

La VIARHONA en vélo

La Viarhona est un itinéraire de 700 km qui longe le Rhône en Suisse et en France. Dans la partie française il est partiellement aménagé pour les cyclistes.

Nous nous sommes contenté d'en effectuer environ la moitié soit 450 km en deux grandes sections : Beaumont – Lyon, début mai 2016 et Vienne -Orange du 18 au 21 avril 2017,

Pour la première partie Nous sommes équipés chacun d'un VTT qui tracte une remorque. Jacques a une remorque avec une seule roue alors que la mienne qui à deux roues sur le même axe va s'avérer beaucoup plus stable. Ces remorques nous permettent de pédaler sans rien sur le dos mais présentent l'inconvénient de devoir être garées et dételées si l'on souhaite coucher le vélo à terre. A noter aussi que les TER de la SNCF sont censés ne pas accepter les remorques (mais il y a moyen de s'arranger !).

Pour la seconde section Jacques renoncera à sa remorque jugée encombrante et optera pour une sacoche sur le guidon et un petit sac à dos.

Beaumont – Lyon

Jour 1 Beaumont – Belley 55 km

Nous partons vers 11h par beau temps. Nous montons la D1201 jusqu'au Col du Mt Sion car nous avons décidé de rejoindre le tracé de la Viarhona à Seyssel car de Genève à Seyssel l'itinéraire utilise des routes « ordinaires » sans aménagement spécifique mais avec pas mal de cotes du côté du Vuache, Passer par Cernex, Bonlieu et Frangy est jugé plus simple et plus rapide.

A partir de Seyssel une belle piste cyclable nous attends avec juste un passage sur la route quand il s'agit de franchir le Fier à Motz. L'aménagement date un peu et par endroit les racines de peupliers soulèvent le revêtement cyclable.

Après celui de Seyssel nous arrivons au barrage d'Anglefort, tout en restant en rive gauche. Plus loin le joli village de Chanaz nous attend. Il y a quelques touristes qui prennent le canal de Savières pour rejoindre le lac du Bourget.

Une fois le barrage de Chanaz franchi nous sommes en rive gauche du canal du Rhône et le vieux Rhône est sur notre droite. C'est à Massigneux de Rives que nous passons en rive droite, nous quittons la via en dessous de Belley pour monter dans la ville où nous logerons dans un hôtel.

Jour 2 Belley – Lagnieu 68 km

Comme la veille il fait beau et assez frais avec un léger vent du nord. Par une descente rapide nous redescendons prendre notre itinéraire le long du canal de dérivation du Rhône. Bientôt il faut



Le défilé de Pierre-Châtel

retraverser pour passer en rive droite, puis prendre la route D1504 assez dangereuse en direction de Yenne pour traverser le vieux Rhône au défilé de Pierre Châtel. C'est là que nous remarquons un petit autocollant avec un trident rouge. Nous apprendrons que ce balisage a été posé par une association cycliste allemande pour palier aux « faiblesses » du balisage. Nous remarquerons ce balisage jusqu'à Orange et quelques fois il nous rendra bien service en levant l'ambiguïté de la signalisation « officielle ».

Après quelques kilomètres sur route nous retrouvons la piste, il y a même un peu de monde et nous avons la surprise de voir un type en rollers nous dépasser ! Nous l'interpellons : il avance à 22

km/h selon ses propres dires. Probablement qu'au retour il fera un peu moins le malin avec le vent dans le nez...

Un peu avant Brénier-Cordon nous passons en rive droite. A partir de là le Rhône oblique en direction du nord-ouest, il nous faut donc remonter contre le vent, heureusement il fait de plus en plus chaud et la bise faiblit et nous parvenons sans encombres au Port de Groslée. Nous y avons un couple d'amis mais nous savons qu'ils sont absents ce qui ne nous empêche pas de pique-niquer dans leur jardin, curieusement agrémenté d'un arbre à mouchoirs.

Il faut reprendre des forces car à partir de là l'itinéraire officiel, entièrement sur des routes s'écarte largement du Rhône puisqu'il nous entraînerait jusqu'à Morestel. Nous décidons de prendre une variante, en rive droite qui longe le pied du massif du Bugey, Nous rejoignons ainsi Villebois, Sault-Brenaz et l'immense surgénérateur de Creys-Malville (projet d'environ 12 milliards d'euros), à l'abandon¹ depuis des années mais très bien surveillé et entretenu à coup de dizaines de millions d'euros chaque années...Il devrait être



Château de Vertrieu (Isère)

démantelé d'ici 2024 pour 2,5 milliards d'euros supplémentaires, de quoi achever la Viarhona et même de la paver de cellules photo-voltaïques puisque avec une telle somme on pourrait affecter 1650 € à chaque mètre carré de piste cyclable des 500 km de la partie française de la Viarhona.

Depuis Villebois nous étions de nouveau sur un aménagement agréable, et bien fréquenté par les locaux (nous sommes dimanche) et c'est à Lagnieu que nous trouvons un hébergement confortable.

Jour 3 Lagnieu – Lyon 62 km

Nous nous maintenons en rive droite jusqu'à la centrale nucléaire du Bugey (St Vulbas), puis nous quittons le Rhône pour partir plein ouest en direction de St Maurice de Gourdans où nous pensions boire un café chez notre amie Marie-Claude qui hélas est absente. Nous poursuivons à travers la campagne jusqu'au Pont de Jons. Là il faut descendre un escalier de 15 mètres pour retrouver un parcours aménagé, il faut donc décrocher les remorques et faire plusieurs voyages avec les vélos à l'épaule. On sent que nous sommes près de Lyon et les cyclistes du dimanche sont assez nombreux.

L'aménagement est continu jusqu'à Lyon avec des explications relatives aux usines ou anciennes usines hydro-électriques rencontrées,

A Lyon nous arrivons par le Grand Large où nous déjeunons à la terrasse d'un restaurant libanais. Finalement la piste longe le Boulevard de Ceinture de façon très discrète, en contrebas d'un mur de soutènement, avant de déboucher dans la Parc de la Tête d'Or, autant dire chez moi où nous sommes vers 14h.



Arrivée dans le parc de la Tête d'Or (Lyon)

Vienne - Orange

Jour 4 Vienne – Saint Rambert d'Albon 45 km

Nous avons suivi les conseils donnés sur le site de la Viarhona, à savoir prendre le train jusqu'à

¹ Nous étions tous les deux en 1976-1977 parmi les manifestants qui s'opposaient à la construction de ce montre qui aura été couplé au réseau moins de cinq ans.

Vienne car l'itinéraire balisé, dès la sortie de Lyon, envoie sur des axes très fréquentés comme la RD15 à Saint Genis Laval.

Il fait très très frais, le mistral est fort mais il fait beau. Vers 14h30 j'avale mon pique nique sur la place Aristide Briand de Saint Romain en Gal. L'itinéraire est parfaitement aménagé sur cette rive droite du Rhône et c'est avec l'aide du Mistral que nous arrivons à Condrieu, puis Chavanay. Au passage nous avons admirés les collines d'Ampuis couverte du vignoble des Côtes Rôties, Sur l'autre rive nous voyons des installations industrielles (centrale de St Maurice l'Exil, industries chimiques de Roussillon et du Péage de Roussillon).

Nous traversons à Saint Pierre de Boeuf pour nous retrouver entre le Rhône et son canal de dérivation, nous arrivons ainsi à Sablons où il faut emprunter quelques sections de route pour parvenir à St Rambert d'Albon. Il n'y a aucune possibilité de logement sauf l'hôtel, Ibis situé le long de la N7 à trois kilomètres au sud. Nous y allons par la N7, chère à Trenet.



Vienne vue de St Romain en Gal

Jour 5 Saint Rambert d'Albon – La Voulte 84 km
Le temps n'a pas changé et le mistral est puissant.

Par chance une voie de traverse située presque en face de l'hôtel nous permet de rejoindre la Viarhona. La belle lumière du matin éclaire les montagnes de la rive ardéchoise, celle d'Andance en particulier. Nous observons que ces collines sont souvent défrichées pour être plantées en vignobles. Il est vrai que les crus locaux, comme le Condrieu, jadis servi dans les troquets de Lyon ont pris une certaine cote et se vendent très cher !

Nous comptons boire un café à Andancette ou Andance mais tout est fermé. Les usines de la grande Vermicellerie et d'amiante de Pont à Mousson ont fermé il y a une vingtaine d'années mais les bâtiments imposant sont encore là.

Au niveau d'Arras nous changeons de rive ce qui permet d'atteindre Tournon où nous prenons enfin notre café.

Nous remarquons immédiatement la présence de deux bateaux de touristes, un côté Tournon et l'autre côté tain. Ils sont immatriculés l'un à Bâle (Suisse) et l'autre à Rotterdam (Pays-Bas), on a beau être pro-européen, c'est un peu désolant de voir que ce sont des compagnies étrangères qui sont venues développer cette forme de tourisme.



Le quai à Tain l'Ermitage

Ce qui nous a peut être le plus frappé c'est l'absence quasi totale de navigation visible sur le Rhône, outre les deux navires déjà cités nous n'avons vu sur tout le trajet que deux bateaux en train de naviguer (une péniche et un bateau de touristes) et un autre bateau de touristes amarré à Viviers. Il y a une sous utilisation manifeste de la voie d'eau et pourtant les aménagement sont bien là, ils sont même colossaux et dimensionnés pour un fort trafic fluvial avec notamment beaucoup de pontons

d'amarrage à proximité des écluses. La voie d'eau accepte des bateaux de 190 m de long et 11,45 m de large.

D'après l'administration le trafic fluvial sur le bassin Rhône-Saône a baissé de 0,3% en 2015² (par rapport à 2014). Le trafic de marchandise ne représente que 2% du trafic de la vallée du Rhône. 6 millions de tonnes de marchandises emprunteraient la voie d'eau ce qui représente 6000 bateaux de 1000 t, soit moins de 20 bateaux par jour... Nous sommes assez loin de la capacité des écluses qui est sans doute de l'ordre d'une soixantaine de bateaux par jour³. C'est sans doute pourquoi on peut lire régulièrement dans la presse que la voie d'eau a un bel avenir, effectivement il y a de la marge !

Très souvent nous circulons sur la piste aménagée au bord d'un canal de fuite. Ce canal qui se situe au pied de la digue du Rhône aménagé est destiné à recevoir l'eau des petits affluents que la digue empêche de se déverser dans le Rhône aménagé. Ce petit canal aux eaux très claires est agréable à regarder, parfois même, tout en roulant, nous observons quelques truites.

Les oiseaux sont évidemment nombreux et d'espèces très variées. Nous avons vu deux cigognes, des hérons, des mouettes, beaucoup de canards et des groupes de cormorans qui doivent se régaler du poisson du Rhône, jugé pourtant non comestible et interdit à la consommation depuis Lyon jusqu'à la mer en raison de la pollution par les PolyChloroBiphényles (PCB).

A Tain l'ermitage nous passons dans le centre de la ville et les quais et c'est assez curieux de découvrir ces endroits calmes que nous avons frôlé cent fois en voiture sans jamais s'arrêter... On voit bien que la bicyclette en se faufilant aisément partout permet des découvertes que n'autorise pas une voiture.

Plus au sud l'Isère se franchit par une passerelle propre à la Viarhona et nous sommes bientôt à Valence, sur une terrasse

bien abritée du vent à profiter d'un bon café. Nous repartons à travers parc et jardins et nous retrouvons la piste qui traverse l'Epervière, le port de Valence, il y a beaucoup de bateaux de plaisanciers mais aucun ne navigue, peut être que le vent violent décourage les marins d'eau douce....

Ensuite nous changeons de rive et c'est une vraie galère que de prendre le nouveau pont sud de



Une belle passerelle spécifique

Valence (inauguré en 2004). Il faut d'abord grimper dessus, puis lutter contre le vent car le pont est orienté vers le nord ouest et le vent ne faiblit pas. Je pédale la tête baissée, enfoncée dans mon chapeau Tilley que je tiens quand même d'une main car j'ai peur qu'il ne s'envole, bon il est réputé flotter sur l'eau mais j'aime mieux qu'il reste sur ma tête !

Nous frôlons les villages de Soyons, de Charmes sur Rhône et enfin nous arrivons à Beauchastel, Nous pensions nous arrêter là dans une chambre d'hôtes mais comme il n'y a aucune possibilité de restauration nous annulons la chambres d'hôtes pour pousser jusqu'à La Voulte. En principe ce n'est qu'à 4 km mais nous en ferons six car la ViaRhona fait un détour pour aller jusqu'au confluent de l'Heyrieux avec le Rhône.

Le gérant d'un improbable bar à vin, bar à bière nous a indiqué qu'il y avait un hôtel à La Voulte :

2 Les chiffres du transport fluvial en 2015, Voies Navigables de France, http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/VNFhidden/chiffres_fluvial_20160325092702.pdf

3 http://www.portdelyon.fr/media/29130/livret_mdfr_transport_fluvial.pdf

L'hôtel de la Vallée du Rhône avec une patronne un peu particulière, Nous trouvons l'hôtel tenu par une femme d'une bonne soixantaine d'années, elle est assistée d'un quadragénaire balaise et tatoué, probablement originaire d'un pays de l'Est, Il ne parle quasiment pas le français. Nous nous demandons comment il a pu arriver là ! On nous avait recommandé d'aller manger au « Buffet de Pascal » mais l'établissement est fermé et seule une pizzeria est ouverte. Elle fera notre affaire.

Jour 6 La Voulte- Pont St Esprit 84 km

Il faut prendre le pont et changer de rive pour la énième fois. Nous circulons sur les digues et finalement traversons la Drôme sur une passerelle spécifique avant d'arriver à la hauteur du Pouzin où il faut repasser en rive droite. Nous y buvons un café avant de repartir en empruntant des aménagements assez sophistiqués qui ne vont pas durer car juste un peu plus loin un grand panneau conseille un itinéraire qui grimpe dans les collines ardéchoises. Mais avec ma remorque et mon gros VTT je ne suis pas vraiment équipé pour ce genre de détour, nous restons donc près du Rhône par des petits chemins qui serpentent par de larges détours au milieu des vergers et des cultures maraîchères. Les vergers sont équipés de bidons remplis d'une sorte de graisse qui sont allumés pour lutter contre le gel printanier.

Vers Baix nous longeons ensuite une partie assez sauvage du vieux Rhône, la piste n'est pas aménagée et nous roulons sur le gravier pendant des kilomètres.

Le village de Cruas est rejoint par la grande route. On sent tout de suite que le village ne manque de rien , beaucoup d'équipements de toutes sortes (il y a même un port !) et une très belle mairie avec un cinéma.

La raison c'est évidemment la présence toute proche de la centrale nucléaire de Meysse-Cruas qui fait tomber dans les caisses de la commun des sommes importantes.

La piste passe à ras les grandes tours de refroidissement, le bruit de cascade est assourdissant.

Vers midi nous arrivons à Rochemaure, très joli village dominé par les ruines d'une forteresse médiévale. Nous trouvons un coin abrité du mistral pour pique-niquer.

Un ancien pont suspendu a été réhabilité en passerelle « himalayenne » pour permettre le passage des piétons et des vélos. Nous l'empruntons pour franchir le Rhône et passer en rive gauche du canal.

Nous sommes très vite au niveau de Montélimar, toujours poussé par un mistral glacial...

Vers Chateauneuf du Rhône après être passé sur un barrage nous traversons le canal et nous descendons en direction de Viviers ancien évêché d'Ardèche où nous passons en rive droite du Rhône.

Nous y restons jusqu'à Bourg Saint Andéol. A partir de là la Viarhona emprunte des routes et n'est pas aménagée.

C'est sur une de ces route qu'une épine crève ma roue avant mais heureusement Jacques a tout le nécessaire et en quelques minutes la réparation est effectuée.

Nous arrivons à Pont Saint Esprit en empruntant le vieux pont, assez interminable et bien trop circulé à cette heure. Nous rentrons dans la ville et nous nous arrêtons à l'hôtel du commerce, un petit deux étoiles sympathique et confortable en pleine ville.



Passerelle himalayenne à Rochemaure

Jour 7 Pont St Esprit – Orange 45 km

Un dilemme se pose dès le matin : soit aller à Bollène mais il faut alors remonter un peu et donc

rouler face au mistral, soit descendre plus au sud. Renseignement pris à l'office du tourisme, il nous apparaît plus simple de descendre plus au sud même si c'est plus long en distance. L'inconvénient c'est que l'itinéraire n'emprunte que des routes, certaines étant assez fréquentées.

Nous longeons le Rhône sur quelques kilomètres puis nous nous en éloignons pour prendre une route qui mène à St Etienne des Sorts, comme il y a une forte côte je lambine et Jacques a vite fait de me distancer. Le village est franchement au bord du Rhône. Nous apercevons bientôt de grands bâtiments, il s'agit du site atomique de Marcoule qui nous paraît gigantesque et encore en cours d'agrandissement.

Un peu plus loin nous effectuons une petite pose près de l'étang de Codolet, avant de franchir le Rhône une dernière fois au niveau de l'usine de Caderousse. Un peu plus loin nous tombons sur quelques kilomètres de piste cyclable puis nous empruntons la D17 qui remonte sur Orange. Quand nous franchissons l'autoroute du Soleil nous comprenons que nous sommes presque arrivés, et effectivement il suffit de traverser le centre ville piéton d'Orange pour arriver à la Gare SNCF.

Un train part dans 20 minutes nous le prenons pour arriver sans encombre à Lyon vers 15h, ce train étonnamment rapide pour un TER ne met que deux heures pour aller à Lyon. La zone « cycliste » du train est bondée, mais nous parvenons tout de même à embarquer tout notre matériel.

Conclusion

Une cycliste allemande rencontrée sur la piste nous disait que cette Viarhona était classée dans le top des itinéraires cyclables en Europe, maintenant que nous l'avons testée sur une bonne longueur, je peux porter un petit jugement éclairé. J'ai été déçu par le manque de continuité de l'itinéraire, par les détours incompréhensibles, alors que des chemins de halages et des chemins sur digue existent pratiquement tout le long, mais il semble que des petites querelles de clocher s'opposent à la fluidité de l'itinéraire. Au sud de Vienne les choses s'améliorent un peu, quelques aménagements importants ont été réalisés en particuliers les passerelles, la piste nous offre des vues sur la vallée du Rhône intéressantes et nouvelles que nous n'avions pas sur les grands itinéraires routiers. Autre déception, au sud de Pont St Esprit : terminé, plus de Viarhona en site propre, on aimerait arriver jusqu'à la mer tranquillement en toute sécurité.

Pour l'avenir, il serait intéressant de tester cette Viarhona dans le Valais suisse et comparer les aménagements.



Meysse-Cruas

J'ai une suggestion pourquoi ne pas baptiser cet itinéraire « la tournée du nucléaire » en effet tous les jours, nous découvrons de nouvelles centrales, mais ce serait bien moins vendeur.