

Aménagement de l'itinéraire ViaRhôna

entre Pierre-Bénite
et Givors



**Bilan de la concertation
publique**

Décembre 2019



Sommaire

P. 4 à 7

RAPPEL DU PROJET

LE PROJET EN UN COUP D'ŒIL

L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

1. L'objet de la concertation
2. Les objectifs de la concertation
3. Les modalités de la concertation
4. Les acteurs du projet
5. Les champs de la concertation

P. 8 à 10

LES OUTILS ET SUPPORTS

LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES

P. 11 à 15

LE BILAN DE LA CONCERTATION

1. Le bilan quantitatif
2. Le bilan qualitatif
 - Les contributions formulées sur le projet et ses optimisations
 - Les réactions générales des participants
 - Les propositions concrètes des participants
 - Les contributions formulées sur les aires d'accueil
 - Consensus sur les équipements et services attendus
 - Les propositions concrètes des participants

P. 16 à 18

LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

1. Le tracé
2. Les aires d'accueil
3. La sécurité
4. Les équipements et services
5. La cohabitation entre modes doux
6. Le revêtement
7. L'impact environnemental

LE CALENDRIER, LA SUITE DES ÉTUDES

P. 19

LES ANNEXES

1. Le tracé et les optimisations
2. Les aires d'accueil
3. La délibération du Conseil Régional AURA

Rappel du projet

L'itinéraire cyclable « ViaRhôna, du Léman à la Méditerranée » est un projet interrégional porté par trois Régions : Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur (www.viarhona.com). L'itinéraire franco-suisse de 1 173 km comportant ViaRhôna en France (818 km) et la route du Rhône n°1 en Suisse (355 km) a intégré en décembre 2015 le réseau européen Euro Vélo sous la dénomination « EV17 ».

L'itinéraire ViaRhôna Euro Vélo 17 fait partie des six itinéraires d'intérêt régional structurant 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 Programmé Interrégional FEDER Rhône Saône. L'itinéraire ViaRhôna est réalisé avec plus de 80 % en Région Auvergne-Rhône-Alpes. Le tronçon Lyon Givors est l'un des derniers points de difficulté à lever pour assurer en Auvergne-Rhône-Alpes la réalisation de l'itinéraire définitif ViaRhôna.

La Région est Maître d'ouvrage d'une partie de l'itinéraire ViaRhôna dont le tracé en rive droite du Rhône prend naissance au sud de l'échangeur A450/A7 sur la commune de Pierre-Bénite, longe le Rhône et traverse les communes d'Irigny, Vernaison, où il parcourt le territoire du Syndicat Mixte du Rhône et des Lônes (SMIRIL), Grigny et Givors pour rejoindre le débouché de la Véloroute à Loire-sur-Rhône.

Le périmètre du projet est situé sur les communes de Pierre-Bénite, Irigny, Vernaison, Millery, Grigny et Givors.

Les objectifs du projet sont multiples :

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

Le projet représente un linéaire d'environ 18 km qui prévoit principalement :

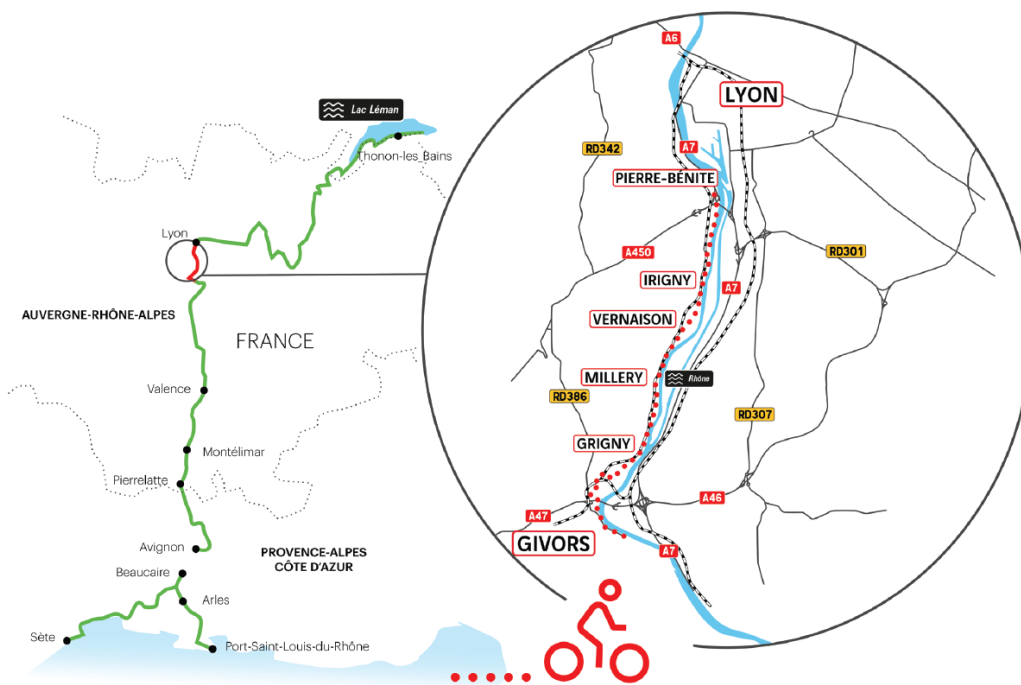
- l'aménagement d'une bande roulante et des espaces et voiries connexes et traversées, selon la configuration en voie verte ou partagée,
- la création d'aires d'accès, de repos et de services, en lien avec l'existant, incluant le stationnement, la mise à disposition de services aux usagers, des équipements et du mobilier,
- le traitement paysager du linéaire, des haltes et des aires de repos, l'ombrage régulier de l'itinéraire,
- la mise en place d'une signalétique touristique et de RIS (Relais Informations Services), de la signalisation de police et directionnelle.





Le projet en un coup d'œil

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.

95%

De l'itinéraire en configuration voie verte

3

Aires d'accueil principales

2020

Date de démarrage des travaux

7,8

Montant des travaux d'aménagement (millions € HT)

L'organisation de la concertation

1. L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique concernait 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 a été menée en référence à l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme.

2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation publique avait pour objectifs principaux de :

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



3. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Entre le **mardi 4 juin et le vendredi 28 juin 2019**, la Région Auvergne-Rhône-Alpes proposait 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.

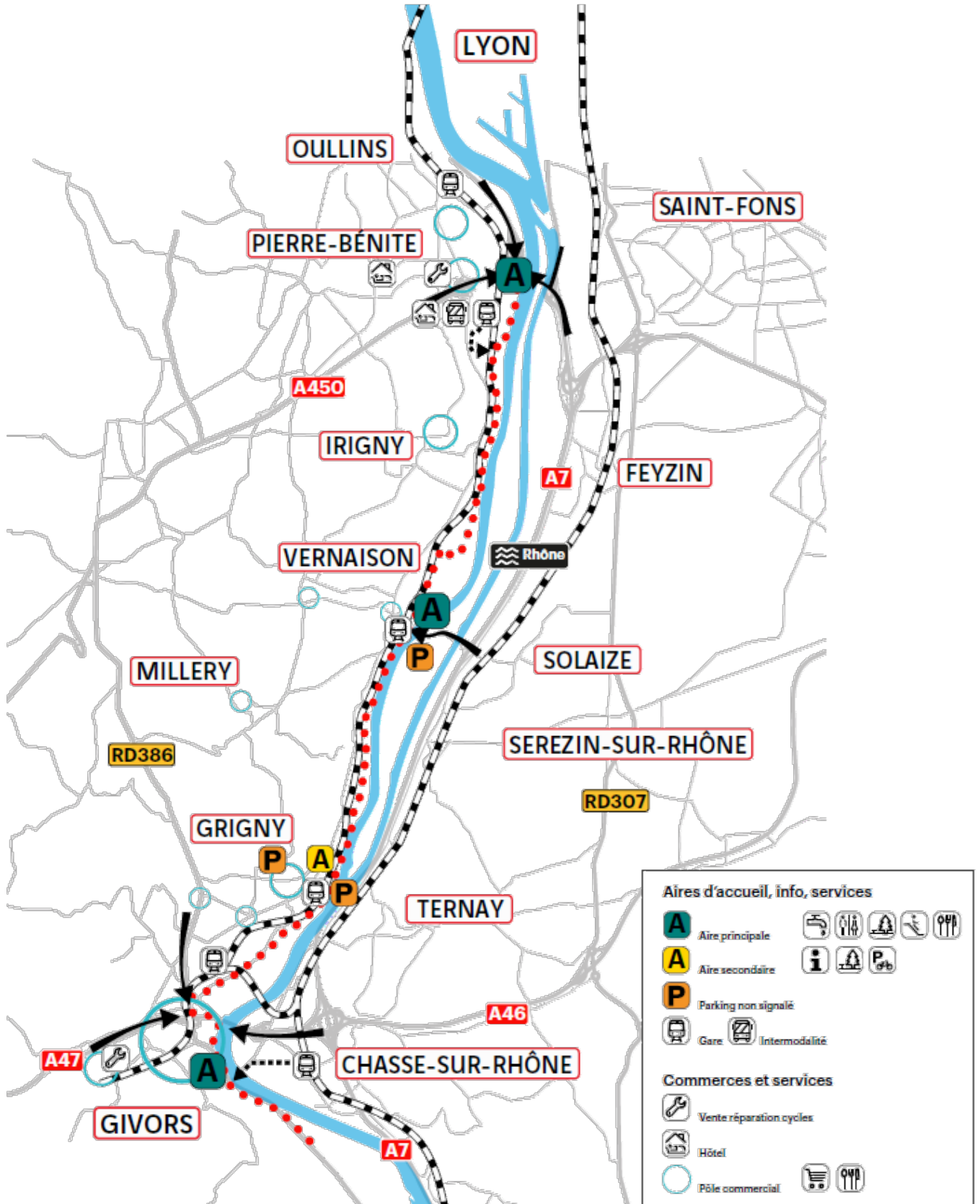
4. LES ACTEURS DU PROJET

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 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. LES CHAMPS DE LA CONCERTATION

Durant la concertation, la Région Auvergne-Rhône-Alpes proposait à toutes les personnes concernées par le projet de s'exprimer sur les optimisations proposées pour le passage de la ViaRhôna dans certains secteurs spécifiques (présentés en annexe). Le public était également invité à donner son avis sur le positionnement prévu des aires d'accueil ainsi que sur les équipements souhaités.



Les outils et supports

Pour informer le public

Plusieurs outils ont permis d'assurer l'information du public :

L'exposition permanente.

Elle comprenait :

- le dossier de concertation publique,
- un bloc d'expression des avis,
- une urne pour recueillir les contributions,
- un dépliant,
- deux panneaux d'information.

Cette exposition était installée dans huit lieux d'accueil de la concertation, aux heures habituelles d'ouverture au public :

- à l'Hôtel de Région à Lyon,
- dans les mairies des communes concernées : Pierre-Bénite, Irigny, Vernaison, Millery, Grigny et Givors,
- au SMIRIL.



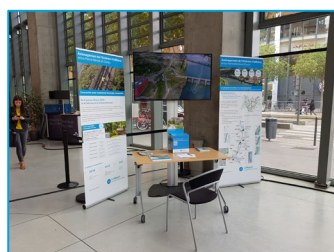
Le dépliant



Les panneaux d'information



Hôtel de Région
Site de Lyon



Mairie de Givors



Mairie de Millery

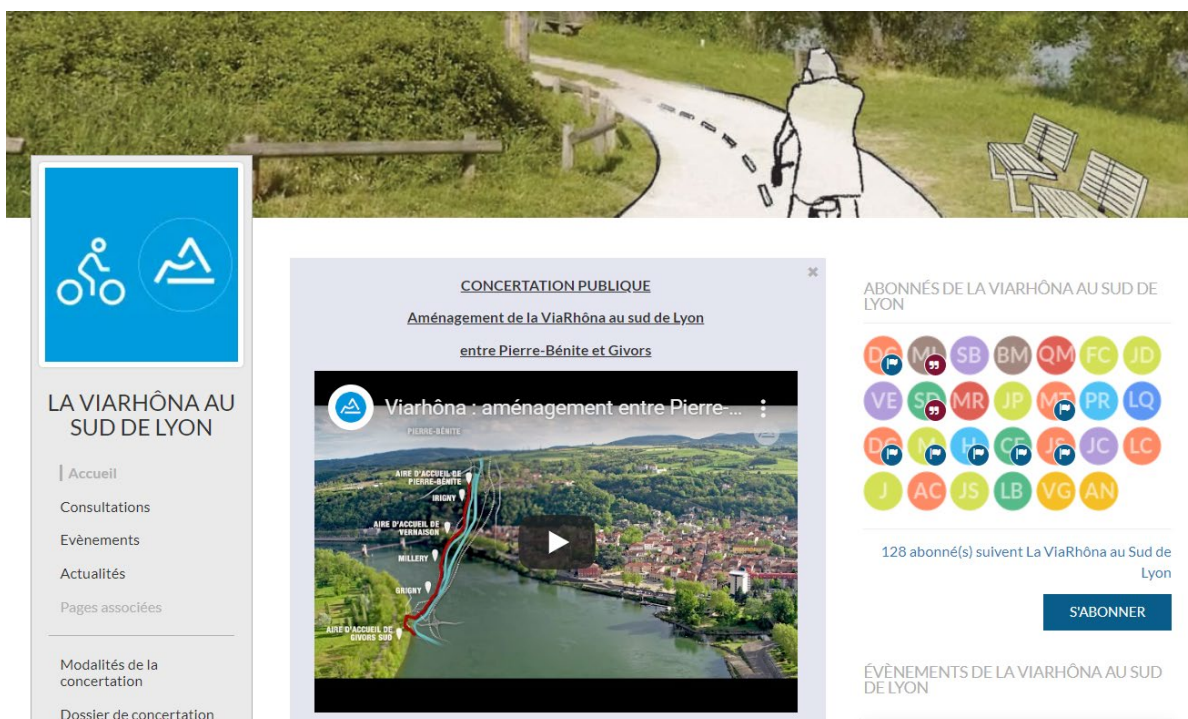


Mairie de Vernaison

La plateforme participative via le site : « jeparticipe.auvergnerhonealpes.fr/viarhona » a permis aux internautes de s'informer et de participer aux deux discussions proposées par la Région :

- « Le projet et ses optimisations »
- « Les aires d'accueil ».

Ce média a également été utilisé pour rappeler les dates des rencontres avec le public.



La plateforme participative CIVOCRACY, page d'accueil

Les moments d'échanges avec le public en présence des représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- 2 réunions publiques : le 6 juin à Vernaison, le 13 juin à Grigny.
- 3 moments d'accueil : le 19 juin à Pierre-Bénite, le 22 juin au SMIRIL, le 26 juin à Givors.



Réunion publique - Vernaison



Le moment d'accueil au SMIRIL

Il était également possible de donner son avis **par courrier / courriel au Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes.**

Le bilan de la concertation

1. LE BILAN QUANTITATIF

La concertation a donné lieu à une bonne participation du public.

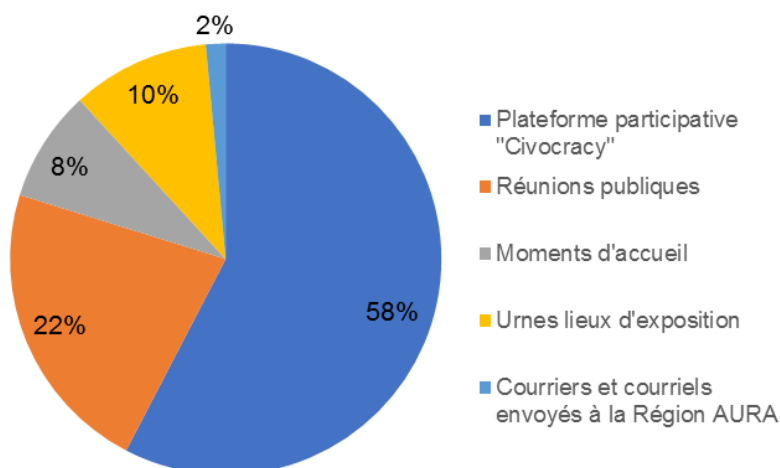
- **Près de 50 personnes ont assisté à chacune des deux réunions publiques :**
 - à Vernaison, le 6 juin : 26 personnes ont pris la parole et donné **32 contributions** sur le projet (6 personnes se sont exprimées 2 fois).
 - À Grigny, le 13 juin : 9 personnes ont pris la parole et donné **13 contributions** sur le projet (4 personnes se sont exprimées 2 fois).Au total, les 2 réunions publiques ont recueilli **45 contributions**.
- **D'autres personnes se sont exprimées via des canaux différents :**
 - la plateforme participative en ligne « Civocracy » : **117 contributions** ont été émises par 58 contributeurs, soit environ 2 contributions par personne, et 124 abonnés. Les deux thèmes de discussion principaux qui y étaient accessibles - « Le projet et ses optimisations » (88 contributions recueillies) et « Les aires d'accueil » (29 contributions recueillies) - ont été suivis par 106 personnes abonnées.
 - les 3 moments d'accueil à Pierre-Bénite, au SMIRIL et à Givors ont recueilli **17 contributions**.
 - les urnes disponibles sur les lieux d'exposition de la concertation (mairies, Hôtel de Région, SMIRIL) : **16 contributions** ont été recueillies dans les mairies (Lyon, Givors, Vernaison, Millery, Grigny et Irigny) et **5 contributions** à l'Hôtel de Région.
 - les courriers et courriels envoyés directement à la Région AURA : **3 contributions**.

Tous moyens d'expression confondus, **203 contributions ont été collectées**.

La page de la plateforme participative en ligne (Civocracy) a obtenu un **excellent taux de fréquentation** durant la période de concertation. Les 5 539 personnes abonnées à la communauté Civocray de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont été informées par une actualité annonçant le début de la concertation. Ainsi, la page dédiée à la concertation ViaRhôna a cumulé près de **1 200 visiteurs uniques dont :**

- 46 % d'entre eux provenaient d'entrées directes (clic depuis l'actualité annonçant la concertation ou adresse directement saisie dans le navigateur).
- 22 % sont arrivés depuis une autre page de la plateforme Civocracy (pages des deux discussions lancées auprès des abonnés à la page dédiée ViaRhôna, jeparticipeauvergnerrhonealpes/viarhona, autres consultations et communautés, etc.)
- 23 % sont arrivés sur la plateforme depuis un site Internet, notamment Facebook.

Répartition des modes d'expression du public



Précisions méthodologiques

L'ensemble des remarques, questions et avis a été analysé.

Une contribution pouvant porter sur plusieurs thématiques, le nombre total ne correspond pas au nombre de personnes qui se sont exprimées.

Une même personne a pu donner plusieurs contributions par différents moyens mis à disposition.

Les deux grands thèmes étudiés sont ceux mis en avant sur la plateforme participative en ligne « Civocracy », à savoir « Le projet et ses optimisations » et « Les aires d'accueil », mais les commentaires incluent également les avis collectés par les autres moyens d'expression.

2. LE BILAN QUALITATIF

Les contributions formulées sur le projet et ses optimisations

Les réactions générales des participants

L'analyse des contributions, tous moyens d'expression confondus, met en évidence les points suivants :

1. Beaucoup d'attentes et d'enthousiasme concernant la réalisation de ce tronçon :

- exprimés essentiellement par des personnes utilisant déjà la ViaRhôna et qui, jusqu'à présent, trouvaient ce tronçon entre Lyon et Givors très dangereux à emprunter.
- « *Super projet qui répond à un vrai besoin !* » ; « *ce tronçon est actuellement dangereux et les cyclistes voulant faire la ViaRhôna prennent le train jusqu'à Givors.* »

2. Lors de son aménagement, l'accent doit être mis non seulement sur la dimension touristique, mais aussi sur les déplacements du quotidien (domicile / travail, domicile / études) :

- **permettre son utilisation par tous les types d'usagers** : vélotafeurs (= trajets domicile / travail à vélo), touristes, vélos de différents gabarits et types (de route ou tous terrains), rollers, trottinettes, gyropodes / hoverboards, personnes de tous âges, etc.
- « *L'enjeu ne doit pas être uniquement touristique, mais UTILITAIRE. Cette piste pourrait en effet constituer ce qu'est l'A7 entre Givors et Lyon, une artère économique.* »

3. Pour répondre à cette ambition, les propositions des participants se concentrent autour de 3 thématiques : sécurité, revêtement / aménagements et itinéraire / accès.

4. Quelques contributions ont également porté sur certains points d'attention au cours du processus d'élaboration du projet :

- associer les acteurs concernés (associations cyclistes, acteurs locaux) pour que le projet soit à la hauteur des attentes,
- plusieurs exemples de bonnes pratiques dans d'autres véloroutes (liens, photos) ont été donnés par les participants afin que la ViaRhôna puisse s'en inspirer,
- penser à faire de la ViaRhôna une vitrine de tourisme qui profitera aussi aux acteurs économiques locaux.

5. Les optimisations proposées sur les secteurs spécifiques (voir annexe) n'ont pas soulevé de question particulière, elles ont été partagées par le plus grand nombre. Sur la partie Givors, plusieurs contributeurs ont exprimé le souhait que le tracé reste au plus près du Rhône.

Les propositions concrètes des participants

1. Garantir la sécurité des usagers, qui constitue actuellement la limite principale à l'utilisation du vélo sur ce tronçon :

- aménager une voie complètement isolée des voitures (attention aux limites de la piste cyclable),
- prévoir une largeur suffisante pour pouvoir dépasser,
- organiser la cohabitation entre les différents types d'usagers, afin d'assurer la sécurité et la fluidité du flux :
 - la question de la place des piétons a suscité beaucoup de contributions, allant dans l'ensemble dans le sens d'une nécessaire séparation avec les piétons à partir d'un certain volume de fréquentation :
« les partages de voie cyclable avec les piétons sont toujours difficiles. Je n'y suis pas favorable, car source d'accidents et de frictions entre les usagers. », « La place des piétons ne doit pas être oubliée mais à ne pas mélanger sur une voie commune avec les vélos. »,
 - prévoir des règles de circulation entre les différents usagers,
 - attention aux dispositifs anti-intrusion (visant les scooters) qui contraignent l'accès des vélos hors gabarit comme les tandems ou encore les vélos équipés d'une remorque pour les enfants.
- assurer un niveau de sécurité des cyclistes maximal dans les passages les plus sensibles (carrefours et jonctions avec les centre villes) et aménager des passerelles au niveau des chemins de fer, axes routiers majeurs, autoroutes.

2. Soigner les accès et la continuité du parcours :

- assurer la continuité entre le Nord et le Sud et le **raccord à l'existant**,
- **prévoir des accès à la rive gauche**, notamment via le développement de passerelles permettant de passer d'une rive à l'autre du Rhône,
- **prévoir la connexion régulière et pratique avec les infrastructures et points d'intérêts** le long de la ligne (gares, centres villes, zones industrielles, parc d'activités, écoles, etc.),
- **prévoir une signalisation** permettant de situer la voie vis à vis de ces points d'intérêt,
- cette connexion serait également facilitée par l'équipement de toutes les petites gares ou haltes ferroviaires du parcours **favorisant l'accès aux vélos** comme des rampes métalliques le long des escaliers.

3. Prévoir un revêtement et des aménagements adaptés aux différents usages :

« L'itinéraire créé n'est pas réservé à la promenade quand il fait beau, c'est un itinéraire de déplacement pour tous les usages et par tous les temps. »

- prévoir un revêtement lisse pour permettre tous les types d'usagers (y compris rollers, vélos de route, trottinettes) : par exemple, via un goudronnage ou l'utilisation d'autres matériaux durs mais drainants,
- qui permette d'être utilisé par tous les temps et résistant aux intempéries,
- anticiper le risque de dégradation avec le temps et d'apparition de bosses,
- certains participants mettent l'accent sur la prise en compte de l'environnement et prônent :
 - un sol perméable, en terre battue,
 - des arbres tout le long du parcours, pour conserver de la fraîcheur,
 - de favoriser des matériaux naturels et non invasifs sur la faune et la flore,
 - de préserver la biodiversité lors des passages prévus au bord du fleuve.
- une suggestion : prévoir un chemin en terre stabilisé / piétonnier, en bordure du revêtement lisse, pour permettre à la fois les flux lents et rapides.

Les contributions formulées sur les aires d'accueil

Consensus sur les équipements et services attendus

L'analyse des contributions montre un consensus des participants sur les équipements et services attendus sur les aires d'accueil :

- eau potable,
- aires de pique-nique et de repos : tables, bancs, corbeilles avec tri sélectif, etc...
- arbres et végétaux,
- abris pour l'ombre et la pluie,
- implantation de panneaux d'informations : cartographie de la ViaRhôna et des alentours de l'aire d'accueil (incluant les commerces alimentaires et hébergements),
- toilettes (certains participants suggèrent qu'elles soient sèches, sous réserve d'un nettoyage suffisamment régulier),
- poubelles,
- équipements pour les vélos: parkings à vélo, pompe à vélo libre service, possibilité de recharger les vélos électriques et de réparer les crevaisons ; une association propose même de créer des animations et services sur le parcours de la ViaRhôna autour du vélo,
- jeux pour enfants.

Au delà de ces éléments, les participants ont insisté sur deux demandes : des aires d'accueil qui soient éco-responsables et fassent le lien avec leur territoire.

Le positionnement géographique des aires d'accueil, soutenu par les communes concernées n'a pas soulevé de remarque particulière.

Les propositions concrètes des participants

Le "top mots-clés", classement des mots récurrents saisis sur la plateforme participative en ligne, est révélateur de deux attentes fortes vis à vis de ces aires d'accueil :

TOP MOTS-CLÉS : accueil, arbre, territoire, eau, tables, ViaRhôna, bancs, carte, alentours.

1. Des aires d'accueil éco-responsables et la ViaRhôna comme « véritable » voie verte :

- de nombreuses personnes insistent sur **la présence d'arbres** : c'est le deuxième mot le plus récurrent dans les contributions,
- prévoir **des revêtements drainants** pour le sol et du mobilier doux et harmonieux (bois, terre, versus métal et minéral),
- prévoir des espaces sanctuarisés pour **la biodiversité et des nichoirs pour les oiseaux**,
- en cas de proximité avec les parkings automobiles : les isoler au maximum des aires d'accueil par **des barrières végétales**.

2. Des aires d'accueil faisant le lien avec le territoire :

De nombreux participants y voient l'opportunité d'aller un peu plus loin qu'une « simple » aire d'accueil et d'en faire de véritables lieux de découverte, faisant le lien avec leur "territoire" (3^e mot le plus récurrent) :

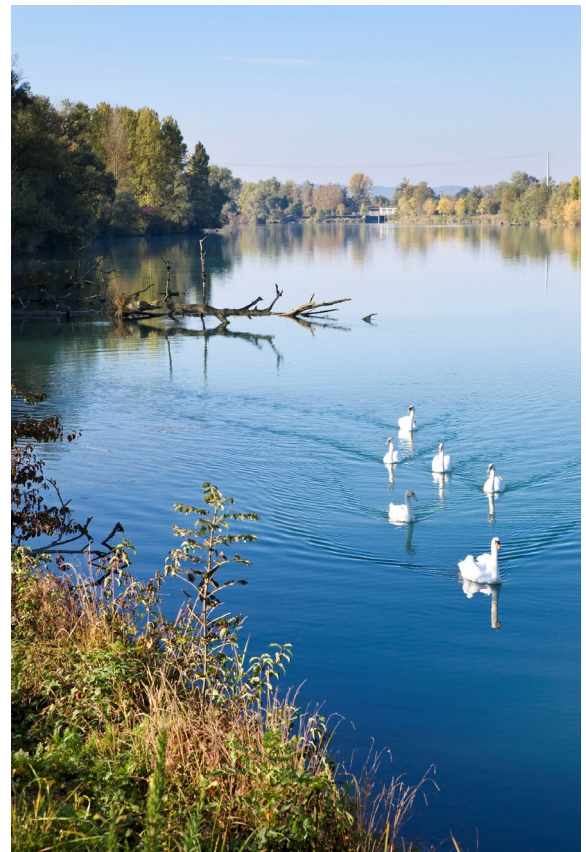
- intégrer **des panneaux pédagogiques** sur le patrimoine local (historique, naturel, parcours ViaRhôna, ...):

« Ces aires pourraient devenir des petits parcs accessibles par tous et à visée pédagogique (explication sur le rôle des insectes, des oiseaux, de la flore...) »

« C'est une formidable opportunité d'aménagement « nature » et « découverte de la nature » qu'offre la ViaRhôna »

« Création d'une maison de la batellerie (avec quelques barques ou canoës) ».

- prévoir **la connexion via des itinéraires cyclables sécurisés et balisés** aux centres-bourgs (pour le commerce), aux lieux d'intérêt touristique (pour les découvertes, l'office du tourisme, etc.), d'hébergement (hôtels, chambre d'hôtes, camping, etc.) et aux gares ferroviaires.



Les réponses du maître d'ouvrage

La concertation publique relative à l'aménagement de l'itinéraire ViaRhôna entre Pierre-Bénite et Givors a été engagée après information du public et s'est déroulée entre les 4 et 28 juin 2019.

Elle a permis de créer un débat ouvert, notamment lors des moments d'échanges avec le public pendant lesquels les équipes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes assistées par le cabinet Komenvoir et la société INGEROP ont pu informer et écouter les personnes intéressées. Au total, 203 contributions ont été recueillies.

Les participants à cette concertation accueillent ce projet avec beaucoup d'enthousiasme.

Sur les grands thèmes mis en évidence lors de la concertation, le maître d'ouvrage précise dans ce chapitre les orientations qui vont guider les phases d'études ultérieures pour tenir compte, dans la mesure du possible, des contributions formulées durant la concertation.

1. LE TRACÉ

Les optimisations proposées dans le cadre de la concertation sont retenues. Côté Givors, le rapprochement du tracé au plus près du Rhône est conditionné par la présence du périmètre PPRT (Plans de Prévention des Risques Technologiques).

2. LES AIRES D'ACCUEIL

Le positionnement des aires d'accueil proposé dans le cadre de la concertation est retenu.

3. LA SÉCURITÉ

Entre Pierre-Bénite et Givors, l'aménagement de la ViaRhôna prévoit autant que possible des aménagements sécurisés. Les principes directeurs sont les suivants :

- isoler les circulations modes doux des circulations automobiles,
- prendre en compte et isoler les circulations cyclistes des circulations automobiles dans les secteurs les plus denses où l'on rencontre fréquemment des véhicules stationnant sur les pistes cyclables,
- requalifier les carrefours urbains traversés en vérifiant les covisibilités avec les autres usagers, éventuellement mettre en place des mesures de réduction des vitesses.

4. LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

Les propositions recueillies durant la concertation vont guider les études approfondies. De plus, l'équipe projet va s'inspirer des études en cours sur la définition d'un tronçon type « démonstrateur technologique » regroupant des innovations en termes d'infrastructure et de services. Cette étude, menée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, a pour ambition de définir un modèle qui pourrait être transposable sur la ViaRhôna.

5. LA COHABITATION ENTRE MODES DOUX

La majorité du tronçon traité par la Région Auvergne-Rhône-Alpes est proposée en voie verte d'une largeur d'environ 3 mètres en fonction des secteurs.

Le propre d'une voie verte est de mutualiser les modes de circulation non motorisés.

L'essence d'un tel espace nécessite donc de faire cohabiter plusieurs pratiques de déplacement doux, où le respect et la courtoisie doivent être de mise.

6. LE REVÊTEMENT

Le choix du revêtement est mené sur la base de plusieurs critères :

- le confort de circulation pour les usages les plus variés,
- le coût global (investissement et entretien),
- la durabilité et la maintenabilité,
- l'intégration environnementale et paysagère.

Les propositions sur les revêtements seront traitées dans le cadre des études à venir et prendront en compte une analyse basée sur les critères indiqués ci-dessus, selon les caractéristiques de la zone concernée.

Dans les secteurs les plus sensibles, la mise en place d'un revêtement biosourcé, élaboré à partir de matériaux recyclés et actuellement en cours de développement par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, pourrait répondre aux attentes de confort (dureté du revêtement) et de respect de l'environnement (revêtement drainant).

7. L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

En poursuivant l'objectif de développer les déplacements cyclables en Région Auvergne-Rhône-Alpes, le projet de ViaRhôna s'inscrit dans une démarche de développement durable.

La préservation et la valorisation des espaces naturels, en particulier ceux qui sont situés dans le périmètre du SMIRIL, ont guidé les études et conduit au choix du tracé. Dans le périmètre naturel du SMIRIL, le tracé emprunte essentiellement des chemins existants afin d'éviter la destruction d'habitats d'espèces protégées ou communes, et de maintenir la végétation existante.

Par ailleurs, un inventaire faune/flore est en cours sur les secteurs naturels traversés afin d'obtenir des préconisations d'aménagement et de définir d'éventuelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sur l'environnement.

A titre d'exemple, ces mesures pourront porter sur des modifications de tracé, des adaptations de calendrier de travaux ou des mesures pour le traitement et la non dissémination de la renouée du Japon (plante invasive).

L'ensemble des éléments seront présentés au public lors de l'enquête d'utilité publique, dans les documents de procédures environnementales.

Le calendrier, la suite des études

Les études se poursuivent sur la base du bilan. Elles donneront lieu à l'établissement d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui 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.

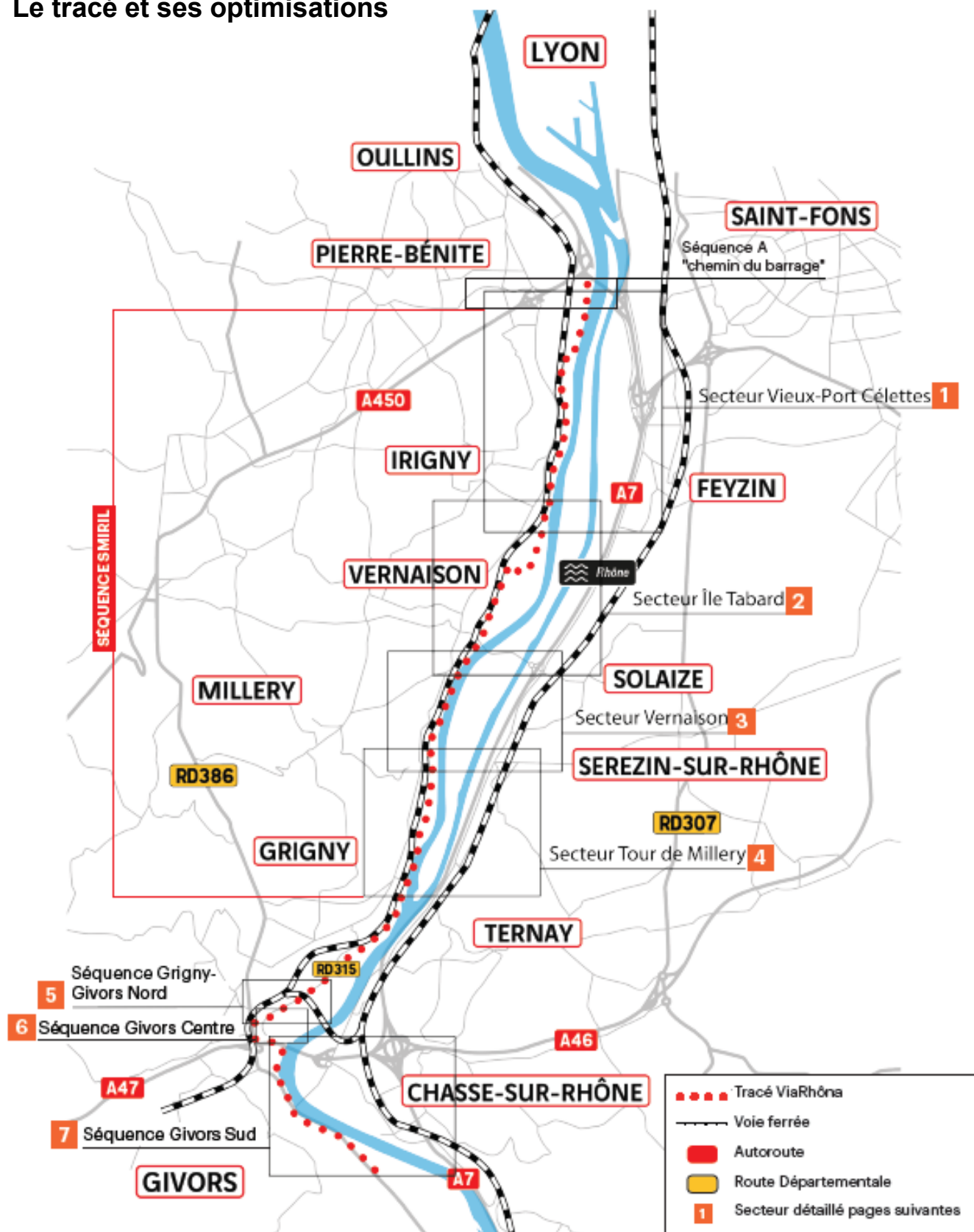
La Région Auvergne-Rhône-Alpes et ses partenaires s'engagent à mettre en œuvre une concertation continue avec les usagers jusqu'à la mise en service.



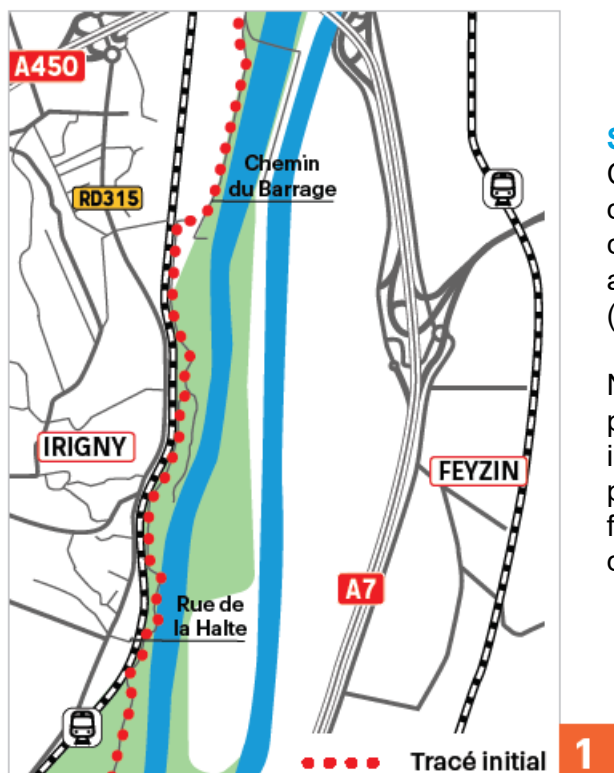
Les annexes

Annexe 1 – Les éléments du projet soumis à la concertation du public

Le tracé et ses optimisations



Secteur par secteur



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.

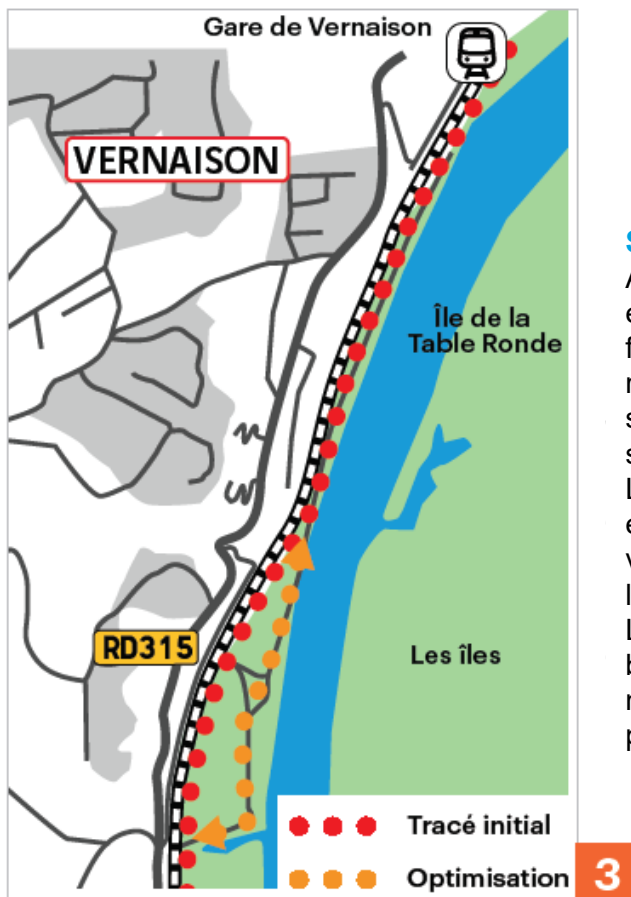


Secteur Ile Tabard

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.

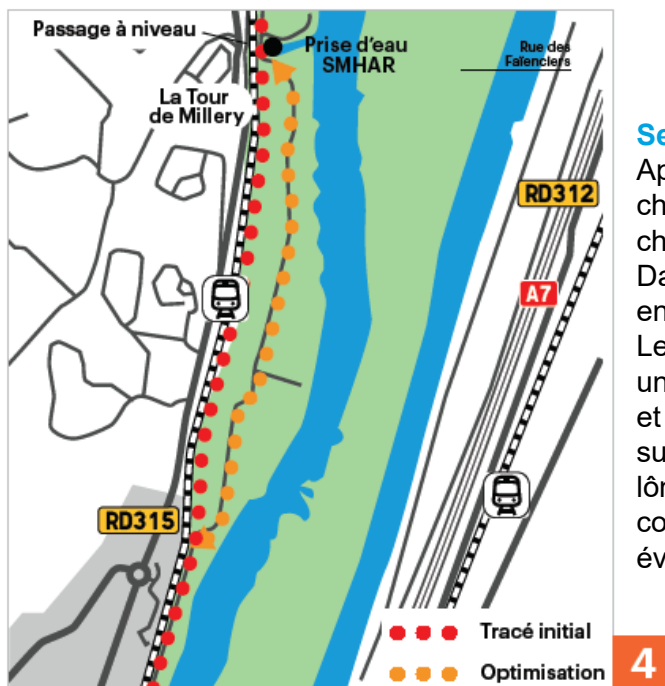


Secteur Vernaison

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.

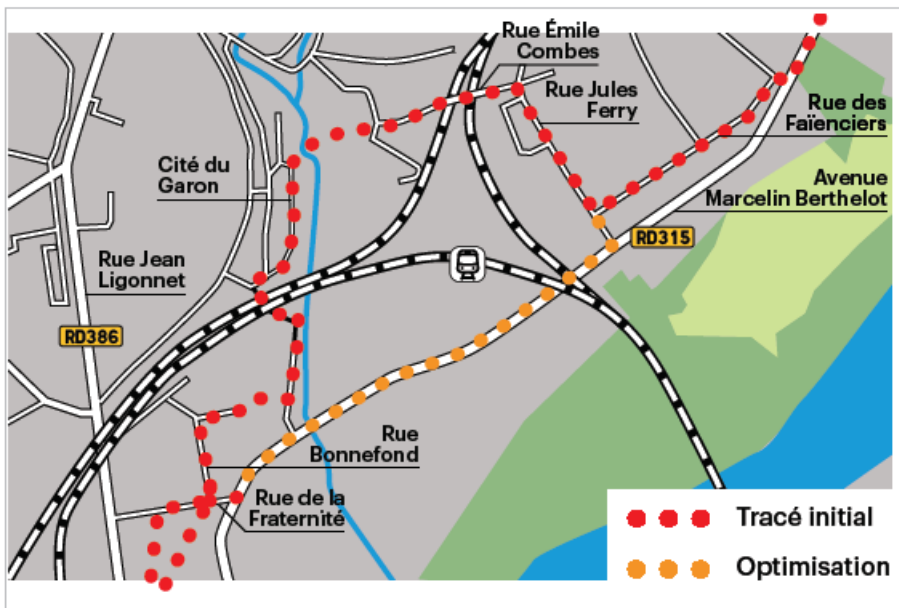


Secteur Ile Tabard

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.

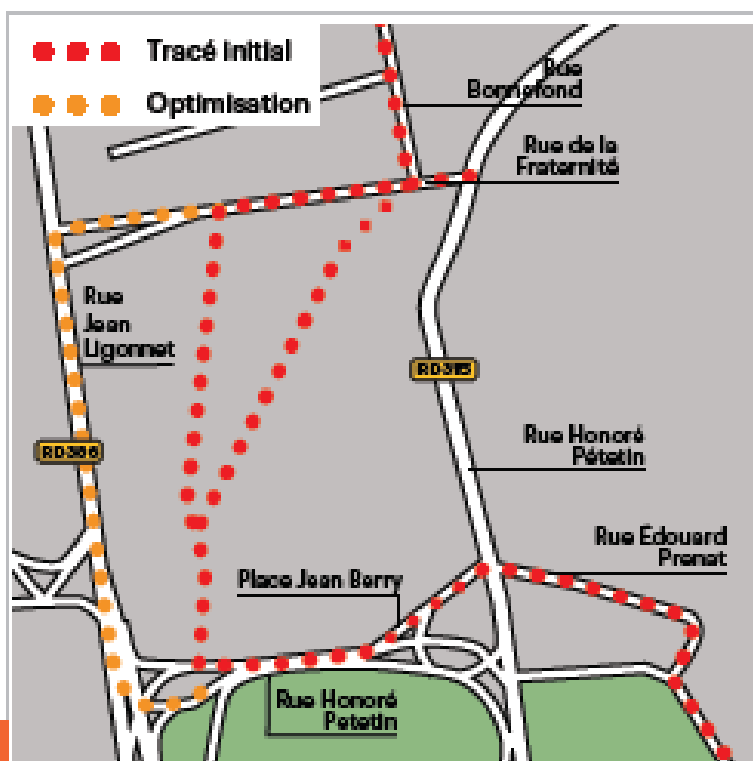
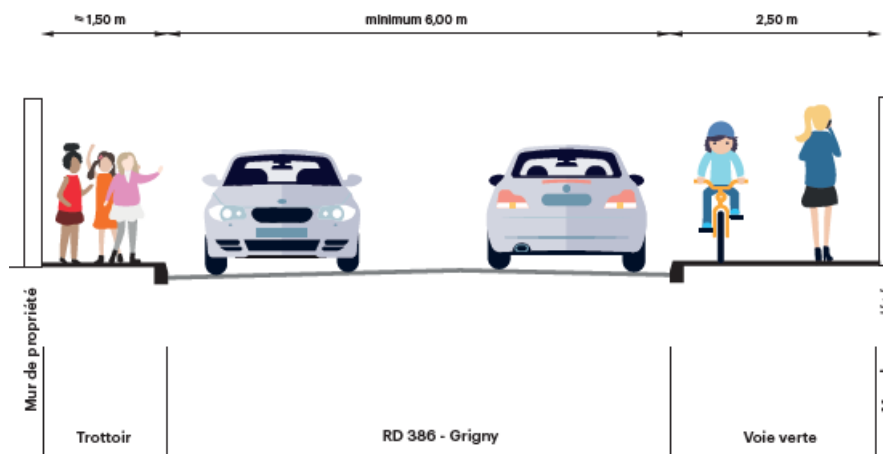
Les deux solutions offrent une traversée variée avec une parenthèse naturelle et agricole, mais le tracé initial présente un fort impact sur la zone naturelle car il est très proche du bord de lône (ruisseau). L'optimisation, plus courte de 300 m, consiste à réutiliser un cheminement existant pour éviter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



Secteur 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.

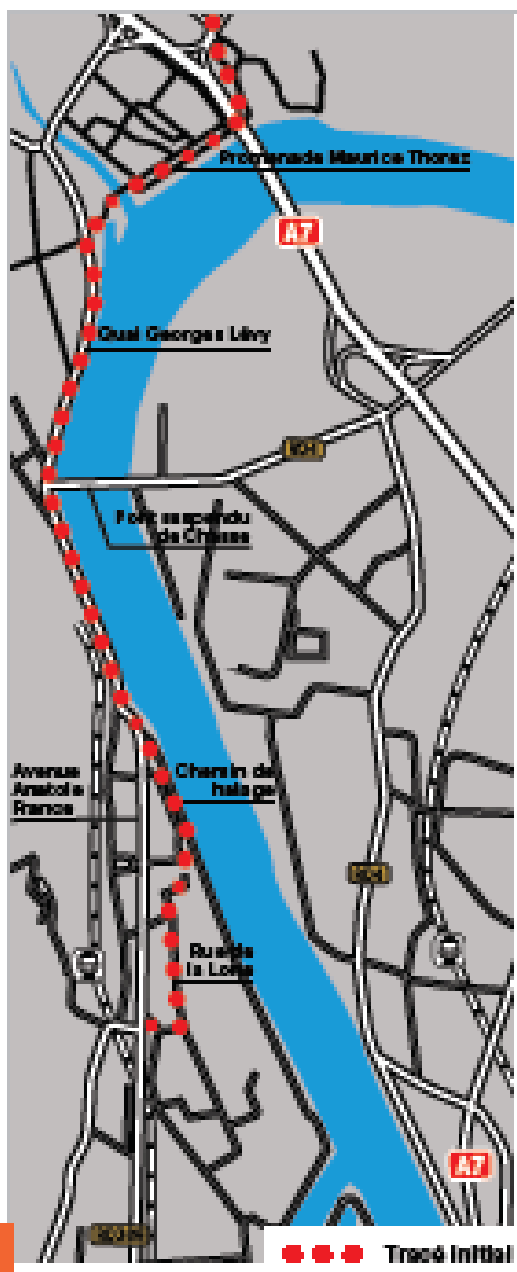
5



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.

6



Secteur 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.

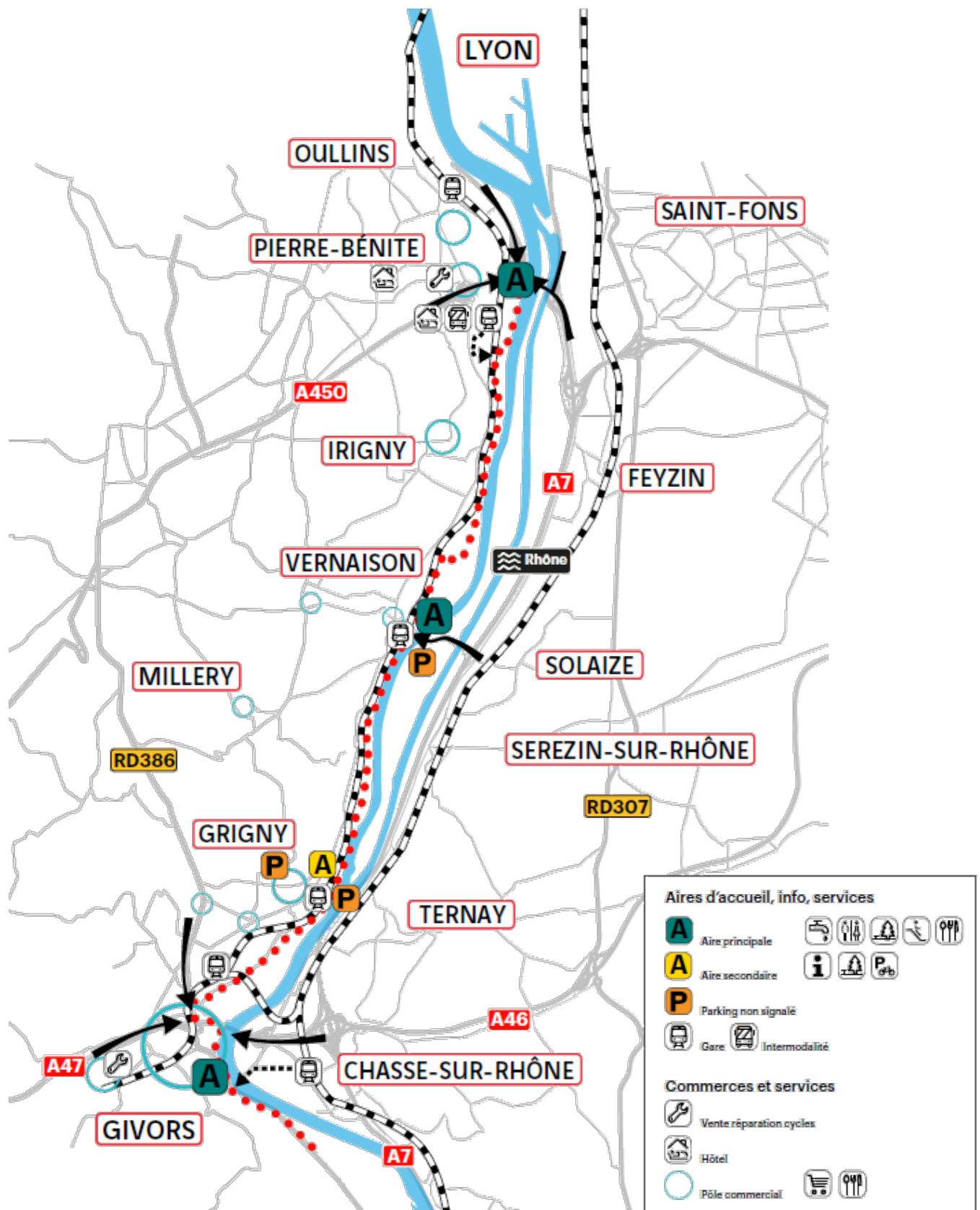
L'insertion de la ViaRhôna prévue en voie verte sur les quais Georges Levy et Rosenberg est maintenue côté Rhône avec préservation des arbres.

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.

Les aires d'accueil



Annexe 2 - La délibération du Conseil régional

CONSEIL REGIONAL
AUVERGNE-RHONE-ALPES

Délibération n°CP-2019-03 / 17-161-2922

DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE

INTERMODALITE ET ECOMOBILITE

La Commission Permanente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes en sa réunion du 29 mars 2019.

- Vu le Code Général des Collectivités territoriales,
- Vu le budget régional de l'exercice 2019,
- Vu la délibération du Conseil régional n°16.00.06 du 4 janvier 2016 donnant délégations à la Commission permanente,
- Vu la délibération du Conseil régional N° D.C.R. 2015-0288 du 23 mars 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 (CPER) Région Auvergne,
- Vu la délibération du Conseil régional n° 15.00.196 du 6 mars 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 (CPER) Région Rhône-Alpes,
- Vu la délibération du Conseil régional n° 1 du 9 février 2017 approuvant l'avenant 2016 aux Contrats de plan Etat-Région 2015-2020 (CPER) Régions Auvergne et Rhône-Alpes,
- Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L103-2 et L103-3,
- Vu la délibération n° 541 du 29 juin 2017 sur les Vélo-routes voies vertes (VVV) d'intérêt régional,
- Vu la délibération n° 1450 du 29 mars 2018 sur le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET),
- Vu le rapport correspondant de Monsieur le Président du Conseil régional,
- Vu l'avis de la commission organique,

Après en avoir délibéré.

DÉCIDE

I) INFRASTRUCTURES

- I.1) d'approuver l'ouverture de la concertation pour l'aménagement d'une véloroute - voie verte au sud de Lyon sur l'itinéraire ViaRhôna entre Pierre-Bénite et Givors qui se déroulera entre le mardi 4 juin 2019 et le vendredi 28 juin 2019**
- I.2) d'approuver les modalités selon l'annexe 1**

Envoyé en préfecture le 3 avril 2019
Reçu en préfecture le 3 avril 2019
Affiché le 3 avril 2019
Numéro AR : 069-200053767-20190329-
lmc111454-DE-1-1

Laurent WAUQUIEZ

Président du Conseil Régional





www.auvergnerhonealpes.fr



**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