

Avis AF3V 16/10/2012



Ce projet de la ViaRhôna en Ardèche est un bon projet que nous réclamons et soutenons comme tous ceux qui souhaitent le développement des déplacements actifs.

Nous apportons quelques propositions pour l'améliorer, le rendre plus adapté à une bonne fréquentation et éviter des conflits avec la circulation motorisée.

Observations communes à toutes les Sections.

Impact : L'impact touristique n'est pas le seul impact positif. Le développement de la pratique du vélo a un impact considérable sur les dépenses de santé et sur la préservation de l'environnement. Ces impacts sont très sous estimés Leur prise en compte mériterait que soient retenues quelques améliorations que nous proposons, même si la réalisation dure un peu plus longtemps.

La création de la voie verte va :

- permettre à de nombreux riverains de se déplacer à vélo non seulement pour leurs loisirs mais également pour leurs trajets quotidiens.
- conduire à limiter les accès sauvages aux véhicules motorisés dans de nombreuses zones de la ripisylve du Rhône.

Ces aspects de la ViaRhôna justifient quelques passages dans des zones dites sensibles qu'elle peut contribuer à protéger.

Trafic sur les voies : Beaucoup de voies actuelles ne sont pas retenues du fait de la sécurité liée au trafic. Mais aucune indication de trafic n'est donnée. La plupart de ces voies que nous pratiquons aujourd'hui couramment nous paraissent tout à fait acceptables pour une véloroute.

Accès à la ViaRhôna : il est prévu des aires d'accueil pour le stationnement des personnes venant en voiture. Par contre il est souhaitable de développer la possibilité d'accès à vélo. Nous n'avons pas trouvé la mention de cette possibilité. La voie verte venant de St Lager de Bressac devrait se raccorder au Pouzin, celle de la vallée de l'Eyrieux à La Voulte. Nous avons mentionné d'autres accès souhaitables tout le long du parcours.

Voie Douce : La notion de voie douce n'est pas acceptable. Elle n'est pas définie au code de la route. Sur les 66km réalisés par le Département, nous comptons 19km de véloroute, 7,7km de voie verte et 36km de voie douce. Les voies douces sont annoncées comme à circulation partagée interdite aux véhicules motorisés, sauf ayant droits : agriculteurs, chasseurs, pêcheurs et aux véhicules d'entretien. Les voies vertes sont aussi accessibles aux véhicules d'entretien et aux ayant droits. Un panneau permet de les identifier sur le terrain. Lorsque la chaussée sera revêtue comme une route, ces voies douces seront envahies par des véhicules motorisés de toute sorte.

Il est indispensable d'éviter que la ViaRhôna devienne un itinéraire de transit pour les véhicules motorisés.

Nous demandons que ces voies douces soient remplacées par des tronçons de voie verte partout où elle ne donne pas accès à des champs pour ne pas gêner les exploitants.

Dispositif anti intrusion : Ces dispositifs ne sont pas décrits et le mode de gestion n'est pas clair. Nous demandons que les dispositifs limitant l'accès aient les mêmes caractéristiques que ceux existant en Drôme et que dans tous les cas et partout, la largeur libre de passage ne soit pas inférieure à 1.50m.

Couche de roulement : Le maître d'ouvrage a choisi une couche de roulement en enduit superficiel avec gravillons fins pour une bonne intégration dans l'environnement. Donc l'utilisation d'un enrobé avec liant non bitumineux, d'un coût beaucoup plus élevé, dans la zone Natura 2000 du secteur 4 n'a pas de justification autre que psychologique.

Par contre nous regrettons qu'une solution en enrobé n'ait pas été retenue. L'enrobé est indispensable pour les rollers, il est apprécié de tous les cyclistes, surtout des débutants et il facilite l'entretien.

Aires d'Accueil : Les voies de circulation et les places de stationnement des aires d'accueil n'ont pas besoin d'être revêtues d'un enduit superficiel. Par contre, une attention particulière sera apportée pour que la ViaRhôna soit accessible à vélo par les riverains des villes et villages voisins.

Le projet ne prévoit aucune aire de pique nique aménagée simplement avec quelques bancs, table-bancs, poubelles et repose vélo.

Il est aussi indispensable de repérer les points d'eau existant sur le tracé de la ViaRhôna, de les aménager pour qu'ils soient accessibles et de les signaler.

Section 1 Sablon Tournon Glun

Entrée de Sarras : Les raisons du rejet de la variante passant sous le pont sont contestables. Certes plus onéreux, mais la destruction du milieu naturel dans un talus routier prête à sourire. Le passage en zone inondable se retrouve dans la plupart des tronçons du projet et le passage du contre canal de la CNR devrait pouvoir être évité. Cette solution permettrait également d'aménager le cheminement existant qui vient du parking de Louis Vuitton en mettant en valeur le bâtiment.

Dans la solution retenue il n'est pas mentionné comment se fait la traversée de la D86e.

Il n'est pas indiqué comment se fait le raccordement avec l'itinéraire existant dans la Drôme

Ozon : Les traversées de la D86 à Ozon devront être aménagées avec un refuge central de 2m minimum, ces dispositions ne sont pas indiquées.

Le passage prévu à l'est de la voie ferrée présente des rampes très importantes dissuasives et dangereuses. La plupart des utilisateurs chercheront à l'éviter. Dans cette zone une sécurisation de la D86 sur 600m est indispensable.

Un croquis détaillant la traversée de la D86 et l'aménagement du projet sur les 250m qui longe la D86 est absent.

Entre Ozon et Arras : Il nous semble qu'il aurait été préférable d'utiliser en véloroute le chemin existant à l'est de la ripisylve. Il est plus court et la cohabitation avec les arboriculteurs ne devrait pas poser plus de problèmes que dans le tracé retenu et permettrait de limiter l'accès aux véhicules motorisés dans la ripisylve. Les accès au village d'Arras devront être aménagés et balisés.

Entre le Gué et la Varogne : une véloroute sur le chemin du Poisson Frais pourrait être une

solution permettant une économie.

Tournon :

Accès au pont du Doux de Tournon : Aucune indication n'est donnée sur le traitement de la digue et de l'escalier existant à cet endroit. Des rampes seront installées pour franchir l'escalier.

Traversée du pont du Doux sur la D86 à Tournon par une voie verte de 2m de large : La solution « pied à terre » obligatoire ne peut être acceptée que si les bandes cyclables sont maintenues.

Pas de détail concernant l'aménagement du trottoir sur les 400m entre le pont du Doux et le giratoire ainsi que pour la traversée du giratoire. Pour la traversée du chemin de la Beaume, un refuge pour les vélos de 2m, sans chicane, devra être créé sur l'ilot.

Accès à la passerelle Seguin : compte tenu de la fréquentation urbaine de ce passage par des piétons et des cyclistes, il n'est pas acceptable de voir une largeur minimale de 2m et la mention « pied à terre obligatoire ». L'encorbellement doit être plus important.

Un détail sur les dispositions de franchissement du pont Trouzier enjambant le Rhône ne sont pas précisées.

Quai Gambetta : compte tenu des différences entre la notice et le plan des travaux, nous demandons que la ViaRhôna emprunte le quai Gambetta dans les 2 sens.

A Glun : un détail de tracé et de profil en long manque pour voir comment le tronçon en voie verte rejoint le barrage. Il n'y a aucun détail sur la traversée du barrage et sur le raccordement avec l'aménagement réalisé en Drôme.

Notice

page 27 : « les barrières CNR seront conservées aux emplacements actuels ». Nous demandons que le même dispositif que celui mis en place dans la Drôme remplace les barrières CNR.

Page 26 et 28 : les tronçons en voie verte et en voie douce en contre canal en bord du Rhône ou en bord de lônes seront équipées de barrières identiques à celles mises en place dans la Drôme.

Voies Douces : La notion de voie douce n'est pas acceptable. Il est indiqué sur ce tronçon de 26km, 4.4km de véloroute, 3.2km de voie verte et 18.4km de voie douce. Les voies douces sont annoncées comme à circulation partagée interdite aux véhicules motorisés, sauf ayant droits : agriculteurs, chasseurs, pêcheurs et véhicules d'entretien. Nous demandons que soient traités en voie verte les tronçons suivant :

- le passage sur la digue CNR entre Sarras et Ozon sur 1.8km. Il ne dessert aucune exploitation agricole. Il est à traiter comme les tronçons de même nature réalisés dans la Drôme.
- les 3km entre Ozon et Arras du tracé retenu entre la ripisylve et le contre canal ne sont pas utilisés par les agriculteurs et il existe de nombreuses possibilités d'accès à cette zone pour les chasseurs et pêcheurs.
- Les 3km entre Tournon et Glun de la digue CNR n'ayant aucun riverain doivent être traités en voie verte comme les digues CNR de la Drôme.
- Les 700m au droit de la lône des Pierrelles : des parkings seront aménagés de part et d'autre pour permettre l'accès des riverains à cette lône.

Section 2 Soyons La Voulte

Pont des Lômes : le chemin des Acacias est l'accès normal à la ViaRhôna à partir de Guilhaud Granges par la promenade des Brandons et de son prolongement qui reste à aménager. Le chemin des Freydières et de Provence est l'accès normal depuis le pont des Lômes. Ces deux passages seront donc à prendre en compte dans le projet et la signalisation.

Sud de Soyons : Sur le secteur de la lône de l'Ove, le projet cherche à éviter les « boisements remarquables et les arbres de hauts-jets » qualificatif un peu surprenant pour parler de la ripisylve dont les sujets se reproduisent, se développent et meurent rapidement. Elle s'est totalement reconstituée depuis les travaux d'aménagement du Rhône il y a une cinquantaine d'années. Elle est, de plus, envahie par une circulation automobile comme le montre la photo du chemin que nous proposons d'utiliser.



Enquête Publique ViaRhôna en Ardèche

Écrit par Albert Cessieux

Mardi, 16 Octobre 2012 21:31 - Mis à jour Dimanche, 12 Mai 2013 13:49



