dans le choix du tracé les éléments à sa connaissance. Ce projet et les interfaces pressenties sont bien évoqués dans le dossier (notamment en pages 45 et 119 de la pièce A).

À titre d'illustration, le projet CNR tel que connu lors des études préliminaires était évoqué en Comité technique partenarial du 29 janvier 2019 (annexe 4) :

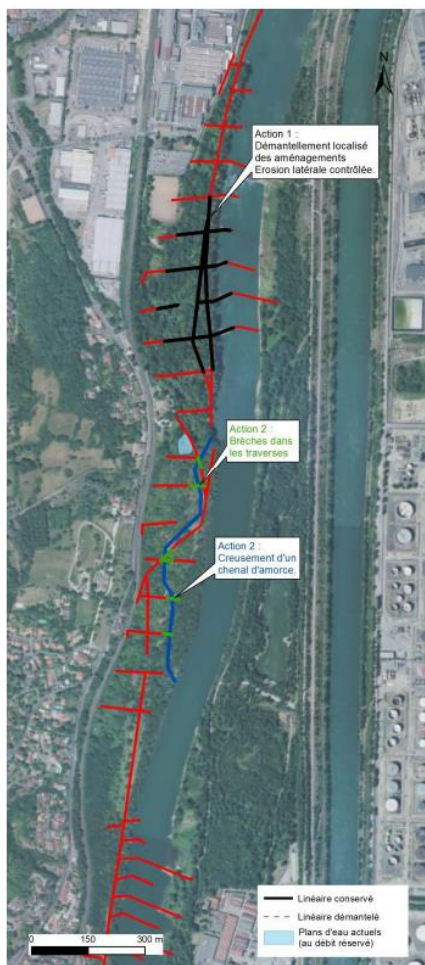


Figure 16 - Site 11 – IRIGNY

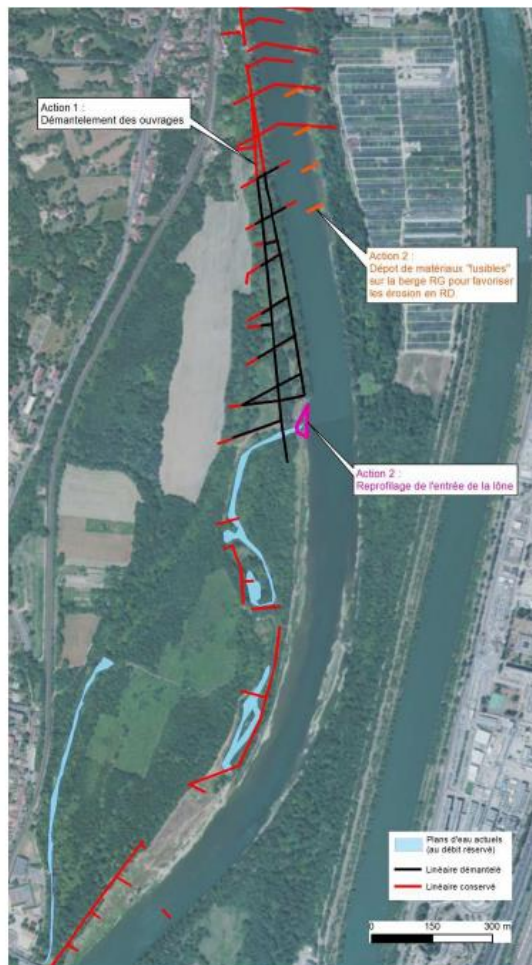


Figure 17 - Site 13 – CISELANDE – JARICOT

Le programme des travaux CNR a depuis évolué vers une configuration présentée dans le cadre de sa demande d'évaluation au cas par cas. Des modifications y ont été apportées par la CNR dans le sens



d'une réduction et les interfaces sont traitées par des points réguliers d'avancement entre la Région et la CNR.

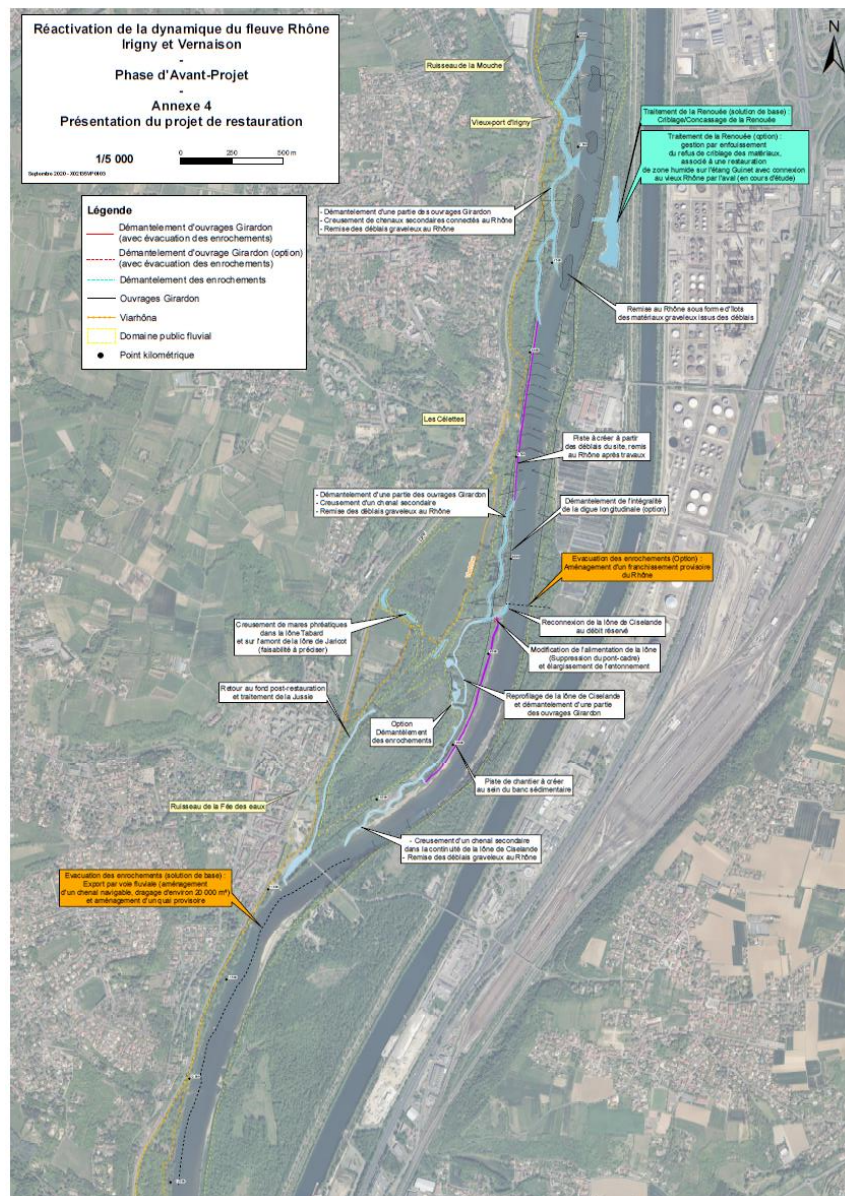


Figure 18 - Plan du projet CNR (extrait demande d'examen au cas par cas)

Le dossier d'enquête publique relatif à la DUP a été validé par la commission permanente du 16 octobre 2020, dans les mêmes temps où la CNR a communiqué sur son projet (demande d'évaluation au cas par cas publiée le 14 octobre 2020). Par conséquent, les communications de la CNR n'ont pu être intégrées au dossier.

Les impacts sur l'environnement seront en revanche traités dans le dossier d'autorisation environnementale.

Dans ce cadre, des réunions de travail sont organisées régulièrement avec la CNR pour s'assurer de la compatibilité des projets et les interfaces chantier. Il ressort de ces échanges qu'il n'y a pas d'impacts cumulés entre les deux projets sur la partie chantier.

Les derniers plans connus communiqués par la CNR précisent le niveau d'interfaces entre les projets :

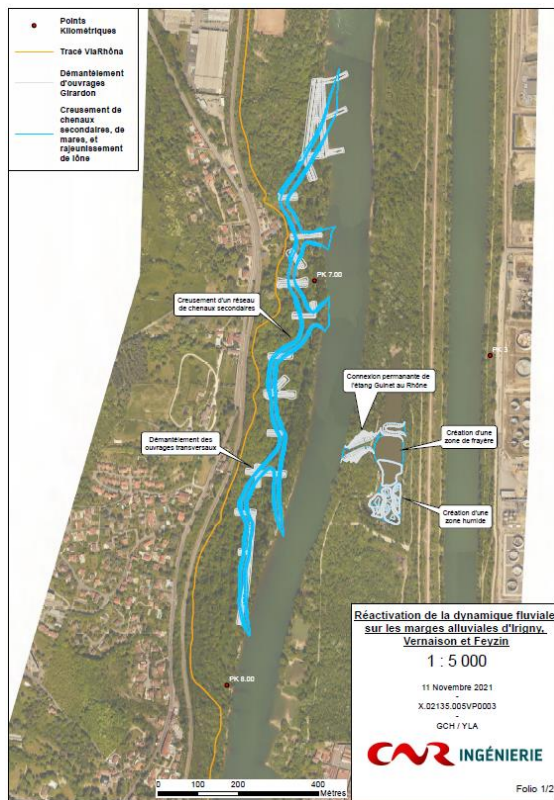


Figure 19 - IRIGNY

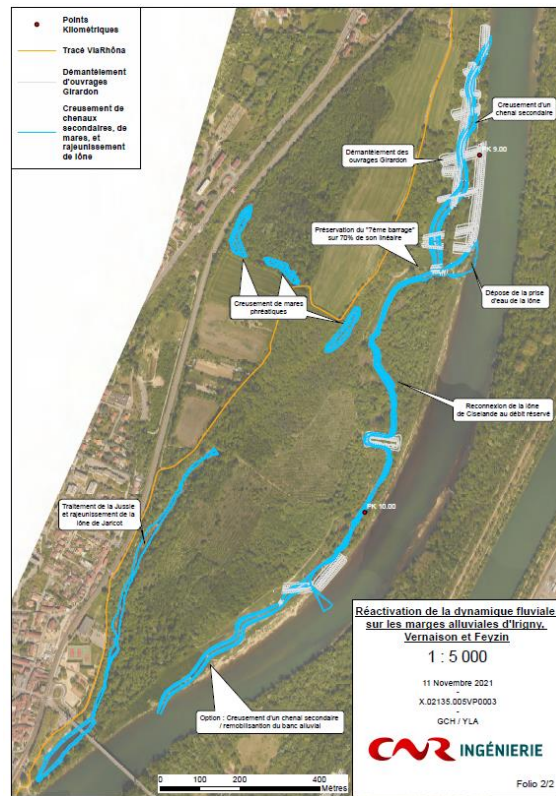


Figure 20 - CISELANDE – JARICOT

Concernant la phase exploitation, le projet des marges alluviales va supprimer les chemins du secteur d'Irigny et Vernaison qui contribuent actuellement à dissiper les fréquentations dans le SMIRIL. Demain la ViaRhôna concentrera ainsi les circulations et permettra ainsi de "sanctuariser" les zones qui auront fait l'objet d'une restauration écologique.

## 7.1 CONCLUSIONS

Le calendrier de réalisation du dossier d'enquête publique n'a pas permis de présenter au public des éléments de projet d'un maître d'ouvrage tiers, au stade d'avancement différent (n'ayant pas encore été communiqués).

Les deux projets ont plusieurs niveaux d'interfaces qui sont déjà pris en compte depuis longtemps : report des circulations sur la ViaRhôna des chemins qui vont être supprimés par le projet d'effacement des marges alluviales, phasage, échange de matériaux...



## 8 COHERENCE DU DOSSIER AVEC LES CHOIX RETENUS

Remarques de la commission d'enquête :

"Sur Vernaison (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)".

L'étude de faisabilité de 2017 a proposé un tracé de base pour la totalité de l'itinéraire entre Pierre Bénite et Givors. En 2018, Ingérop a analysé ce tracé et a proposé des variantes pour chacune des sections. L'analyse multicritères a conduit à retenir soit le tracé de base, soit la variante de tracé. Au final, il n'a été retenu qu'un seul tracé par section et c'est cet unique tracé retenu qui figure à l'enquête parcellaire.

Pour la traversée du territoire de Vernaison, c'est la variante 1 (orange ci-contre) qui a été retenue par rapport au tracé de base (vert) et pour la section suivante, c'est la solution de base (verte) qui a été retenue par rapport à la variante 2 (orange). Cf. Illustration ci-dessous.



Figure 21 - Extrait du dossier d'enquête publique

En page 24, c'est une microvariante (tracé orange sur l'illustration ci-dessous) qui n'a pas été retenue et c'est donc bien le tracé initial ou tracé de base (tracé en violet sur l'illustration ci-dessous) qui figure dans l'enquête parcellaire.



Figure 22 - Extrait du dossier Etudes Préliminaires

## 9 ANNEXES

---

ANNEXE 1 : Courrier de la préfecture

ANNEXE 2 : Compte rendu de la réunion de cadrage du 25 juin 2020

ANNEXE 3 : Cartographies des zones inondées

ANNEXE 4 : Comité technique du 29 janvier 2019