

Aménagement de l'itinéraire ViaRhôna

entre Pierre-Bénite
et Givors



**Dossier de
concertation publique**

Juin 2019





Par Laurent Wauquiez

Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes



La Région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé de donner un coup d'accélérateur en faveur de la réalisation d'un chaînon manquant du grand itinéraire "ViaRhôna", ce qui permettra la traversée complète de Lyon par la voie verte, en direction du sud.

80 % de cette voie royale conçue pour les 2 roues, qui court depuis le Lac Léman jusqu'à la Méditerranée, est réalisée dans notre Région.

Aujourd'hui, la Région est donc fière de répondre à une attente forte en assurant la maîtrise d'ouvrage d'un tronçon stratégique qui manquait encore à la sortie sud de Lyon jusqu'à Givors.

Ainsi, un verrou va sauter, afin de permettre à tous les usagers de traverser entièrement et sans rupture l'espace urbain au sud de Lyon, en rive droite du Rhône, avec l'agrément d'utiliser une voie verte et sécurisée.

La réalisation de ces 18 km de voie aménagée pour les modes doux de déplacement, attendue pour 2021, aura une double utilité : renforcer l'attractivité touristique de l'aire

métropolitaine auprès de publics variés (visiteurs, sportifs, excursionnistes, randonneurs, promeneurs et familles), mais aussi constituer une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens liés au travail, nombreux dans ce secteur.

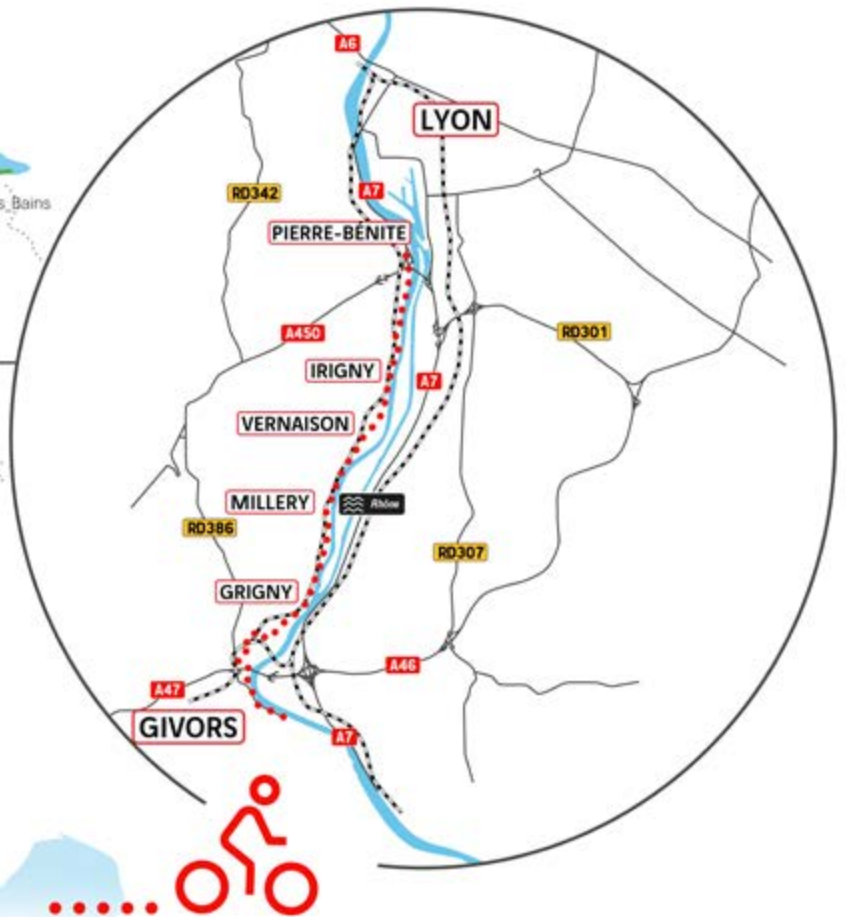
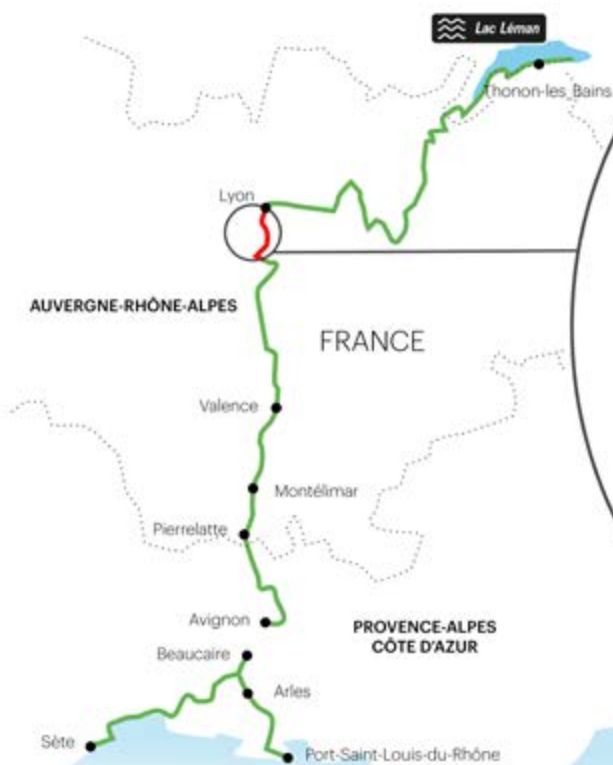
L'action de la Région aura donc des retombées positives pour l'image de l'aire métropolitaine lyonnaise et des communes traversées, pour les activités économiques liées au tourisme et pour la variété des solutions de mobilité offertes au grand public, aptes à répondre à la demande ainsi qu'aux pratiques d'aujourd'hui.

Les habitants des six Communes traversées, les riverains, les utilisateurs potentiels et tous ceux qui sont concernés sont donc invités à s'intéresser de plus près au projet d'itinéraire ViaRhôna au sud de Lyon.

Si vous voulez bien répondre à cet appel, afin de donner votre avis, la Région pourra ainsi tirer le meilleur parti de cette consultation du public, qui se déroulera du 4 juin au 28 juin 2019.



Le projet en un coup d'œil



Les chiffres clés

18 km

La distance
qui relie
Pierre-Bénite
à Givors

6

Communes
concernées

200 000

Nombre d'usagers pressentis

95%

De l'itinéraire en
configuration voie
verte

2020

Date de démarrage
des travaux

3

Aires d'accueil
principales

7,8

Montant des travaux
d'aménagement
(millions € HT)

 Une Véloroute
voie verte,
c'est un itinéraire :

- à moyenne et longue distance qui relie les régions en empruntant tous types de voies, y compris partagées avec les véhicules motorisés si elles sont sécurisées,
- réservé aux déplacements non motorisés des cyclistes, rollers, piétons et personnes à mobilité réduite (faible déclivité),
- qui doit répondre aux caractéristiques de continuité, d'entretien et de sécurité,
- dont le balisage est un jalonnement dédié et uniforme,
- qui offre des services à des étapes-clés, ce qui le rend incitatif.





Sommaire

P. 8 à 11

CONCERTATION : MODE D'EMPLOI

1. L'OBJET DE LA CONCERTATION
2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION
3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION
4. LES ACTEURS DU PROJET
 - LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
 - LES PARTIES PRÉNANTES
5. LE DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

P. 12 à 19

UNE OPPORTUNITÉ POUR LE TERRITOIRE

1. L'ITINÉRAIRE VIARHÔNA
2. LA SECTION ENTRE PIERRE-BÉNITE ET GIVORS
 - A. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE
 - B. FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
 - C. DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES

P.20 à 25

L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

1. DES PAYSAGES CONTRASTÉS
2. UNE BIODIVERSITÉ À PRÉSERVER
3. DES CONTRAINTES À RESPECTER
 - A. RISQUES TECHNOLOGIQUES
 - B. RISQUES D'INONDATION
4. LES PROJETS CONNEXES

P. 26 à 36

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

1. FOCUS SUR LA DÉMARCHE
2. LE TRACÉ ET LES OPTIMISATIONS
 - A. SÉQUENCE CHEMIN DU BARRAGE
 - B. SÉQUENCE DU SMIRIL
 - C. SÉQUENCE GRIGNY-GIVORS NORD
 - D. SÉQUENCE GIVORS CENTRE
 - E. SÉQUENCE GIVORS SUD
3. LES AIRES D'ACCUEIL
 - A. LES AIRES PRINCIPALES
 - B. LES AIRES SECONDAIRES
4. LA RÉALISATION DES TRAVAUX
 - A. LES CONDITIONS DE CIRCULATION
 - B. LA POURSUITE DES ÉCHANGES AVEC LE TERRITOIRE
 - C. LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

P. 37

ET APRÈS LA CONCERTATION ?

1. LE BILAN DE LA CONCERTATION
2. LES ÉTAPES À VENIR



Concertation : mode d'emploi

Qu'est ce qu'un dossier de concertation ?

C'est un document synthétisant les différentes études réalisées ou en cours, qui se veut accessible au grand public. C'est un dossier "d'étape", destiné à introduire le dialogue après avoir exposé l'opportunité du projet.

Ce n'est pas la présentation du projet définitif qui sera, après la phase d'études détaillées, présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

• 1. L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique concerne le projet d'aménagement de l'itinéraire ViaRhôna au sud de la Métropole Lyonnaise, entre Pierre-Bénite et Givors. Organisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Maître d'ouvrage du projet, elle est menée en référence à l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme.

• 2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation est une étape clé dans l'élaboration d'un projet, car elle permet de concevoir un aménagement au bénéfice du territoire et des citoyens.

La concertation publique a pour objectifs de :

- > donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet,
- > écouter, échanger et recueillir l'avis de chacun.

Sur quels sujets donner son avis ?

Chacun peut s'exprimer sur les optimisations proposées pour aménager l'itinéraire, ou encore sur les équipements souhaités, les vocations attendues pour les aires d'accueil...

Il est aussi intéressant de faire part de vos attentes en matière d'information pendant les travaux (affichage, flyers, réunions...).

Les avis recueillis vont permettre de mieux comprendre les attentes de chacun et de les prendre en compte dans la phase d'études détaillées qui sera engagée après la concertation publique.

Échanger

2 réunions publiques et 3 moments d'accueil pour échanger avec l'équipe en charge du projet

Réunion publique	Jeudi 6 juin	À 18h30	Salle des fêtes Rue de la salle des fêtes 69390 Vernaison
Réunion publique	Jeudi 13 juin	À 18h30	Centre Brenot 5 rue Waldeck-Rousseau 69520 Grigny
Moment d'accueil	Mercredi 19 juin	De 14h à 17h30	Mairie de Pierre-Bénite Place Jean Jaurès 69310 Pierre-Bénite
Moment d'accueil	Samedi 22 juin	De 10h à 17h30	SMIRIL 17 rue Adrien Dutartre 69520 Grigny
Moment d'accueil	Mercredi 26 juin	De 14h à 17h30	Mairie de Givors Place Camille Vallin 69700 Givors



• 3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Du mardi 4 juin au vendredi 28 juin 2019, la Région Auvergne-Rhône-Alpes propose à toutes les personnes concernées par l'aménagement de l'itinéraire ViaRhôna entre Pierre-Bénite et Givors de s'informer et de donner leur avis sur le projet.

Les modalités de la concertation ont été fixées par délibération du Conseil Régional n° CP-2019-03 / 17-161-2911 du 29/03/2019.

Pour s'informer et donner son avis

Les expositions installées dans les lieux d'accueil de la concertation, aux heures habituelles d'ouverture au public :

- > À l'Hôtel de Région
- > Dans les mairies des communes concernées
- > au SMIRIL

La plateforme participative

jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/viarhona
accessible depuis le site :
www.auvergnerhonealpes.fr

Les réunions publiques et moments d'accueil du public en présence des représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Il est également possible de donner son avis

par courrier :

Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes
Direction des Transports
Service Maîtrise d'Ouvrage Infrastructures
Routières et Linéaires
Concertation publique ViaRhôna
1 esplanade François Mitterrand
CS 20033
69269 Lyon cedex 02

Hôtel de Région

1 esplanade François Mitterrand
69002 Lyon

Mairie de Pierre-Bénite

Place Jean Jaurès
69310 Pierre-Bénite

Mairie d'Irigny

7 Avenue de Bezange
69540 Irigny

Mairie de Vernaison

24 Place du 11 Novembre 1918
et du 8 Mai 1945
69390 Vernaison

Mairie de Millery

Avenue Saint-Jean
69390 Millery

Mairie de Grigny

3, avenue Jean Estragnat
69520 Grigny

Mairie de Givors

1 Place Camille Vallin
69700 Givors

SMIRIL

17 Rue Adrien Dutartre
69520 Grigny

Un processus continu de concertation

La concertation avec les acteurs du territoire (mairies, collectivités, associations...) a débuté en amont de la présente concertation publique par des rencontres et des temps d'échanges.

Depuis 2017, de nombreux acteurs participent à la définition du projet, en particulier :

- > la Métropole de Lyon
- > les communes d'accueil du projet : Pierre-Bénite, Irigny, Vernaison, Millery, Grigny, Givors
- > la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), concessionnaire des rives du Rhône
- > le Syndicat Mixte du Rhône des Iles et des Lônes (SMIRIL), chargé de la réhabilitation et de la valorisation de l'Espace Nature des Iles et Lônes du Rhône
- > le Comité Régional du Tourisme Auvergne Rhône-Alpes Tourisme
- > SNCF Réseau, propriétaire et principal concessionnaire du réseau ferré national
- > l'État, représenté par la Préfecture du Rhône et les services de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes
- > les associations concernées par l'utilisation de l'itinéraire : Givors à Vélo, Valve, Cyclatitude, la FFCT Rhône-Alpes, AF3V, La Ville à vélo...

Une étude de perception a été réalisée auprès des acteurs locaux en 2018 par un cabinet indépendant. Elle a permis de faire le point sur les attentes et les recommandations afin de les prendre en compte dans le processus d'élaboration du projet.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage à poursuivre les échanges avec tous les acteurs du territoire jusqu'à la mise en service de l'aménagement.

• 4. LES ACTEURS DU PROJET

LA RÉGION

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

La Région Auvergne-Rhône-Alpes assure la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de l'itinéraire ViaRhôna entre Pierre-Bénite et Givors. À ce titre, elle définit les objectifs du projet, son budget et son calendrier. Elle finance l'investissement, pilote les études et les travaux.

LES PARTIES PRENANTES

Les parties prenantes représentent toutes les personnes physiques ou morales concernées par l'aménagement de l'itinéraire ViaRhôna entre Pierre-Bénite et Givors : les habitants et les associations de riverains, les élus, les acteurs économiques (entreprises, commerçants, chambres consulaires...), les associations cyclistes et environnementales, les futurs utilisateurs...

• 5. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

2017

Juin 2017

Délibération approuvant le déploiement d'un dispositif qui permet le maillage régional des 6 itinéraires prioritaires Véloroutes et voies vertes

Janvier 2018

Étude de faisabilité et recherche d'options de tracés

Fin 2018

Étude de perception menée auprès des acteurs

2018

Entre juin 2018 et la concertation

Études préliminaires et rencontre des acteurs concernés

29 mars 2019

Délibération approuvant les modalités de concertation



2019

Du 4 au 28 juin 2019
Concertation publique

3^{ème} trimestre 2019

- Élaboration du bilan de la concertation
- Études techniques d'avant-projet

2020

1^{er} semestre 2020

Enquête Publique

2^{ème} semestre 2020

- Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- Démarrage des travaux d'aménagement

2021

2021

Mise en service des premiers tronçons entre Pierre-Bénite et Givors



Une opportunité pour le territoire

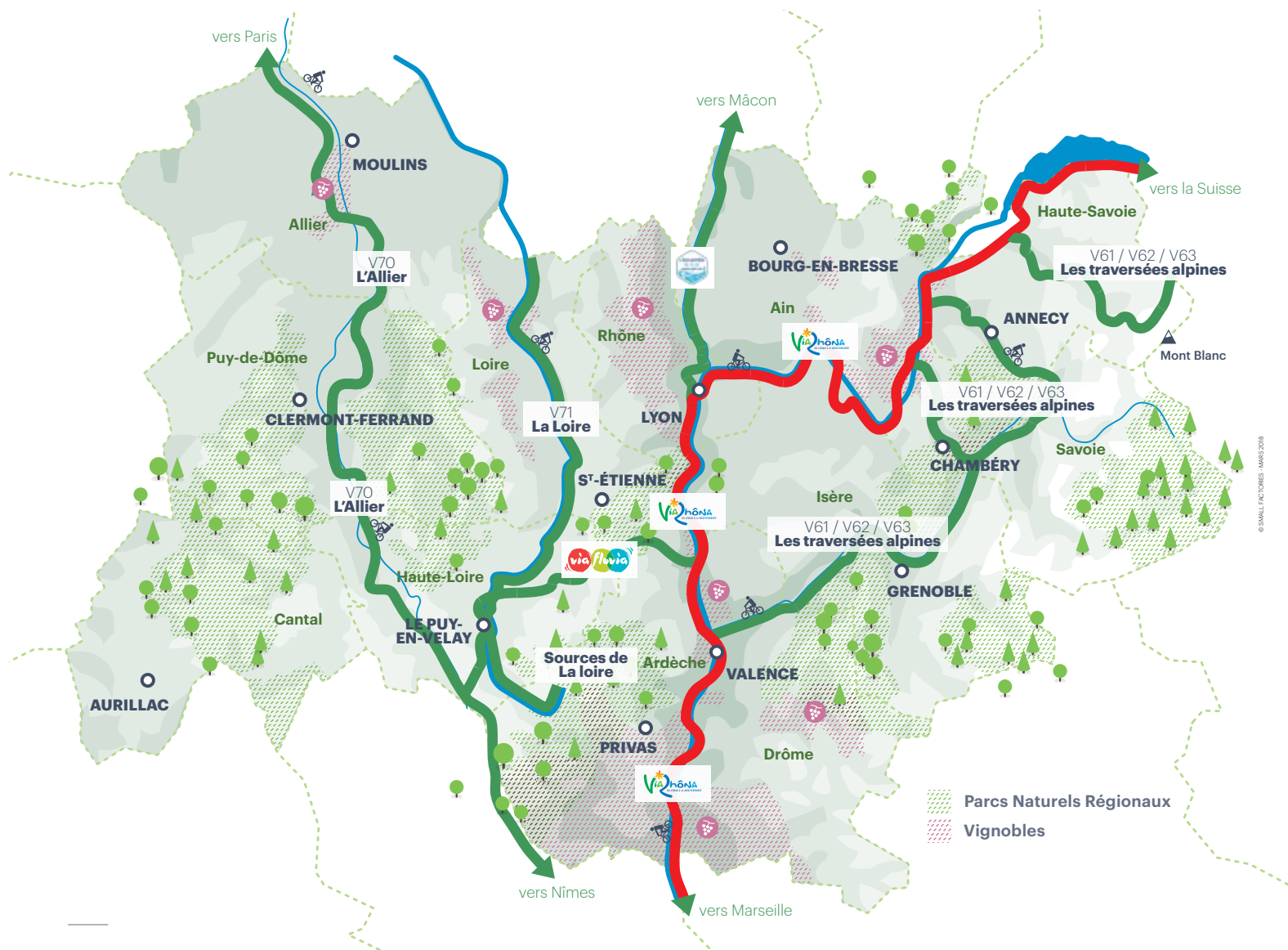


La ViaRhôna, partie française de l'EV17, comporte 818 km. Elle est réalisée à 80% sur le territoire Rhône-alpin. La section Lyon / Loire-sur-Rhône est l'un des tout derniers maillons restant à aménager.

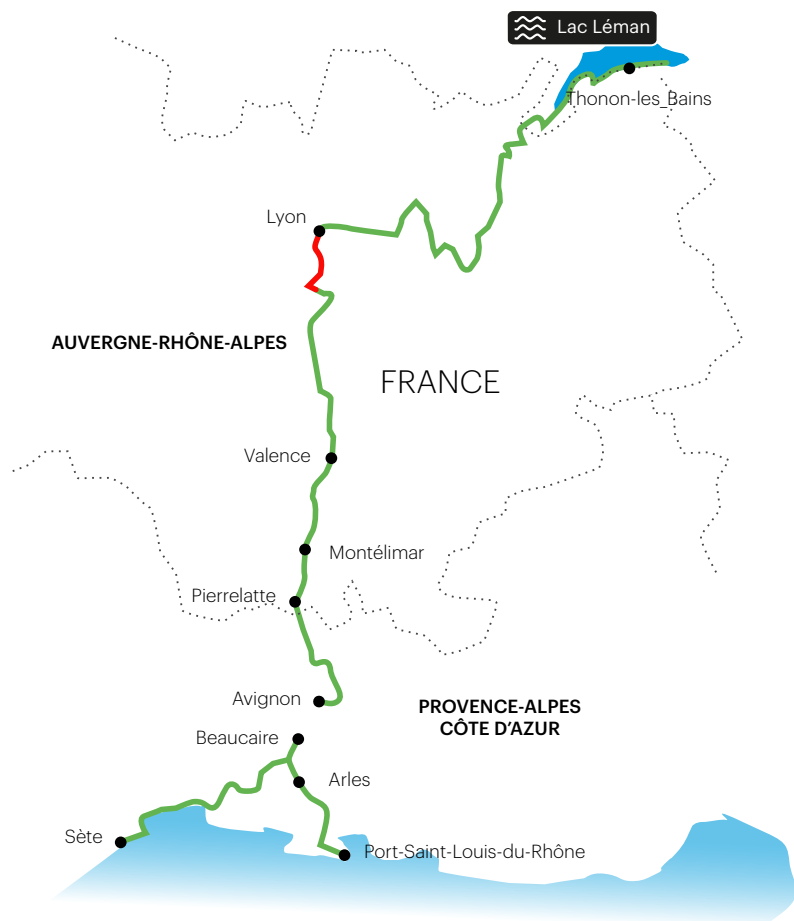
L'itinéraire ViaRhôna fait partie des six itinéraires d'intérêt régional structurants ciblés par la délibération de juin 2017 de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur les Véloroutes voies vertes

et des objectifs prioritaires du Plan Rhône, avec le soutien du Programme Interrégional FEDER* Rhône Saône.

La ViaRhôna compte 2,6 millions d'habitants à moins de 5 km de l'itinéraire. Le potentiel de fréquentation est l'un des plus élevés des grands itinéraires nationaux et la véloroute a tous les atouts pour devenir une des principales destinations du tourisme à vélo en Europe.



© SMALL FACTORIES - AMIS 2018



• 1. L'ITINÉRAIRE VIARHÔNA

L'itinéraire cyclable franco-suisse de 1 173 km "ViaRhôna, du Léman à la Méditerranée" débute dans les Alpes suisses, là où le Rhône prend sa source. Il s'achève sur la côte méditerranéenne française, à l'embouchure du fleuve.

En chemin, le fleuve et la Véloroute traversent de belles cités européennes comme Genève, Lyon ou Avignon, et permettent de découvrir des territoires riches en offres touristiques.

Promu par France Vélo Tourisme, une association d'intérêt général qui a pour vocation de développer le tourisme cycliste en France, cet itinéraire a intégré en décembre 2015 le réseau européen Euro Vélo sous la dénomination "EV17".



Maîtrise d'ouvrage
Métropole de Lyon
7 km

1^{ère} phase Lyon-Oullins : 2020
2^{ème} phase Pierre-Bénite : 2025-2030

Maîtrise d'ouvrage
Région Auvergne-
Rhône-Alpes
18 km

Début des travaux : fin 2020

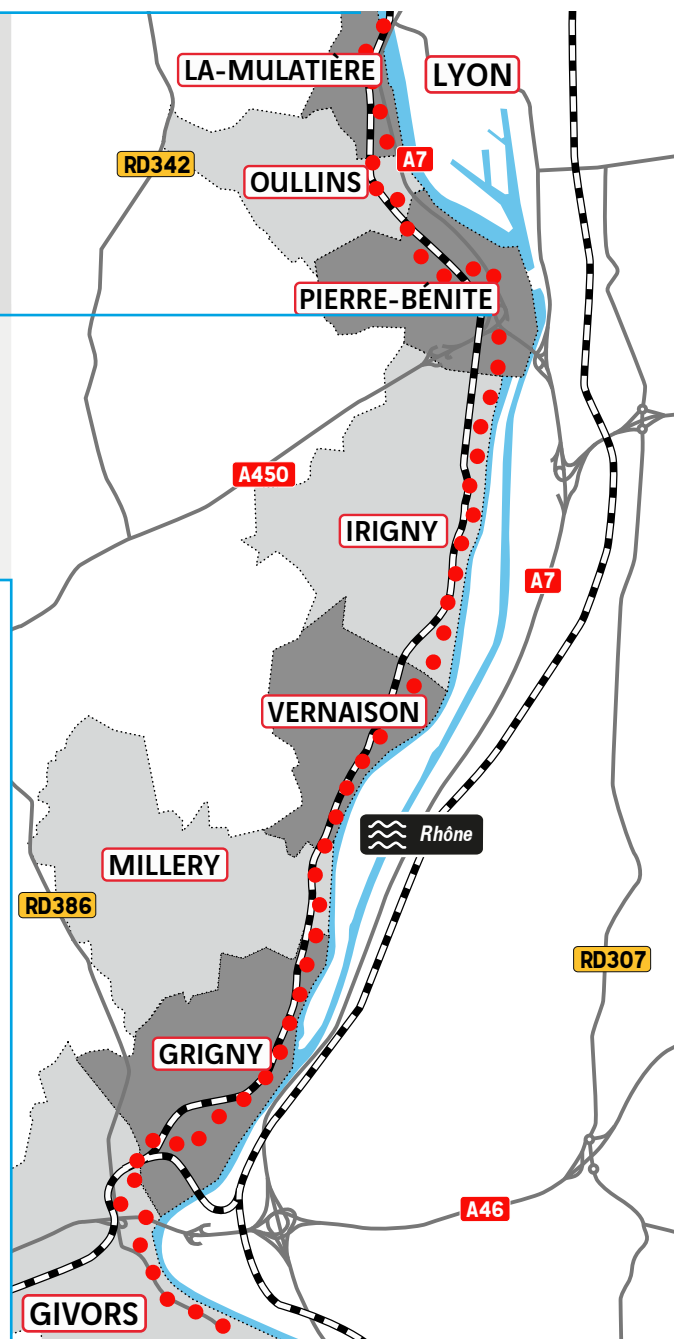
Un aménagement en rive droite du Rhône

Entre juillet 2017 et janvier 2018, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a mené une étude de définition du tracé ViaRhône en associant les collectivités concernées, les communes traversées, les partenaires du Plan Rhône et les associations de cyclistes.

La solution retenue pour le tracé définitif de l'itinéraire ViaRhône est un tracé de 25 km situé en rive droite du fleuve Rhône depuis le pont Raymond Barre.

La maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la ViaRhône sur le territoire de la métropole lyonnaise est assurée par :

- > la Métropole de Lyon pour les 7 kilomètres d'itinéraire entre Lyon et Pierre-Bénite ;
- > la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour les 18 kilomètres qui relient Pierre-Bénite à Givors.







• 2. LA SECTION ENTRE PIERRE-BÉNITE ET GIVORS

Le tracé envisagé prend naissance au sud de l'échangeur A450/A7, sur la commune de Pierre-Bénite ; il longe le Rhône en rive droite et traverse les communes d'Irigny, Vernaison, où il chemine sur le territoire du Syndicat Mixte du Rhône des Îles et des Lônes (SMIRIL), Millery, Grigny et Givors pour rejoindre le débouché de la Véloroute à Loire-sur-Rhône, au sud de Givors.

L'itinéraire représente un linéaire de 18 kilomètres situés en zone urbaine, périurbaine et naturelle, sur les terrains des Voies Navigables de France (VNF), concédés à la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et gérés par le SMIRIL.

Le site bénéficie d'excellentes conditions pour accueillir la ViaRhôna et valoriser le territoire en particulier en renforçant l'attractivité touristique, en favorisant le développement économique, et en permettant la découverte du patrimoine naturel traversé.

A. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE

Une ambition régionale pour le vélo

La Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage en faveur du tourisme à vélo, dont l'essor contribue à véhiculer une image dynamique et responsable de son territoire, fortifie son identité et son attractivité internationale. Pour cela, elle peut s'appuyer sur une palette de paysages variés et uniques.

Capitaliser sur l'existant

La zone géographique du projet dispose d'une trentaine de points d'intérêt susceptibles de participer à des thématiques de découverte, en particulier :

- > le **patrimoine naturel** : le fleuve Rhône et ses abords accueillent une biodiversité remarquable dans le secteur géré par le SMIRIL ;
- > l'**histoire industrielle** du site : des paysages, traditions et savoir-faire à découvrir ;
- > le **patrimoine bâti et architectural** varié : châteaux, chapelles, rotonde, Cité des étoiles... ;
- > les **parcs et jardins** remarquables, accessibles au public, parcours à obstacles à Vernaison ;
- > le **patrimoine ferroviaire** à Givors : dispensaire SNCF, rotonde... ;
- > la **vigne et l'arboriculture**.



Le tourisme à vélo est l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français. En 2016, elle représentait 9 millions de séjours au cours desquels les Français ont pratiqué le vélo ou le VTT, correspondant à un chiffre d'affaires total de l'ordre de 2 milliards d'euros. On compte 13 600 km de Véloroutes et voies vertes aménagées et des itinéraires phares assez réputés. Le schéma national des Véloroutes et voies vertes (SN3V) prévoit à terme 22 000 km de linéaire. L'investissement des collectivités locales (Départements et Régions) avoisine 1,5 milliard d'euros sur dix ans.

Les retombées économiques sont au rendez-vous ; elles varient de **16 700 €** par km en Bretagne à **30 000 €** pour la Loire à vélo. Avec les événements cyclistes (on recense environ 4 500 événements annuels liés au tourisme à vélo organisés par la seule Fédération française de cyclotourisme dont le Tour de France), les retombées économiques annuelles sont estimées à **4,5 milliards d'euros**.



B. FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'engagement de la Région

Le tourisme à vélo génère des retombées économiques et des emplois si le territoire offre des services tels qu'hébergement, restauration, location et réparation de vélos. Le panier moyen du touriste à vélo est de 68 € par jour. En soutenant le développement de Véloroutes, la Région a pour ambition de générer des dynamiques économiques, notamment des créations d'emplois dans les activités de loisirs.

Ce tronçon de la ViaRhôna présente une bonne accessibilité routière avec la proximité de plusieurs autoroutes et échangeurs, de nombreuses lignes de transports en commun, ainsi que ferroviaires, puisque 5 gares assurent des liaisons fréquentes, directes et rapides depuis Lyon ou Saint-Etienne. En outre, le projet de halte ferroviaire à Irigny offrira un accès supplémentaire à la ViaRhôna.

L'offre de services

L'aménagement de la ViaRhôna représente une opportunité pour développer l'offre d'hébergements et de services liés aux cycles ; cela peut permettre également à certains commerces habituellement saisonniers de fonctionner toute l'année. Les commerces potentiellement utiles aux usagers de la ViaRhôna ont été recensés. Une abondance de commerces de bouche et de services (information touristique, supérettes, distributeurs, magasins de sport, médecins, pharmacies...) est un contexte idéal pour accueillir une clientèle excursionniste.





C. DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES

Le développement des "modes doux"

Le développement du vélo en tant que mode fonctionnel de déplacement contribue à l'essor des mobilités propres, comme le préconise l'article 40 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV). La politique générale menée depuis une vingtaine d'années priorise notamment le report modal vers les modes de transports les moins émissifs en polluants et gaz à effet de serre, comme la marche et l'usage du vélo. Elle répond au double enjeu de fournir une alternative aux véhicules motorisés (apaisement de la circulation) et d'agir en faveur de la santé publique.



La cohabitation des modes de déplacement

Sur ce tronçon, la ViaRhôna intéresse différents profils d'utilisateurs dont l'aménagement doit tenir compte en termes de réponse à la variété des attentes d'une part, et de cohabitation d'autre part :

- > **les utilisateurs "excursionnistes"** : cette typologie d'utilisateurs est le principal public cible du tronçon. Les déplacements de loisirs sont plutôt lents, prévus peu de temps à l'avance, ponctués de haltes. Ils s'organisent en randonnée d'au maximum une journée et concernent un public qui se déplace en famille ou entre amis, avec un objectif de découverte et de plaisir. Les motivations des cyclistes interrogés sont 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.
- > **les utilisateurs "pendulaires" ou "domicile-travail"** : un enjeu pour ce tronçon, les voyages utilitaires sont plutôt rapides, quotidiens et directs ; ce type de déplacements pèse 11 % à Lyon contre seulement 2 à 4 % avant et après Lyon. Ils concernent un public qui se déplace en solo, avec un souci d'efficacité. Il a tendance à croître avec l'émergence du vélo à assistance électrique.
- > **d'autres utilisateurs** : l'itinéraire peut aussi accueillir des piétons, des coureurs, des randonneurs à cheval, trottinettes, gyropodes ou rollers et des petits véhicules d'entretien (CNR, SMIRIL, Métropole...).







L'environnement du projet

Dans le cadre des études préliminaires, la Région a mandaté une équipe de spécialistes pour établir l'état des lieux du territoire traversé par la ViaRhôna, entre Pierre-Bénite et Givors, l'objectif étant de connaître précisément l'environnement du projet afin de considérer toutes les caractéristiques du territoire.

Parallèlement, la Région a organisé 32 réunions techniques avec l'ensemble des acteurs concernés par le projet, le but étant de recueillir les attentes de chacun.

C'est la combinaison de ces études préliminaires et des échanges avec les acteurs concernés qui a dicté les aménagements envisagés et présentés dans le cadre de la concertation publique.

• 1. DES PAYSAGES CONTRASTÉS

La particularité du tronçon Pierre-Bénite / Givors est de traverser des paysages variés. Du Nord au Sud, l'on rencontre :

- > une séquence naturelle, dans le périmètre du SMIRIL où l'usager emprunte des chemins forestiers et circule le long des berges naturelles du Rhône, sur des chemins alluviaux et des îles... ;
- > des séquences plus urbaines en circulant dans le centre et les quais de Givors ou sur des routes départementales très fréquentées comme à Grigny ;
- > une séquence plus "industrielle" lorsque l'usager longe la voie ferrée ou le site pétrolier à Givors...

Le projet veut tenir compte de ces contrastes et proposer des aménagements adaptés à chaque séquence pour les valoriser.

LYON

PIERRE-BÉNITE

IRIGNY

VERNAISON

MILLERY

GRIGNY

GIVORS

- Tracé ViaRhôna
- Voie ferrée
- ★ Point d'intérêt paysager
- ★ Point d'intérêt urbain
- ★ Point d'intérêt patrimonial
- ★ Point d'intérêt fluvial
- Boisement
- Prairie
- 👁 Point de vue

Terrain de football
Restaurant et
aire de pique-nique

Rue de la halte

Aire sportive

Tour
Rue Dutartre

Place
de la Liberté

Jetée en pierre

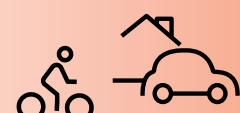
Jetée en pierre

Passage à traile et voie pavée

Île de la
Chèvre

Parc
Île de la
Table ronde

Parc





• 2. UNE BIODIVERSITÉ À PRÉSERVER ET À VALORISER

L'état des lieux fait ressortir les sensibilités environnementales en matière de milieu naturel, de zones humides et de biodiversité.

Le projet traverse 4 espaces remarquables : deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (couramment abrégées par le sigle ZNIEFF), un espace naturel sensible (ENS) et des "zones humides".

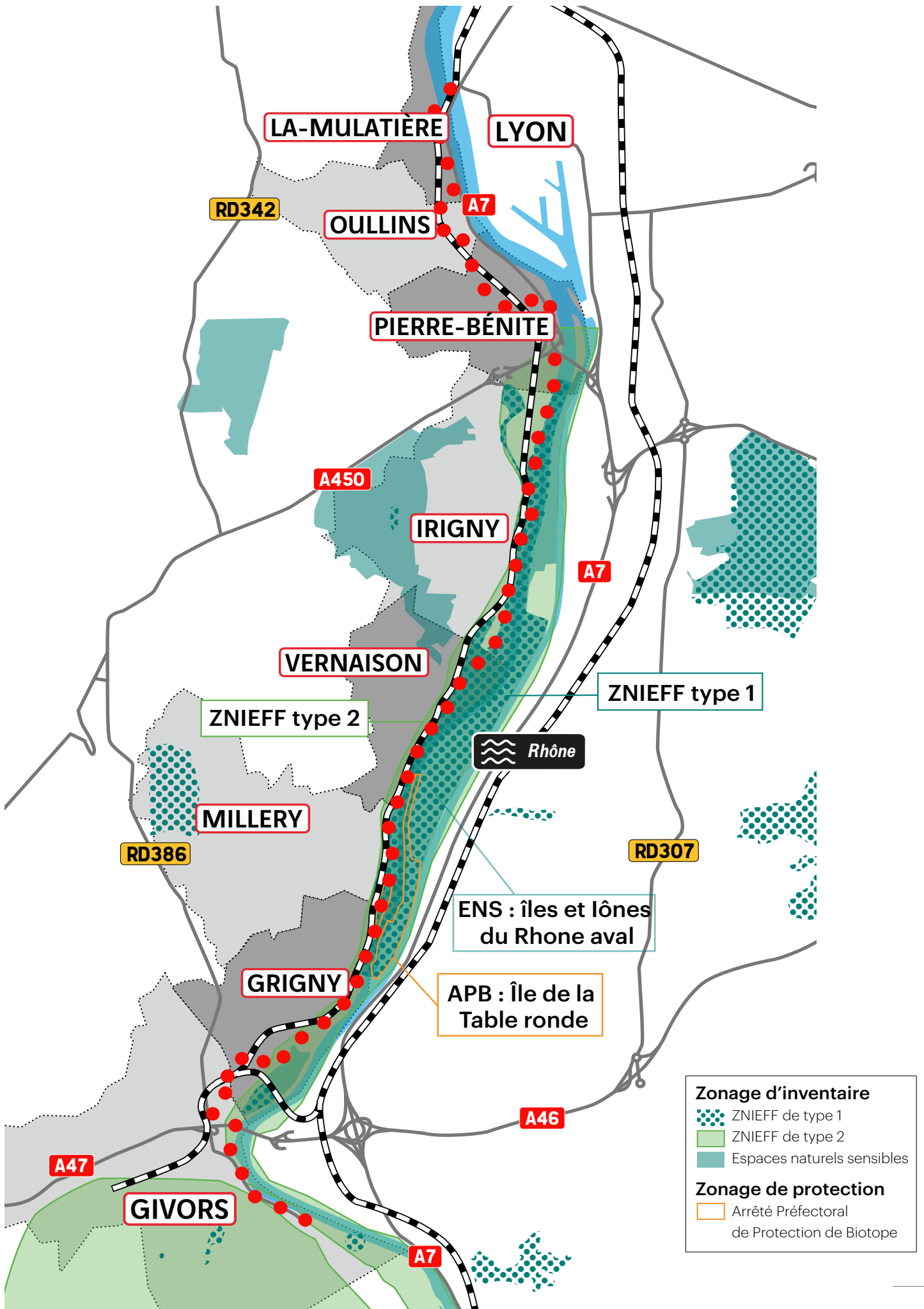


Une attention particulière est portée à :

- > **La ZNIEFF de type I "Vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Grigny"** couvre l'ensemble du lit naturel du Rhône entre le barrage de Pierre-Bénite et la pointe sud de l'île de la Table ronde. Son intérêt écologique repose sur la présence de nombreuses espèces d'orchidées et de nénuphars, de poissons tels le Chabot ou le Brochet, au moins 118 espèces d'oiseaux tels que le Martin-pêcheur d'Europe ou le Faucon hobereau ainsi que des mammifères comme le Castor d'Europe.
- > **La ZNIEFF de type II "Ensemble fonctionnel formé par le moyen Rhône et ses annexes fluviales"** délimite l'habitat de nombreux poissons tels que l'Alose, l'Anguille ou la Lamproie, d'insectes (libellules), d'oiseaux (Sterne pierregarin), et de fleurs protégées (orchidées).
- > **L'ENS "Iles et îlons du Rhône aval"** est un espace de 700 ha qui accueille 63 espèces nicheuses d'oiseaux, 31 espèces de poissons, 8 espèces d'amphibiens, 28 espèces de libellules.
- > **Les zones humides** : notamment à Irigny, depuis la traversée du ruisseau de la Mouche jusqu'à hauteur de la rue de la Halte, à Vernaison, à la limite communale avec Irigny, à Grigny et le cours du Garon à Givors.

Cette attention sera renforcée dans le cadre des études détaillées, pour veiller à la préservation des zones sensibles, notamment le maintien des alignements d'arbres, l'accessibilité au Rhône, la tranquillité des espèces animales.

Il s'agira également de favoriser leur découverte dans le respect des sites.





• 3. DES CONTRAINTES À RESPECTER

D'une part, une attention particulière sera portée à certains points de passage, afin que tous les publics, y compris les familles avec de jeunes enfants, se sentent en sécurité, notamment au niveau des zones de circulation partagée sur la RD 315 ou le long de la voie ferrée, qui exige un éloignement minimum (à 3 m des supports de caténaire et à 5 m du bord du rail extérieur).

D'autre part, l'état des lieux permet de connaître les périmètres de protection en matière de risques industriels et d'inondation.



A. RISQUES TECHNIQUES ET TECHNOLOGIQUES

Le classement SEVESO de certains sites et la présence de zones assujetties à des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) sont des paramètres qui ont une influence sur le tracé en imposant d'éviter le périmètre de l'établissement pétrolier à Givors, et celui de la vallée de la chimie.

B. RISQUES D'INONDATION

Il faut en outre tenir compte des zones assujetties à 2 Plans de Prévention des Risques Naturels d'inondation (PPRni) :

- > **le PPRni de la Vallée du Rhône aval** a été prescrit afin de tenir compte des crues du Rhône importantes et récurrentes,
- > **le PPRni du Garon** a été prescrit afin de tenir compte des 27 communes du bassin versant, pour les problématiques de ruissellement et l'encadrement de l'urbanisation sur l'ensemble des zones inondables.





• 4. LES PROJETS CONNEXES

L'état des lieux donne par ailleurs un panorama des projets connexes programmés dans le secteur.

- > L'aménagement de la bretelle d'Irigny mené par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes en 2018 a consisté à aménager les échangeurs entre l'A450 et l'A7 et le boulevard périphérique de Lyon afin de pallier les dysfonctionnements existants et améliorer les conditions de circulation dans un secteur fréquemment saturé ;
- > L'aménagement de la halte ferroviaire d'Irigny-Yvours, porté par SNCF Réseau et la Métropole de Lyon consiste à créer deux quais de 170 mètres de long, un accès côté entreprise JTEKT au nord du bâtiment voyageurs, une passerelle piétonne pour la traversée de la plateforme ferroviaire et un parking de rabattement tous modes (voitures, vélos, transports en communs...) d'ici fin 2019 ;
- > Le projet d'effacement des marges alluviales conduit par la CNR comprend des travaux de réactivation de la dynamique fluviale par la restauration morphologique des rives ;
- > La requalification du Parc du Rhône à Grigny ;
- > La reconfiguration de la place Jean Berry à Givors qui va apporter plus de sécurité aux usagers, qu'ils soient automobilistes ou piétons, et fluidifier la circulation à l'entrée de la ville (végétalisation, matérialisation du stationnement, nouvelle signalisation...) d'ici fin 2019.



Projet de la halte ferroviaire d'Irigny-Yvours.



Exemple de travaux d'effacement de marges alluviales.



Projet de reconfiguration de la place Jean Berry à Givors.



Le projet soumis à la concertation

• 1. FOCUS SUR LA DÉMARCHE

Une étude de faisabilité a été portée par la Région, de juillet 2017 à janvier 2018 en associant les collectivités concernées (dont la Métropole de Lyon), les communes traversées, les partenaires du Plan Rhône (dont la CNR) et les associations de cyclistes. Elle a permis d'arrêter une solution de tracé en rive droite du Rhône.

À partir de cette étude préliminaire, des études plus poussées ont été réalisées. Couplées à l'étude de perception et à la rencontre des acteurs, elles ont conduit à :

- > affiner l'état des lieux et prendre en compte les principales préconisations dans la définition du tracé définitif,
- > envisager l'optimisation de l'itinéraire dans certains secteurs.

C'est cet itinéraire ainsi que ses optimisations qui sont aujourd'hui présentés au public et soumis à la concertation.

• 2. LE TRACÉ ET LES OPTIMISATIONS

Ce chapitre présente le tracé envisagé ainsi que les cinq séquences concernées par une amélioration de la solution initiale.

A. SÉQUENCE CHEMIN DU BARRAGE

L'itinéraire débute au giratoire récemment créé dans le cadre du projet de bretelle d'Irigny, suit le chemin du barrage en longeant successivement la station de traitement des eaux de Pierre-Bénite et un équipementier automobile, pour accéder ensuite aux portes du territoire du SMIRIL.

L'implantation d'une aire d'accueil avec 50 places de stationnement est proposée à l'amorce de ce tronçon.

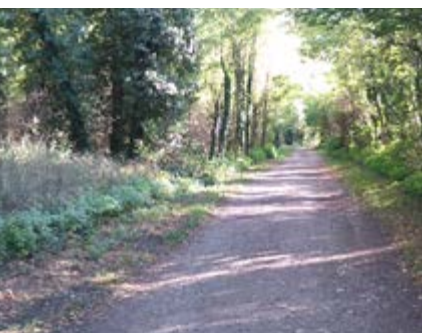
Véritable porte d'entrée de la section à aménager, il est intéressant de mettre en scène l'accès à la Véloroute, d'apporter un niveau d'équipement confortable et une cyclabilité maximale, car cette séquence est caractérisée par un trafic domicile-travail important.

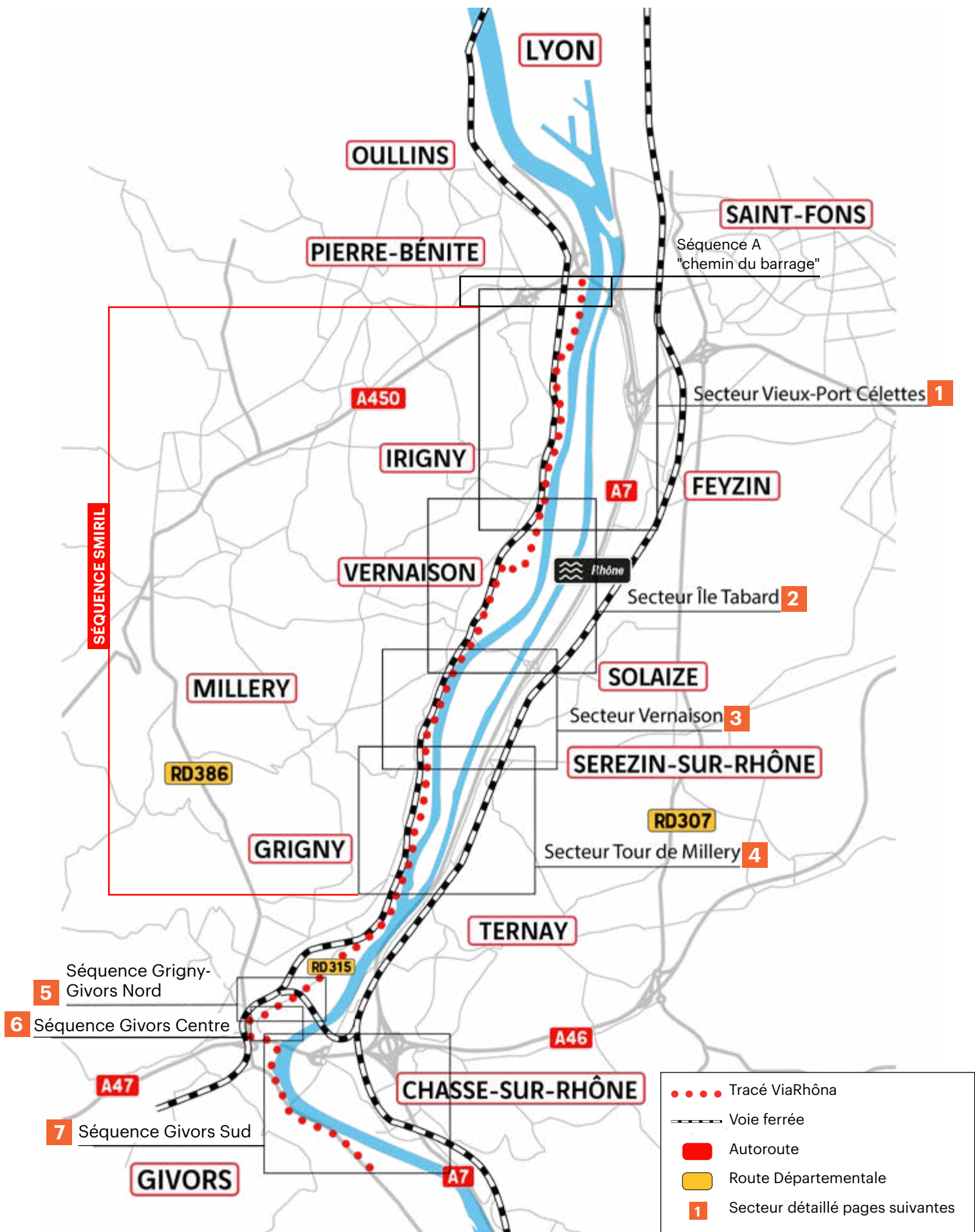
B. SÉQUENCE SMIRIL

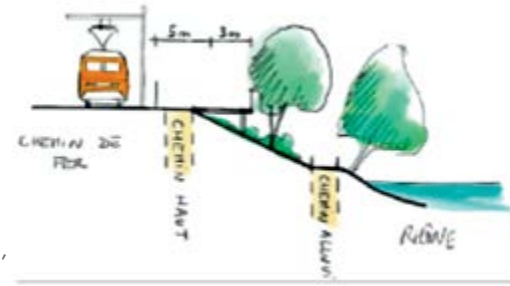
Dans le périmètre du SMIRIL, l'espace naturel doit être à la fois mis en valeur et le plus possible préservé, c'est pourquoi le tracé a pu évoluer pour éviter les zones les plus fragiles et qu'il ne sera pas implanter d'aire d'accueil dans cette séquence.

Un revêtement particulier permet d'éviter les coupures écologiques et/ou l'impact sur les zones humides, des aménagements spécifiques ainsi qu'une signalétique d'approche et d'accueil visent à définir les "seuils" ou "portes d'entrée" de l'itinéraire.

La séquence SMIRIL se décompose en 4 secteurs.

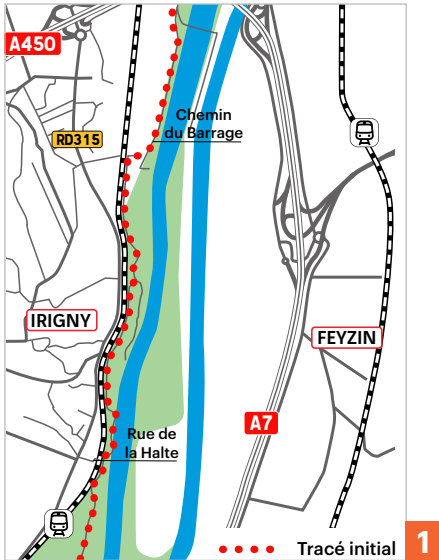






Secteur Vieux-Port Célettes

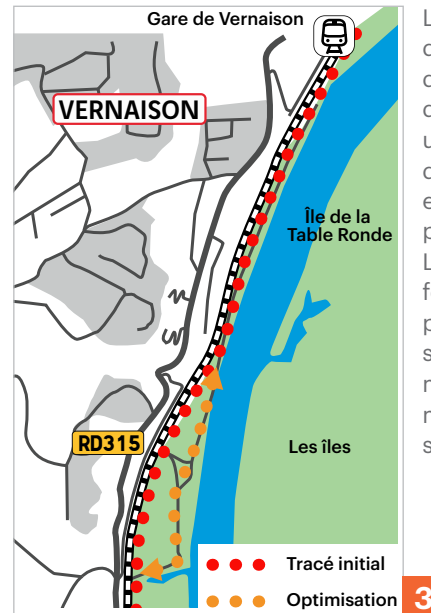
C'est le premier secteur d'immersion dans le périmètre du SMIRIL. L'itinéraire emprunte en voie verte le chemin forestier existant sur les premiers kilomètres après le chemin du barrage jusqu'à la rue de la Halte (secteur du bac à traile d'Irigny et gazoduc aérien).



N'étant pas assujéti à une contrainte particulière de proximité avec le réseau SNCF, mais contraint par un impact potentiel du projet des marges alluviales, proposition est faite de maintenir le tracé de l'étude de faisabilité, ce malgré un relatif éloignement du chemin de bord de Rhône et sa qualité paysagère.

Secteur Vernaison

À l'entrée de Vernaison, l'itinéraire longe les équipements sportifs, puis les abords du domaine ferroviaire. La proximité de la voie ferrée impose de réaliser, sur un certain linéaire, un aménagement spécifique, sorte de passage en encorbellement pour s'en éloigner.

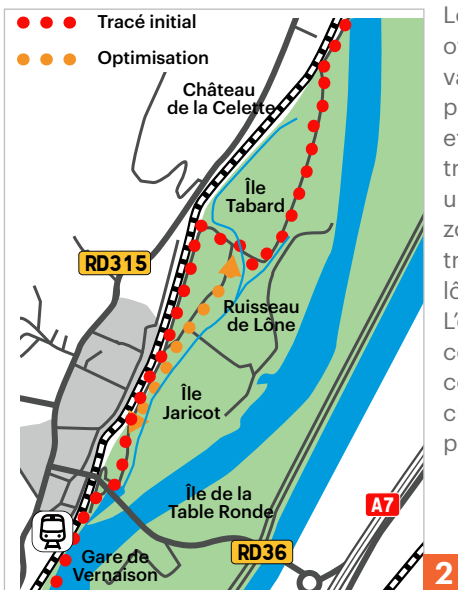


L'optimisation propose d'utiliser un chemin déjà existant qui, bien que submersible, offre une traversée variée, des vues sur le Rhône, en s'éloignant de l'emprise ferroviaire. Les études détaillées feront l'inventaire précis de la biodiversité locale, en vue de mettre en œuvre les mesures nécessaires à sa préservation.

Secteur Ile Tabard

Après une déambulation sur une portion existante du chemin de l'île Tabard, l'itinéraire emprunte des chemins d'exploitation agricole.

Dans ce secteur, une optimisation du tracé est envisagée.

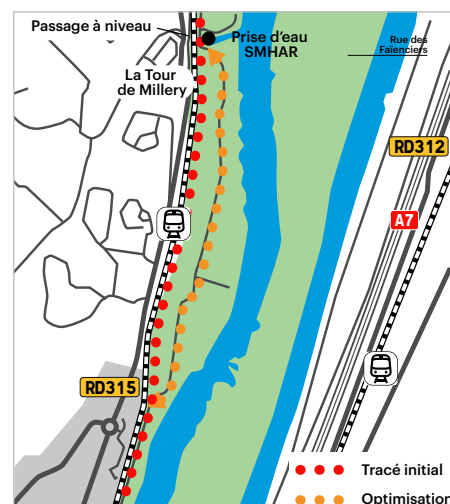


Les deux solutions offrent une traversée variée avec une parenthèse naturelle et agricole, mais le tracé initial présente un fort impact sur la zone naturelle car il est très proche du bord de lône (ruisseau). L'optimisation, plus courte de 300 m, consiste à réutiliser un cheminement existant pour éviter cet impact.

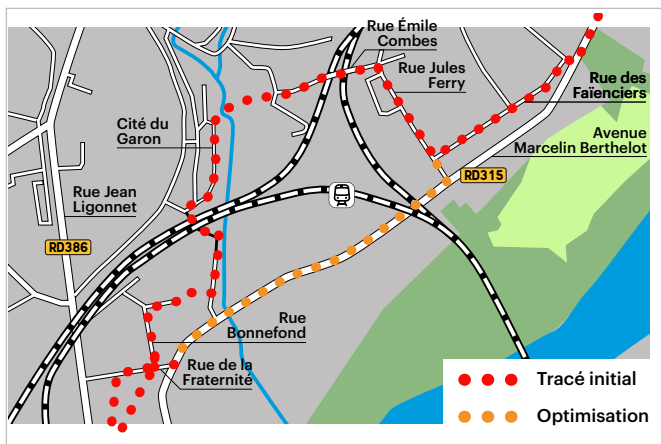
Secteur Tour de Millery

Après la darse (bassin intérieur), la prise d'eau du Syndicat Mixte d'Hydraulique Agricole du Rhône (SMHAR) et la liaison avec le passage à niveau de la Tour de Millery, le tracé initial longe en grande partie la voie ferrée, ce qui oblige à créer des pontons pour respecter les contraintes réglementaires d'éloignement.

En revanche, une optimisation du tracé consiste à réutiliser des chemins existants déjà carrossables, ce qui offre une



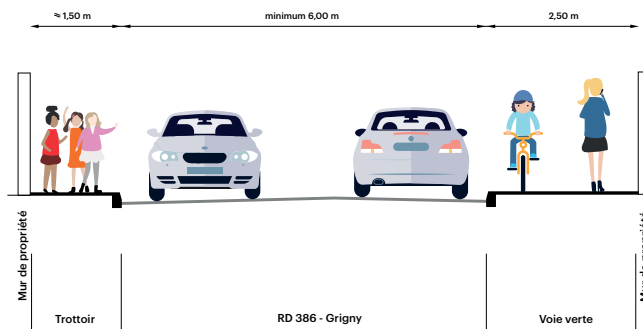
parenthèse naturelle en bord de fleuve, tout en s'éloignant du domaine ferroviaire comme dans le secteur précédent. Là encore, il s'agira d'être attentif au respect de la faune et de la flore, grâce à des études complémentaires.



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.

5



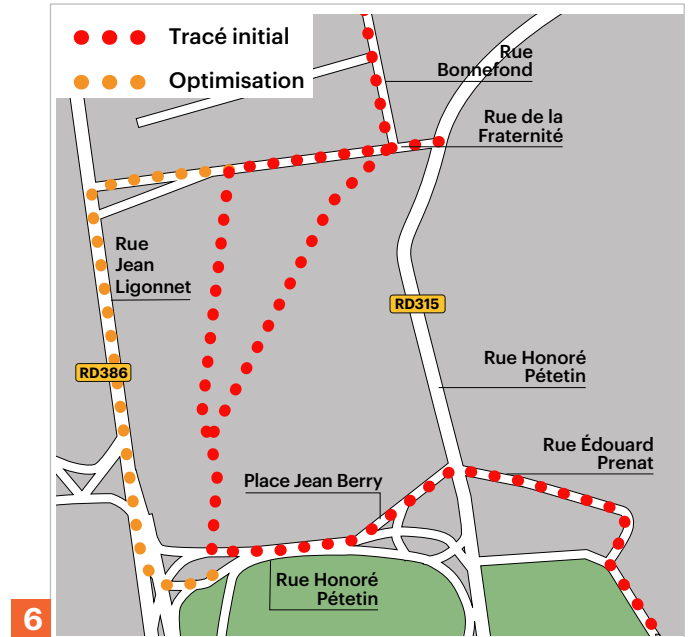
Le tracé envisagé dans l'étude initiale est assez sinueux et présente l'inconvénient de franchir le Garon en zone inondable, avec une incidence sur le lit mineur.

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.

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 Pétetin 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

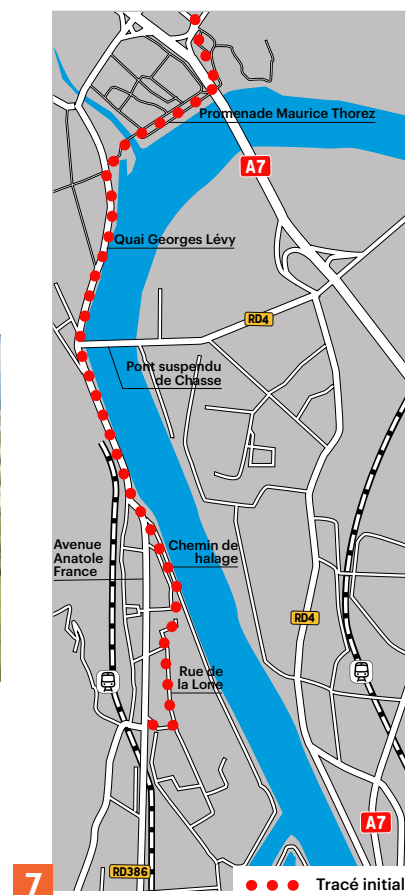


Rue de Ligonnet - Insertion de bandes cyclables

E. SÉQUENCE GIVORS SUD

Une fois la place Jean Berry traversée, l'itinéraire se poursuit sur le chemin existant en contre-bas du talus de l'autoroute A47 (au pourtour du parking du Port de Givors). Il récupère ensuite les aménagements existants de la promenade Maurice Thorez. L'insertion de la ViaRhôna prévue en voie verte sur les quais Georges Lévy et Rosenberg est maintenue côté Rhône avec préservation des arbres.

Une fois que la route départementale se détache du Rhône, la voie verte est maintenue sur le chemin de halage. Le tracé prévoit ensuite de rejoindre le chemin de la Lône à travers des parcelles communales. Compte-tenu de la pertinence de cette solution, il n'est pas proposé d'optimisation.



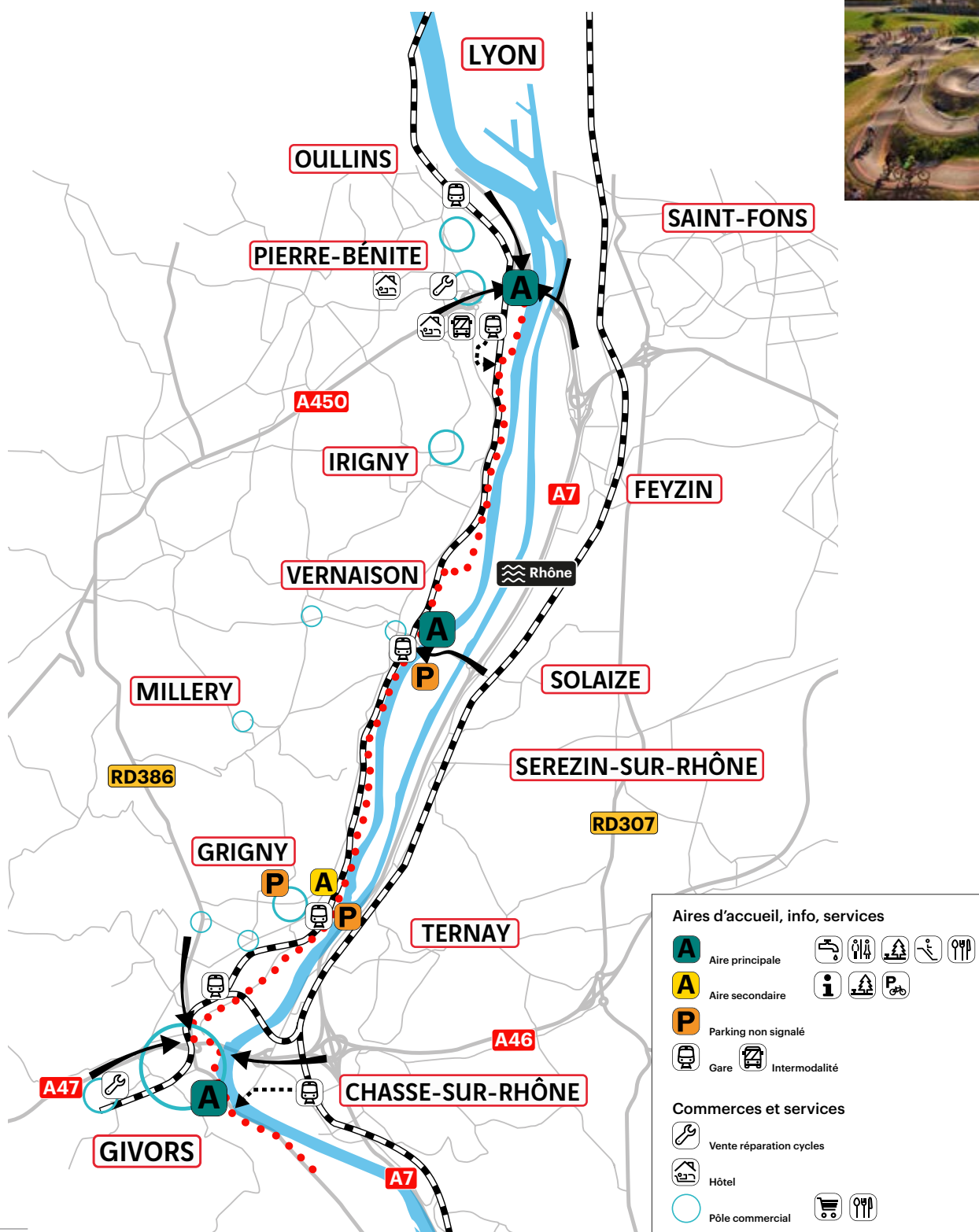


• 3. LES AIRES D'ACCUEIL

Le bon fonctionnement d'une Véloroute suppose la mise en place d'équipements d'accueil d'information et de services, en réponse aux besoins des différents types d'utilisateurs.

Pour leur garantir confort et sécurité, elles sont implantées telles des "stations-services" en libre-accès.

Les aires doivent être connectées à des pôles du territoire (bourg avec commerces, point d'intérêt...). Le stationnement automobile est un élément clé.



A. LES AIRES PRINCIPALES

Elles doivent devenir des haltes de choix, attrayantes pour les usagers, avec une fréquence optimale tous les 10 à 15 km. Leur fonction d'accueil, d'information et d'animation en fait un point d'entrée privilégié sur la ViaRhôna, notamment pour les excursionnistes.

Dans le cadre des études, plusieurs critères ont été utilisés pour déterminer leur emplacement tels que :

- > la proximité de commerces et de services existants,
- > la possibilité de sécuriser l'accès,
- > une connexion directe au réseau routier et ferroviaire, y compris depuis la rive gauche.

Les aménagements et équipements sont :

- > du stationnement : au moins 20 places pour les véhicules légers et des places pour les vélos,
- > des sanitaires avec abri et point d'eau,
- > des tables de pique-nique, des bancs, des collecteurs de déchets,
- > des jeux pour enfants et/ou autres équipements ludiques,
- > éventuellement en saison : la vente de boissons, petite restauration, location de vélos...



A Aire d'accueil de Pierre-Bénite

Située en début de parcours, sur un terrain proche du barrage, cette aire est assez facile d'accès depuis les autoroutes A7 et A450 ; la nouvelle halte d'Irigny sera le point d'accès ferroviaire. Sa proximité avec le fleuve et un aménagement paysager dédié peuvent en faire une halte de choix.



B Aire d'accueil de Vernaison

Conçue à partir d'équipements communaux existants, elle se situe au droit du pont de Vernaison. Sa proximité avec le centre-ville de Vernaison est un atout pour les usagers de la ViaRhôna comme pour les riverains. 36 places de stationnement seront prévues, une extension sera possible ultérieurement.



C Aire d'accueil de Givors

Située en fin de parcours, sur un terrain proche du parc municipal, cette aire est également assez facile d'accès depuis les autoroutes A7 et A47. 60 places de stationnement existent déjà, et pourraient être complétées.



B. LES AIRES SECONDAIRES

Elles ont quant à elles une simple fonction d'accueil et d'information avec une fréquence optimale tous les 5 km. Leurs équipements sont a minima :

- > du stationnement : 10 places et des emplacements pour les vélos
- > des panneaux d'information
- > des bancs et tables de pique-nique avec poubelles.

Sur le tracé il est envisagé une aire d'accueil secondaire, s'appuyant sur la halte ferroviaire de Grigny, qui offre une connexion directe avec la partie "nature" du parcours.







• 4. LA RÉALISATION DES TRAVAUX

A. LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Globalement la construction de cette section de la ViaRhôna devrait faiblement impacter la circulation au plan local.

Dans les zones urbaines et périurbaines, les riverains du chantier seront informés des travaux à venir, tout comme les automobilistes ce qui facilitera l'organisation de leurs déplacements (notamment l'accès aux berges).

B. LA POURSUITE DES ÉCHANGES AVEC LE TERRITOIRE

Il est prévu de travailler en associant de façon continue et étroite les acteurs qui protègent et assurent la gestion des zones naturelles (SMIRIL, LPO...) ainsi que la Métropole de Lyon, futur gestionnaire, les exploitants du Rhône (CNR, VNF...), la SNCF, ainsi que toutes les entités qui portent des projets connexes, comme les aménagements liés à la nouvelle bretelle de l'A450, ceux de la halte ferroviaire d'Irigny, le projet d'effacement des marges alluviales, la requalification de la place Jean Berry à Givors...

C. LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Le phasage du chantier sera adapté aux enjeux de la préservation de la biodiversité, par exemple :

- > les travaux seront effectués en tenant compte des périodes de reproduction des espèces,
- > des clôtures spécifiques et des panneaux seront mis en place pour délimiter les zones de chantier et les milieux naturels à préserver,
- > un suivi environnemental du chantier sera réalisé par des spécialistes.

Les amphibiens

Espèces sentinelles de la qualité des eaux, des pollutions, de l'eutrophisation des milieux et des variations climatiques, les amphibiens permettent d'évaluer la qualité des milieux dans lesquels ils évoluent. En France métropolitaine, une espèce d'amphibien sur cinq risque de disparaître.

Sur les 13 espèces connues dans le département du Rhône, 9 sont présentes au SMIRIL.





Et après la concertation ?

• 1. LE BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation reprendra de façon synthétique l'ensemble des avis et remarques exprimés par le public lors de la concertation. Une fois délibéré par l'assemblée compétente du Conseil Régional, ce bilan sera rendu public et mis à la disposition sur le site internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes jeparticipe.auvergnerrhonealpes.fr/viarhona

Sur la base des enseignements du bilan, la Région poursuivra les études de détail afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet.

• 2. LES ÉTAPES À VENIR

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique se déroulera au 1^{er} semestre 2020. Elle consistera à présenter en détail le projet au public. Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra s'il le désire, prendre connaissance du dossier et formuler des observations.

Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport, après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête, puis rendra son avis.

Il reviendra au préfet de prendre un arrêté de déclaration d'utilité publique du projet.

2019

3^{ème} trimestre 2019

- Élaboration du bilan de la concertation
- Études techniques d'avant-projet

2020

1^{er} semestre 2020

Enquête Publique

2^{ème} semestre 2020

- Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- Démarrage des travaux d'aménagement

2021

2021

Mise en service des premiers tronçons entre Pierre-Bénite et Givors



www.auvergnerhonealpes.fr

[f](#) [t](#) [in](#) [v](#) [i](#)

**Conseil Régional
Auvergne-Rhône-Alpes**

Lyon – Siège

1 esplanade François Mitterrand
CS 20033 – 69269
Lyon Cedex 2
Tél. 04 26 73 40 00

Clermont-Ferrand

59 Boulevard Léon Jouhaux
CS 90706 – 63050
Clermont-Ferrand Cedex 2
Tél. 04 73 31 85 85