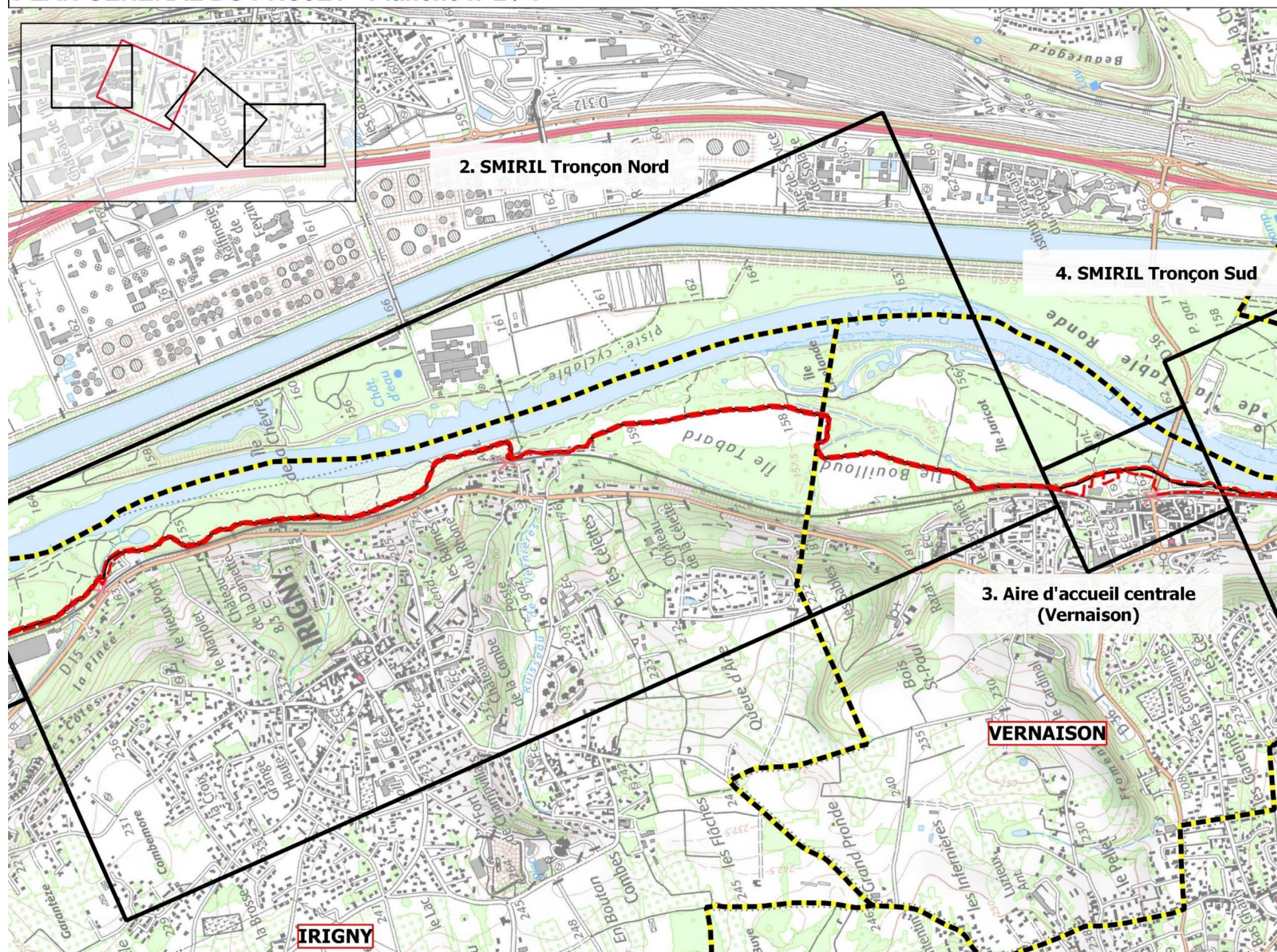




# PLAN GENERAL DU PROJET - Planche n°2 / 4



## Légende



- Tracé du projet
- ▭ Emprise du projet
- ▬ Limites communales
- ▭ Séquences

0 250 500 m

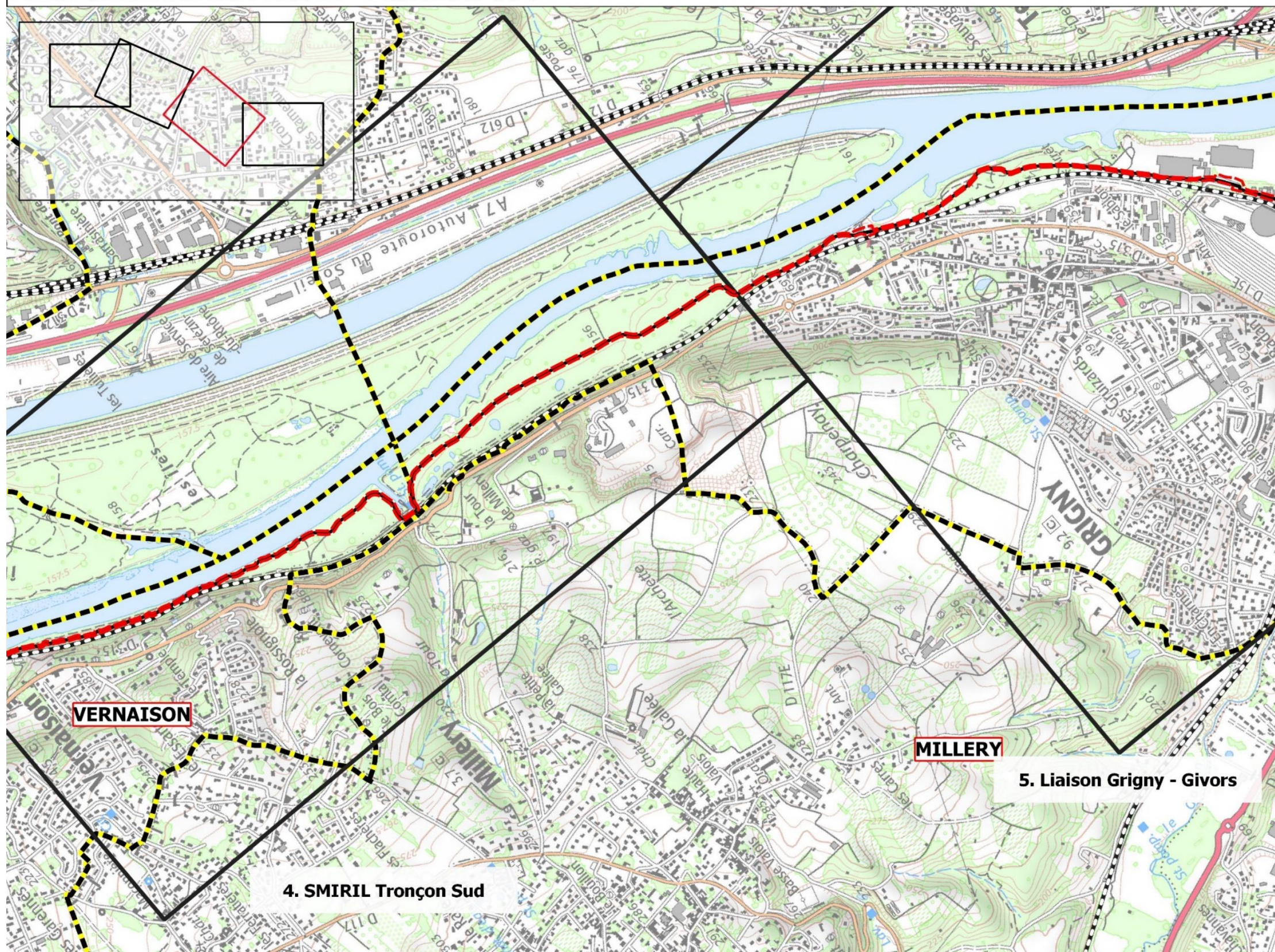
09/2020  
Lambert 93

**INGÉROP**  
inventifs demain

Ingérop - 2020



# PLAN GENERAL DU PROJET - Planche n°3 / 4



## Légende



- Tracé du projet
- Emprise du projet
- Limites communales
- Séquences

0 250 500 m

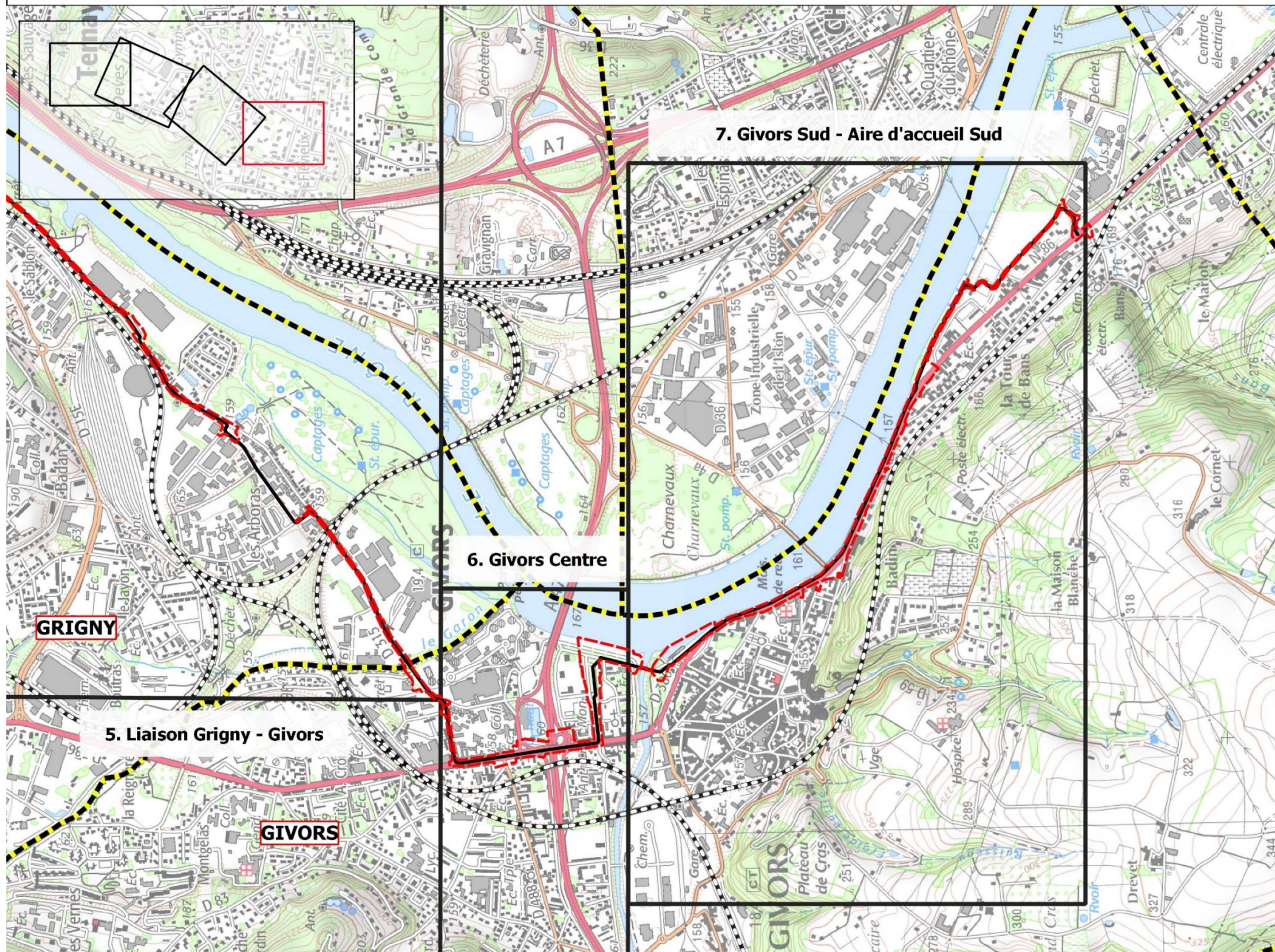
09/2020  
Lambert 93

INGÉROP  
inventifs demain

Ingérop - 2020



# PLAN GENERAL DU PROJET - Planche n°3 / 4



## Légende



- Tracé du projet
- Emprise du projet
- Limites communales
- Séquences

0 250 500 m

09/2020  
Lambert 93



Ingérop - 2020





Photographies de la section actuelle

Plan masse

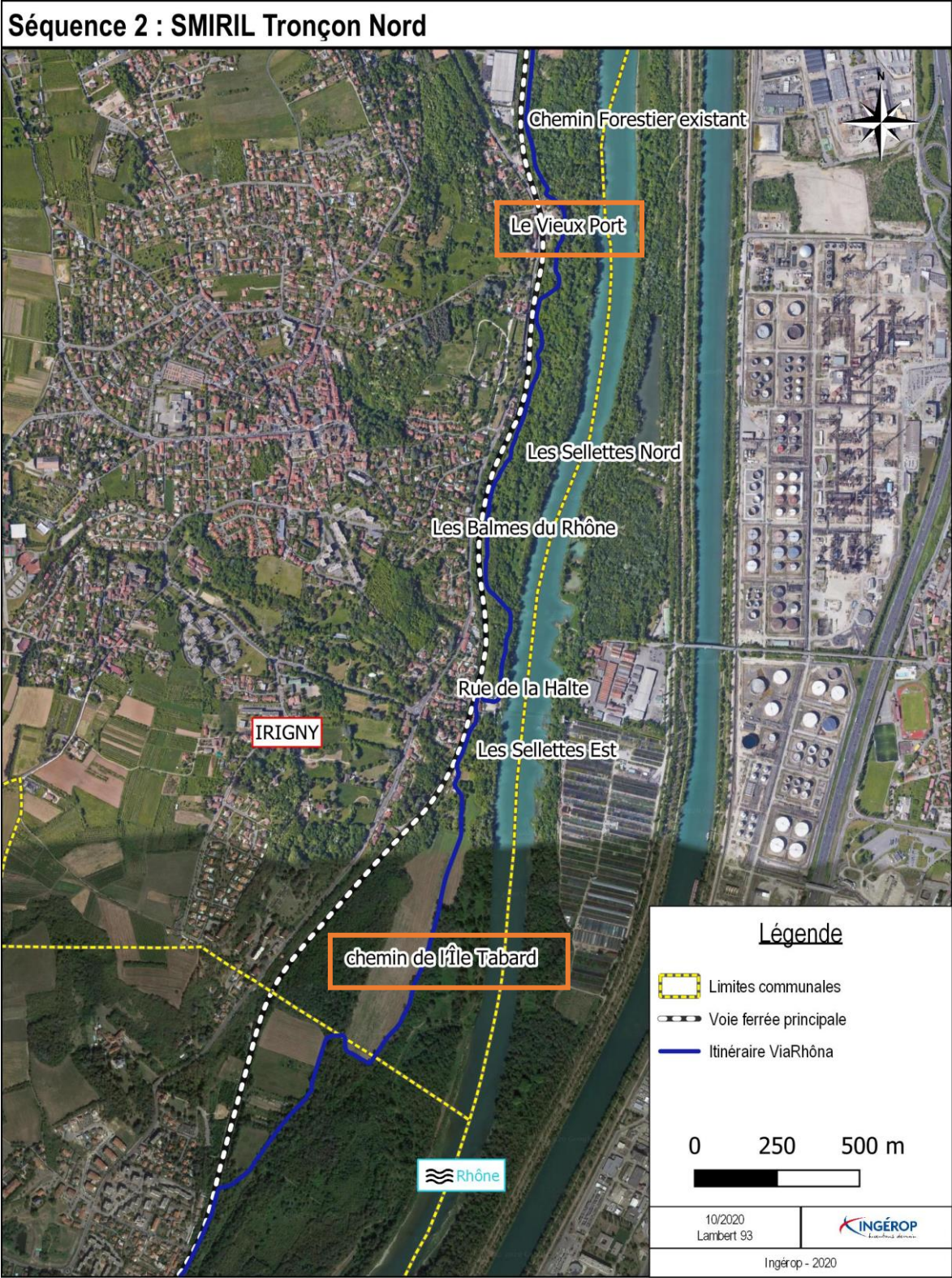


- 1- Entrée/sortie commune pour l'aire d'accueil et l'espace technique CNR
- 2- Haie bocagère
- 3- Parking infiltrant 60 places
- 4- Portails d'entrée/sortie CNR
- 5- Parvis intégrant un sanitaire autonome
- 6- Belvédère sur le Rhône

Aire d'accueil prévue







Vieux port Sélettes : Chemin forestier secteur du bac à traile d'Irigny



Ile Tabard : Chemins d'exploitation agricoles



Séquence 3 : Aire d'accueil centrale (Vernaison)



- |   |  |
|---|--|
| 1- Espace barbecues sur la pelouse  | 7- Aire de pique-nique                           |
| 2- Lien avec la ville - réalisation d'un trottoir et marquage piéton au sol (hors viaRhôna)                         | 8- Skate park existant ou rénové (hors viaRhôna) |
| 3- Extension parking sous les arbres  | 9- Aire de convivialité du pôle glisse           |
| 4- Placette centrale > toilettes, RIS, recharge électrique vélos. Articulation avec l'entrée du terrain de pétanque | 10- Pump track                                   |
| 5- Aire de jeux enfants (hors viaRhôna)   | 11- Lien potentiel avec maison (buvette ?)       |
| 6- Articulation piétonne avec la ville (hors viaRhôna)  | 12- Ligne de plantation et trottoir              |



Séquence 4 : SMIRIL Tronçon Sud



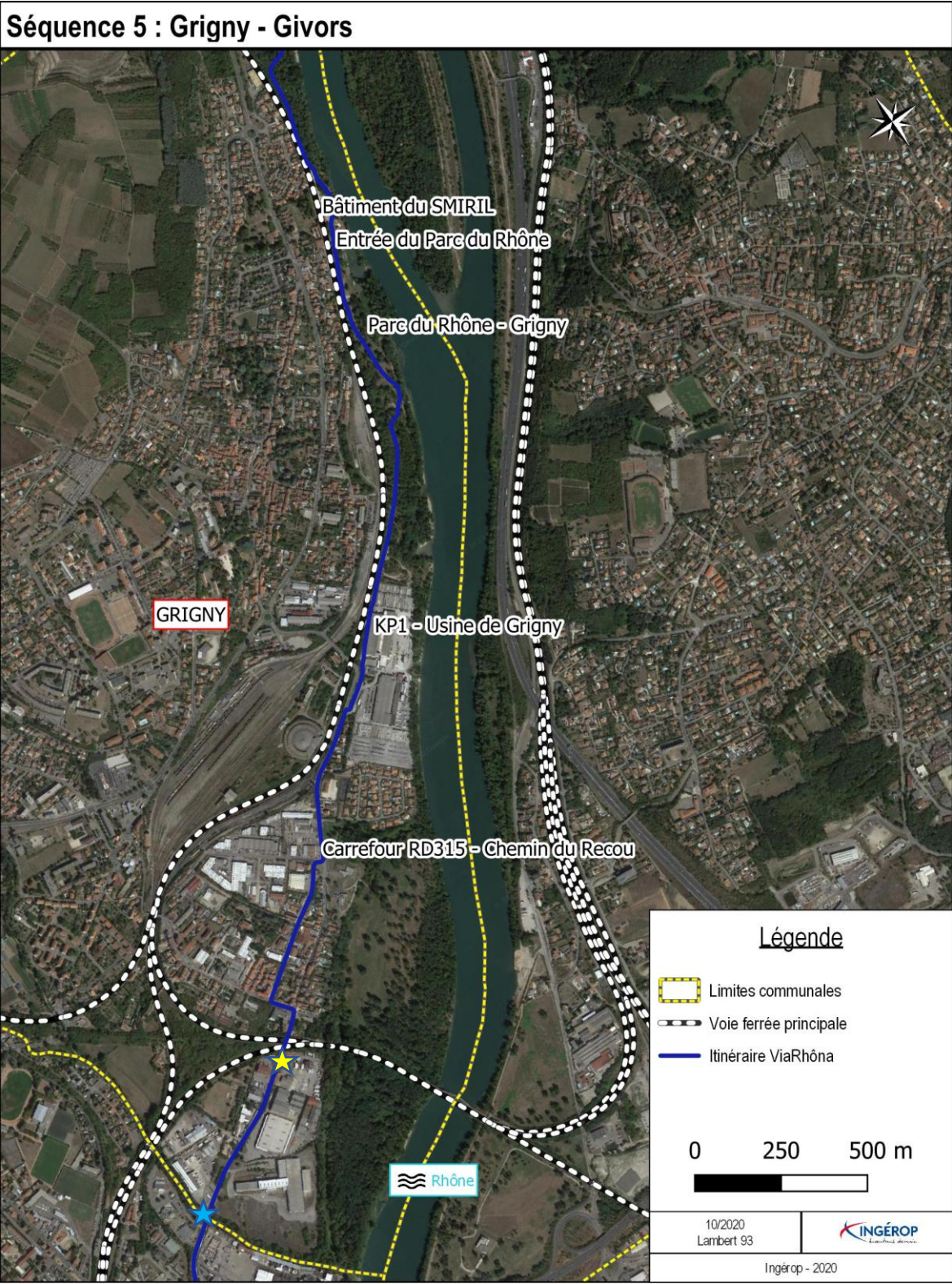
Photographies au droit du SMIRIL



Photographies au droit de la Tour de Millery



Séquence 5 : Grigny – Givors



Localisation de la section – « Grigny- Givors »



Photographie au droit de la RD315



Schéma illustrant la localisation de la passerelle





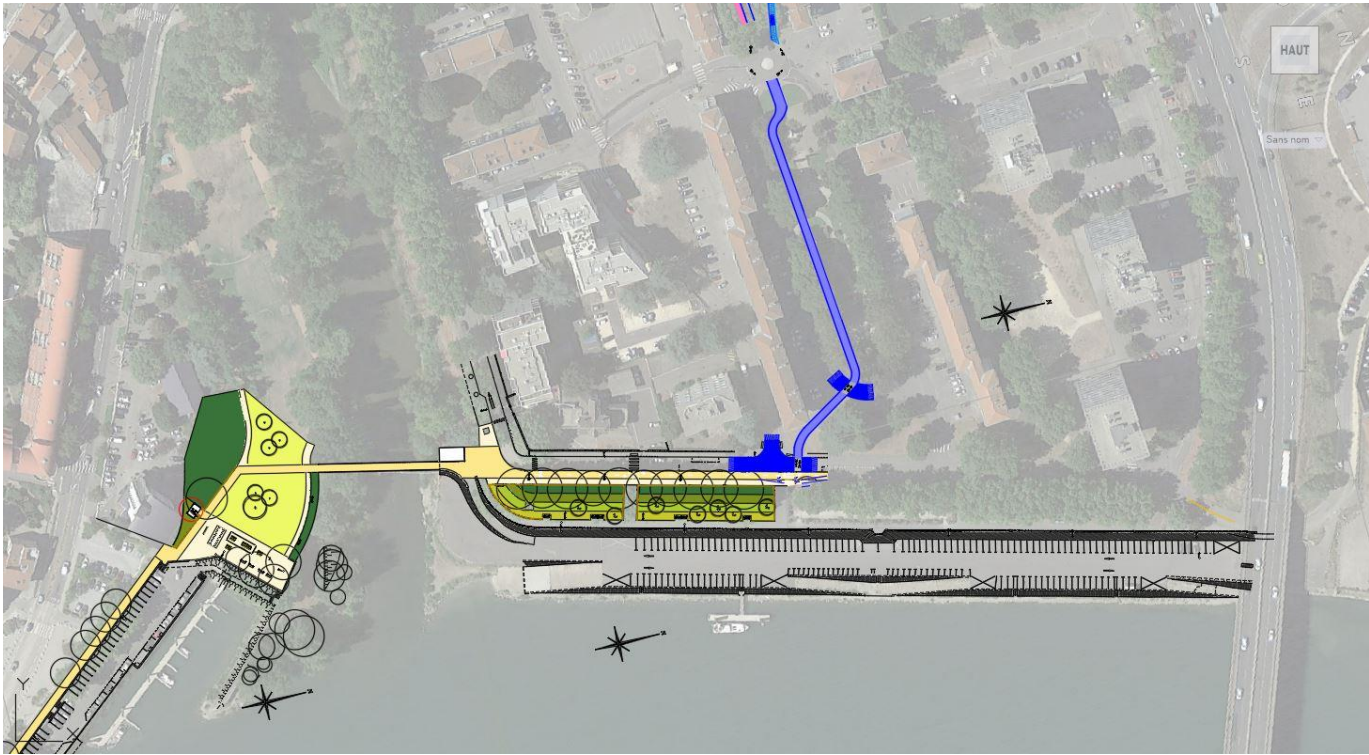
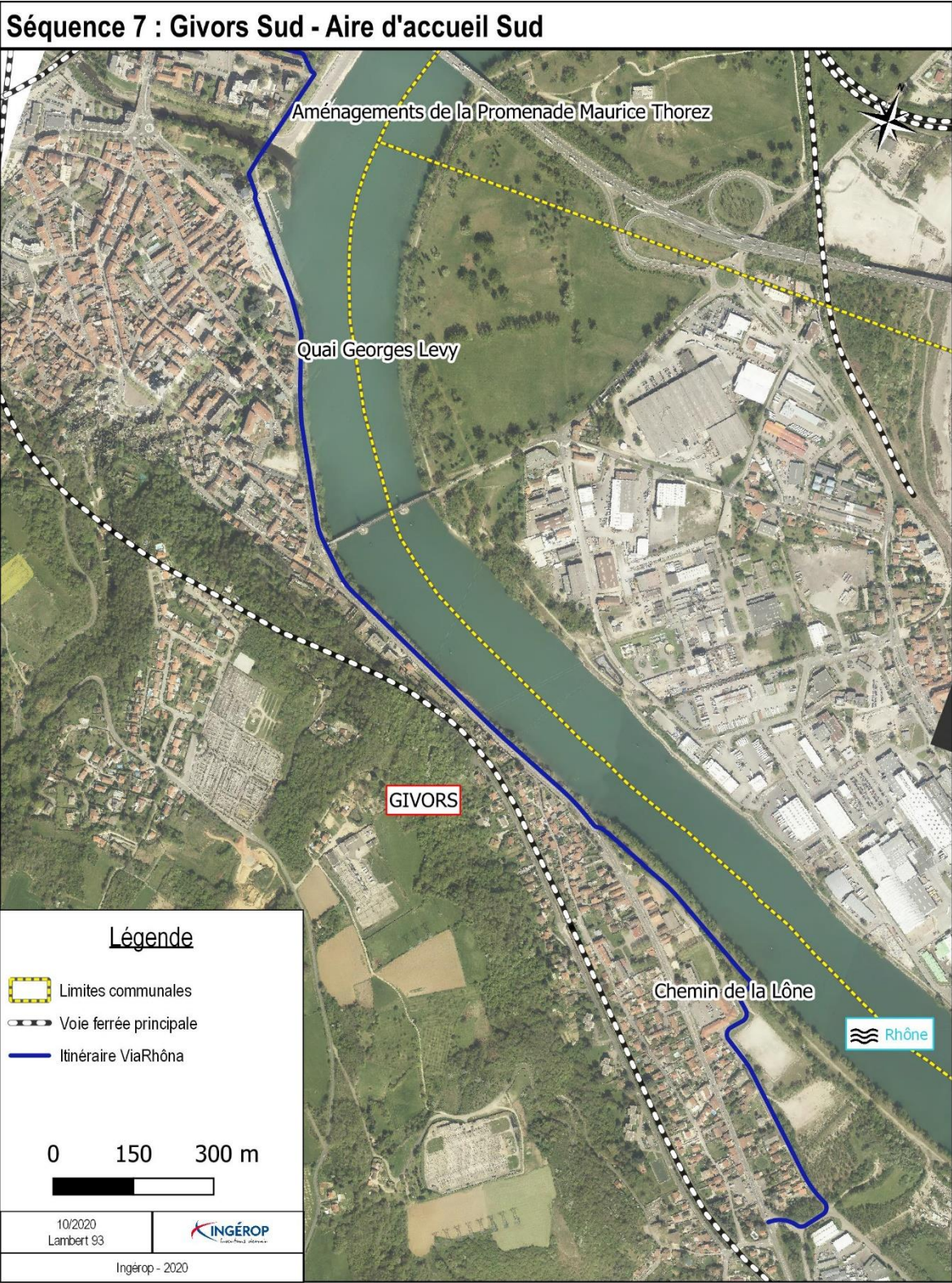
1 - Photographie au droit de la rue Honoré Petetin



2 - Photographie au droit de la rue Victor Hugo



Séquence 7 : Givors Sud -Aire d'accueil Sud

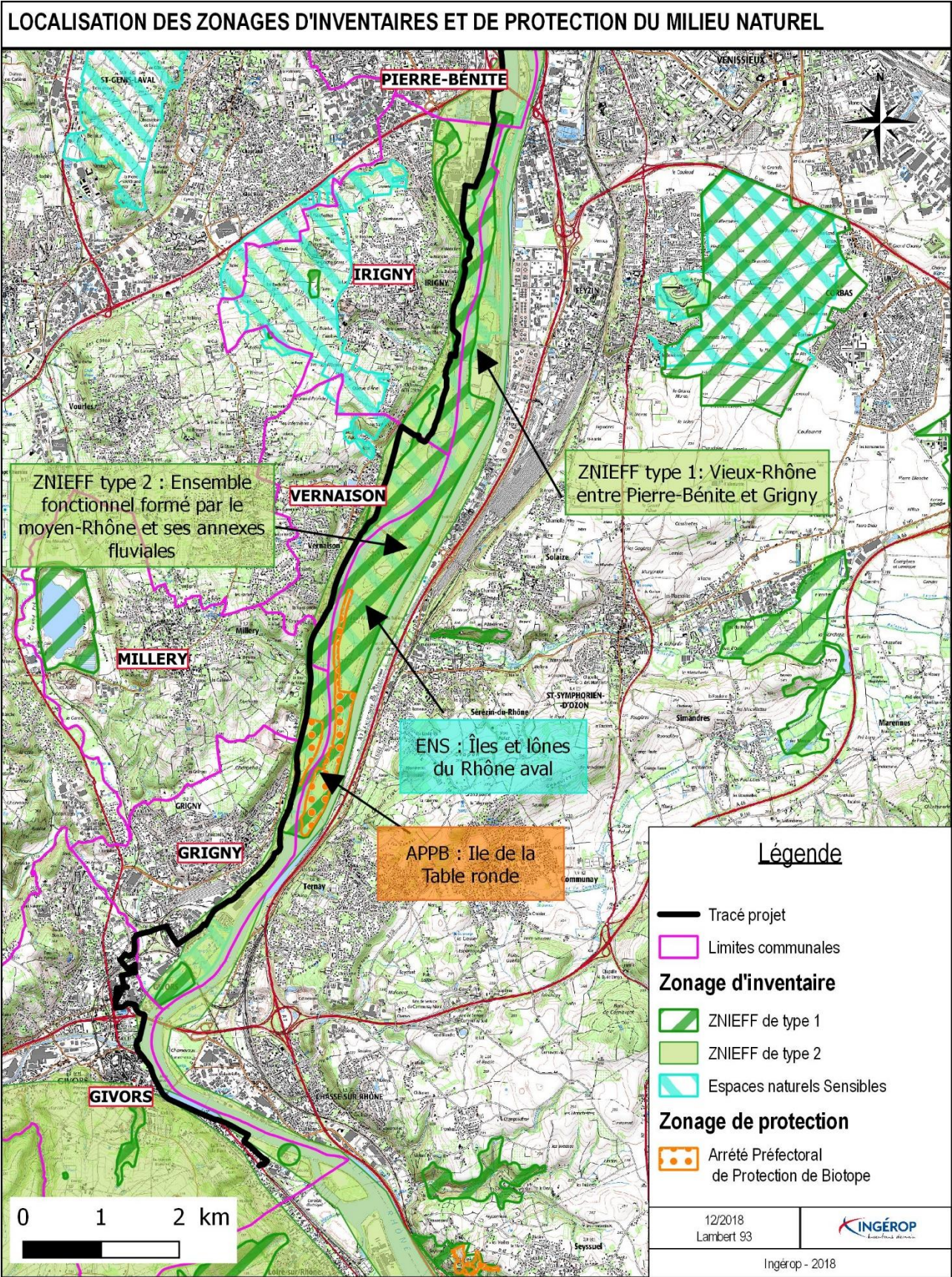


Aire d'accueil de Givors



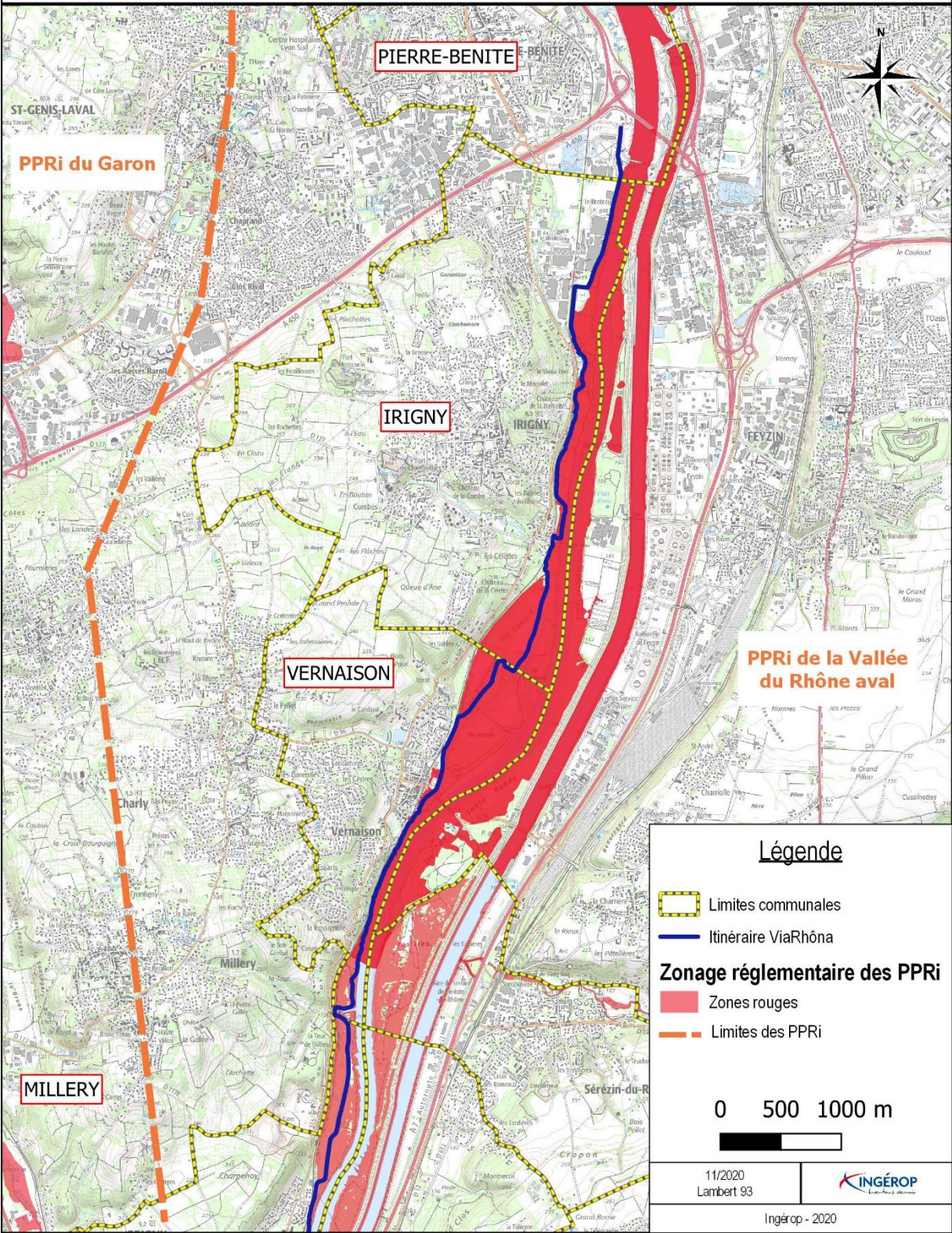
Promenade Maurice Thorez



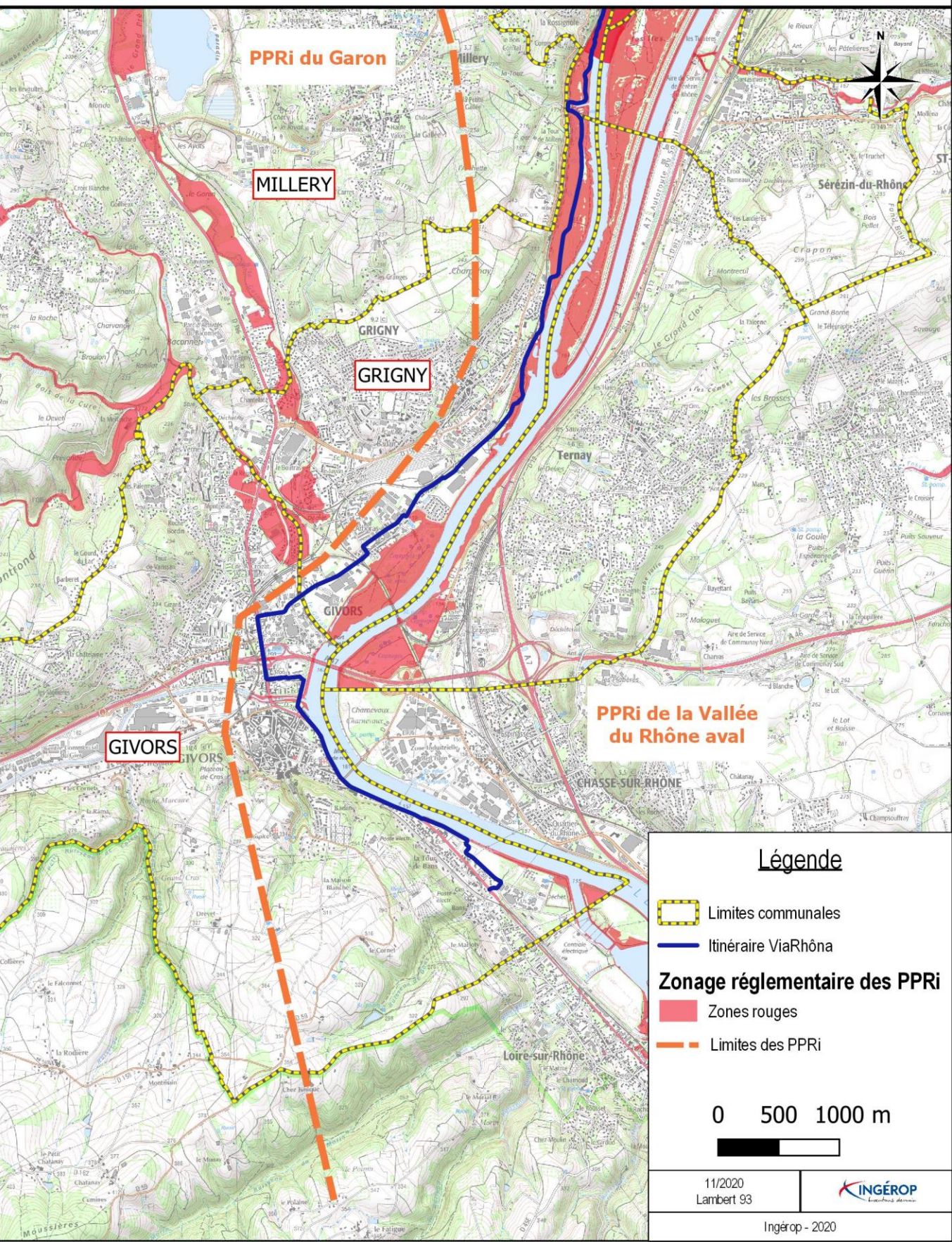




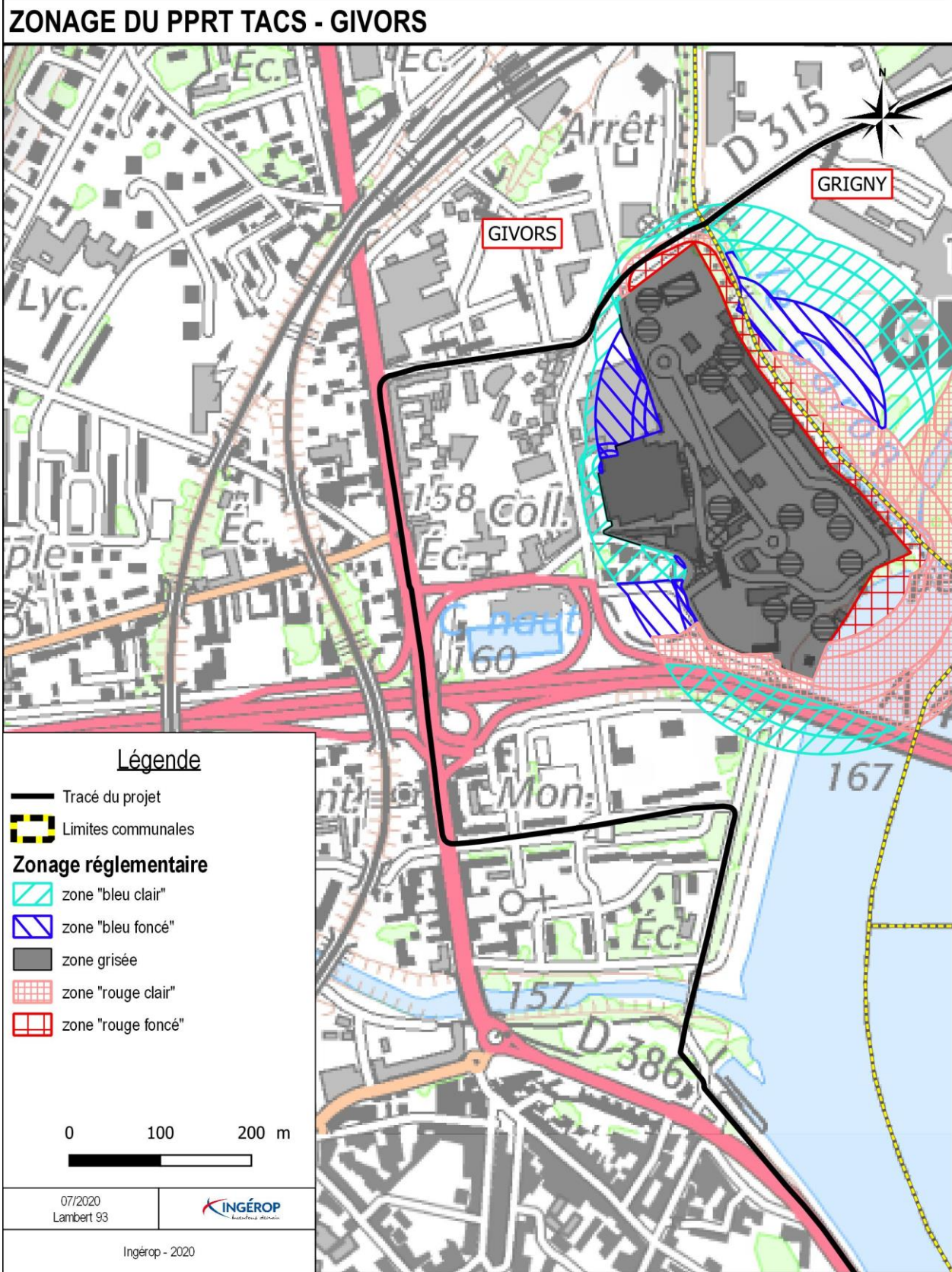
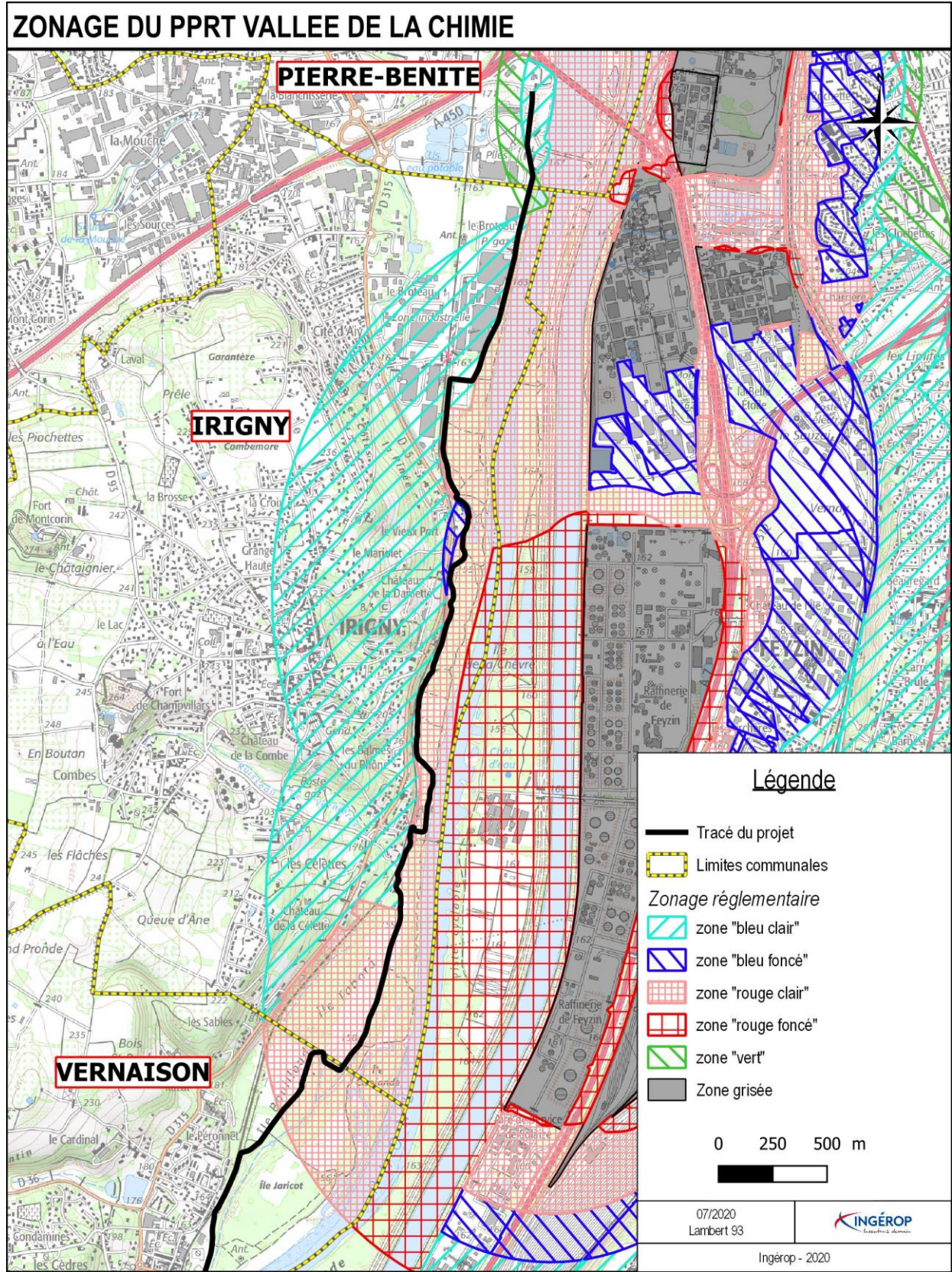
PPRi - Planche n°1 / 2



PPRi - Planche n°2 / 2









ANNEXES NON REGLEMENTAIRES : EVOLUTIONS DU PROJET DEPUIS 2018 ET INCIDENCES PRINCIPALES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet de Vélo-route voie verte ViaRhôna sur la section entre Pierre-Bénite et Givors consiste en l'aménagement d'un itinéraire de 17,5 km d'une largeur moyenne de 3 mètres. Ses caractéristiques principales restent inchangées par rapport à 2018 mais le tracé a évolué sur environ 4,7 km et l'itinéraire a été raccourci d'environ 1 km. Le nouveau tracé est ainsi plus court et plus lisible, notamment sur Givors, Grigny et Vernaison et profitera davantage aux déplacements du quotidien qu'il sécurisera ; il incitera davantage au report modal. Par conséquent, il entraînera des effets positifs sur la qualité de l'air et la santé. À noter qu'il permet la réalisation de sections d'itinéraires du Plan pour les mobilités actives de la Métropole de Lyon (dont l'aménagement de la RD386 sur Givors).

Par ailleurs, sur environ 2,8 km, les variantes de tracé retenues empruntent davantage des chemins existants carrossables (larges et tassés), diminuant l'impact du point de vue de l'environnement.

Le tracé retenu évite également l'interception des périmètres du Plan de Prévention des Risques Technologiques du TACS à Givors, limitant ainsi l'exposition des usagers au risque technologique.

Thématique environnementale	Impact attendu du projet	Principe de mesures
Topographie	Impact lié aux terrassements	Profil en long du projet conçu pour être au plus proche du terrain naturel
Eau souterraine	Absence d'impact	
Eau superficielle	Impact faible	Traitement des eaux pluviales par infiltration (yc au droit des aires d'accueil créées)  Traversée du Garon par un ouvrage dédié
Risques naturels	Absence d'impact	Prise en compte du risque d'inondation dans la conception du projet
Zones humides	Impact fort sur 2 ha de zones humides	Compensation zones humides à prévoir  <b>Définition et précision des mesures dans le dossier d'autorisation environnementale</b>
Milieu naturel	Impact faible à fort suivant les espèces au droit de la zone du SMIRIL  Absence d'impact des aires de stationnement créées car elles se situent en dehors des zones à enjeux	Analyse en cours sur les mesures d'évitement et de réduction, et les mesures de compensation en fonction des impacts résiduels observés. Mise en place de mesures de suivi.  <b>Définition et précision des mesures dans le dossier d'autorisation environnementale</b>
Bâti et acquisitions foncières	Pas d'acquisition de bâti  Acquisitions foncières à prévoir	Acquisitions foncières prévues au droit des emprises privées (objet de la DUP et de l'enquête parcellaire conjointe)

Thématique environnementale	Impact attendu du projet	Principe de mesures
Urbanisme	Impact sur des espaces boisés classés	Modification des documents d'urbanisme impactés via la procédure de mise en compatibilité intégrée dans le dossier DUP
Activités et équipements	Absence d'impact	
Trafics	Impact positif du fait d'un possible changement de mode de transport. Pas d'impact significatif au droit des aires d'accueil dont la capacité est limitée à 60 places.	
Bruit	En lien avec le trafic, la diminution du trafic routier au profit des cycles induit la baisse des nuisances donc l'impact est positif	
Air et santé	En lien avec le trafic, la diminution du trafic routier au profit des cycles induit la baisse des nuisances donc l'impact est positif. Les usagers de l'itinéraire ViaRhôna vont emprunter essentiellement des espaces naturels, ouverts, loin des pots d'échappement.	
Patrimoine	Impact positif du projet car il permet de découvrir le patrimoine naturel en bord de Rhône mais également des éléments du petit patrimoine	Mesures d'intégration paysagère accompagnant le projet
Loisirs	Impact positif du fait que le projet offre un itinéraire sécurisé profitable à tout type d'usagers.	
Paysage	Impact positif du projet car l'itinéraire permettra de découvrir les différentes ambiances paysagères du bord de Rhône : prairies, ripisylves, boisements et des vues sur le Rhône.	Mesures d'intégration paysagère accompagnant le projet

En synthèse, le projet présente essentiellement des impacts positifs sur le milieu humain, le patrimoine, les loisirs et le paysage. Ces principales incidences seront analysées plus finement dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale qui portera sur les volets « eau » (et donc inondation et zones humides) et espèces protégées.