RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE / DÉPARTEMENT Isère

COMMUNE REVENTIN-VAUGRIS

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

N° 2

Cocher la case correspondante

- ☐ Installations classées pour la protection de l'environnement
- ☐ Schémas de cohérence territoriale (S.C.O.T.)
- ☐ Plan local d'urbanisme (P.L.U.)
- ☐ Plan d'occupation des sols (P.O.S.)
- ☐ Carte communale
- ☐ Classement de voirie
- ☐ Divers

relatif à : l'enquête publique unique relative au projet de création d'un complément au demi-diffuseur n° 11 de Vienne-Sud sur la commune de Reventin-Vaugris et portant sur la déclaration d'utilité publique du projet comportant mise en compatibilité du PLU de Reventin-Vaugris, l'enquête parcellaire et la demande d'autorisation environnementale.

Berger Levrault

Vu par le CO

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Objet de l'enquête : projet de création d'un complément d'un demi-diffuseur n°12 de Vienne-Sud sur la Commune de Reventin-Vaugris et portant sur la déclaration d'utilité publique du projet emportant mise en compatibilité du PLU de Reventin-Vaugris, l'enquête parcellaire et la demande d'autorisation environnementale

Arrêté d'ouverture de l'enquête :

arrêté n° _____ en date du 27-01-2022 de

☐ M. le Maire de : _____

☒ M. le Préfet de : l'ISERE

Président de la commission d'enquête — Commissaire enquêteur :

M _____ qualité _____

Membres titulaires : M _____ qualité _____

M _____ qualité _____

M _____ qualité _____

Membres suppléants : M _____ qualité _____

M _____ qualité _____

M _____ qualité _____

Durée de l'enquête : date(s) d'ouverture : du 28 février 2022 au 30 mars 2022

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

Siège de l'enquête : _____

Autres lieux de consultation du dossier : _____

Registre d'enquête :

comportant _____ feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, destiné à recevoir les observations du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par écrit au nom du commissaire enquêteur à :

_____

Rapport et conclusions du commissaire enquêteur :

seront tenus à la disposition du public dès leur réception à : _____

_____

aux heures et jours habituels d'ouverture des bureaux et dans chacune des mairies où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné.

Réception du public par le commissaire enquêteur :

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

une réunion publique ☐ a été ☐ n'a pas été organisée par le Commissaire enquêteur.

rél. 501 051 Berger-levrault (1104), tél. : 03 83 38 83 83

extraits des textes réglementaires en page

DC

PREMIÈRE JOURNÉE

Les _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____

Observations de M[1]

(56) Contribution déposeé le 11 Mars 2022 par M. LEICHER Jean-Luc
(57) Contribution déposeé le 11 Mars 2022 par S. chanterac
(58) Contribution déposeé le 11 Mars 2022 par Mme CHANAL Josiane
(59) Contribution déposeé le 11 Mars 2022 par Mme NOUAILLE Anais
(60) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par M. ODET
(61) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par Mme TUSARDI Yvette
(62) Complément Contribution n°3 déposeé le 14 Mars 2022 par Mme Tondi Eliane
(63) Contribution déposeé le 14 Mars 2022
(64) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par M. MAGNIER Patrick
(65) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par Mme Vernex Véronique
(66) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par Mme Vernex Estelle
(67) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par Mme Vernex Fanny
(68) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par M. Vernex Alain
(69) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par Mme Peyre Marie-Thérèse
(70) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par M. Peyre Bernard
(71) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par Mme Gasparini Annette
(72) Complément Contribution n°3 déposeé le 14 Mars 2022 par Mme Tondi Eliane
(73) Contribution déposeé le 14 Mars 2022 par Mme Gosset Verin Claudine

(74) le 15 mars 2022 - Mme CHANAL Hélène - habitante de Reventin-Vaugris depuis plus de 50 ans, la situation au point de vue du trafic routier, s'est considérablement dégradée au cours de ses 10 dernières années : 1er rond-point à hauteur de la Poste + suppression de la route parallèle à l'A7 ⇒ énormes bouchons tous les jours à partir de 17h, les véhicules sont à l'arrêt et avancent au pas, et ce jusqu'à 19h30 - 20h! Beaucoup de camions, beaucoup de nuisances sonores, de pollution d'active.
NON au projet CENTRE, non à l'insécurité et au trafic saturé sur la N7, à l'engorgement pour aller dans les communes voisines (Chonas-l'Amballan - Cote d'Arey - Vernioz - ...) oui au projet SUD afin que les camions de la zone du Saluant, et les autres, prennent directement l'A7 afin de fluidifier le trafic.
(75) Contribution déposeé le 15 Mars par Mme Corinne Seffies
(76) Contribution déposeé le 15 Mars par M. Duc dit Cathy Hervé
(77) Contribution déposeé le 15 Mars par M. et Mme BAULE Pascal

[1] Pour prendre en considération vos remarques, consignez-les sur le présent registre ou adressez-vous directement au commissaire-enquêteur.

(78) Contribution déposée le 15 Mars 2022 par Mme SERVE Chantal
(79) Contribution déposée le 15 Mars 2022 par M. THAIZE Hubert
(80) Contribution déposée le 15 Mars 2022 par M. Perillat-Chardaz Alain
(81) Contribution déposée le 15 Mars 2022 par M. Hebrard Benjamin
(82) Contribution déposée le 15 Mars 2022 par Mme GARIN Anne
(83) TOTALE SOUTIEN AUX ELUS DE REVENTIN. PERROT Gilbert
Oui à la préservation du Village - NON Vivre Agglo.
16/03/2022
(84) Contribution déposée le 16 Mars 2022 par M. BADEZ Xavier
(85) Contribution déposée le 16 Mars 2022 par M. Gasparini Roland.
(86) Complément contribution n°3 déposée le 16 Mars 2022 par Mme Tondi Eliane
(87) Contribution déposée le 16 Mars 2022 par M. et Mme Payaud Henri
(88) Contribution déposée le 16 Mars 2022 par M. GATET Marc

(89) Je vis contre l'entrée de l'autoroute sud
17/03/2022

(90) Contribution déposée le 17 Mars 2022 par GIRARD R.

le projet d'échangeur au centre de Reventin-Vaugris aura pour effet de couper la commune en deux et penalisera les habitants du hameau de Vaugris, du lieu dit "vieux pavés" et tous les riverains de la N1e7 en les privant d'un accès facile aux equipements sportifs, au pôle médical, aux commerces du village, à la poste, à la mairie et au lieu de culte.
ce projet gènera également les résidents du village pour l'accès à la N1e7 du fait de la complexité du tracé. La suppression de la circulation sur la RD 131 qui delestait le rond point de la RN7 aggravera les bouchons et en provoquera sur les axes secondaires. les habitations autour du projet seront exposées à une pollution sonore, olfactive et visuelle. L'augmentation exponentielle de la circulation rendue difficile par la complexité du projet entrainera et multipliera les risques d'accidents routiers.
Pendant les travaux l'accès à la N1e7 sera compliqué, car, hormis la traversée aléatoire du chantier les 2 voies communales permettant de l'éviter (à savoir chemin de l'Aubressin et Chemin de la Tour) sont incompatibles avec un surplus de circulation car presentant sur certains points une difficulté pour le croisement des véhicules.
TSVP

L'alternative presentée par la Mairie éliminerait bon nombre de ces inconvenients et aurait le même bénéfice escompté sur la circulation dans les villes de Vienne et d'Ampuis.

91) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par M. LIBOT GIRARD J. et R.
92) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par M. et Mme Montharoux
93) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par M. et Mme Baldit Pascal
94) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par Mme Simian Annick
95) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par M. Denizot Jean-Claude
96) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par Mme Gerlach A.
97) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par Mme Gerlach Audrey
98) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par Mme Reymond Hélène
99) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par M. et Mme Martinez Claude
100) Contribution déposeé le 17 Mars 2022 par Mme Martinetti Annie
101) Complément contribution n°3 déposeé le 18 Mars 2022 par Mme Tonolini.
102) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par Mme Lambert Jeannie
103) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par M. Ernesto Joao.
104) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par Mme Ernesto Maria.
105) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par M. Jourdan Daniel
106) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par M. Ruggeri Gilbert
107) Le 18/3/22 Trouver un Nom pour Qualifier le Projet de l'Echangeur Centre est un Inepte. La zone du Sud Convient tout à Fait à l'Echangeur Sud on a même l'Impression qu'il etait destiné à Etre dans cette Zone, Vu la Largeur de l'Acces et à l'opposé de trois Cimetieres et d'un Pont. Ce Sera une Catastrophe pour la Sécurité, la Pollution et l'Harmonie du Village.

Alors Non à l'Echangeur Centre Marseille Montagny
108) Le 18/3/22 - Je suis Riveraine depuis plus de 50 ans! Notre village et paisible et agréable à vivre. Pour un désaccord il ne faut pas tout perdre à savoir notre sécurité et notre joie de vivre ensemble, pour cela ne pas couper notre village en deux, Implanter l'Echangeur au sud. Option 2, Mme Ibartel Simone
109) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par M. et Mme Zdemanian A.
110) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par Mme Zdemanian Nathalie
111) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par Mme Zdemanian Florence
112) Non à l'échangeur à Reventin Vaugris, ni au centre ni au sud. A faire sur une zone non peuplée pour éviter les désagréments aux habitants de Reventin. Laurence Réchaud 18/03
113) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par M. Yves GRAS
114) Contribution déposeé le 18 Mars 2022 par Mme Boffard Annick

DC

(115) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par M. Jean-Claude Fontaine
(116) Contribution déposé le 18 mars 2022 Pour cette Mme Morel

Nous sommes contre notre projet car sacrifier un village où il fait bon vivre et sacrifier de ce fait le lien etre de ces habitants est inadmissible sachant qu'il y a d'autre solution

Pensez à nos enfants qui vont avec stades ou au gymnase !!! Cela est dangereux pour tous et cela sera une nuisance sonore et visuel !!! et la pollution on n'en parle même pas -

Pensez y !!!

Christiane et Jean Paul Morel

(117) le 18.03.2022

Nous nous opposons au projet du demi-échangeur au centre du village - Cet réalisation est un aménagement qui n'apportera que des nuisances. Nuisance au niveau de l'insécurité routière (3 nouds points en 400 m), des voies étroites. Nuisance car mort du village : le village se trouvera coupen en deux. Accès au pôle médical dangereux accès au pôle sportif dangereux pour les enfants qui le fréquente Nuisance en tous points et une augmentation de la pollution.

Messieurs de Vina

A l'heure où ce monde se porte si mal pourquoi engendrer un projet aussi fou. la Réflexion et le Bon sens devrait être le moteur principal surtout qu'un projet viable au sud est possible

Nous espérons que notre positionnement sera lu et entendu.

Nicole MARIN. Philibert HERRADA

le Grand Chemin.

(118) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par Association Léo Lagrange
(119) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par M. Pellet Michel
(120) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par Mme Maréchal Marie Dominique
(121) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par Mme Marques Corinne
(122) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par M. Marques christian
(123) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par M. Rouxel Julien.
(124) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par Mme Marcellin Dominique
(125) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par M. et Mme Badel Pierre
(126) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par M. Mallartre

(127) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par Europe Ecologie les Verts
(128) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par la Société pour la protection des paysages et de l'Esthetique de la France
(129) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par M. Denozière Eric
(130) Contribution déposée le 18 Mars 2022 par Mme Denozière Stéphanie
(131) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par M. Marcellin Denis
(132) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par Mme Marcellin Elisabeth.
(133) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par Mme chalamet Raymonde
(134) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par Mme Pascale Gardet
(135) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par M. Pontier. F
(136) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par Association Pétanque
(137) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par M. Vacher Jean-Pierre.
(138) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par M. & Mme Guillon Daniel.
(139) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par M. Dezamaud Guillaume
(140) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par Mme Bragança Lydie
(141) Contribution déposée le 20 Mars 2022 par Mme Dezamaud Cécile
(142) Contribution déposée le 21 Mars 2022 par M. Pépin Jean-Paul
(143) Complément Contribution n°6 déposée le 21 Mars 2022 par M. Bailly Gerard
(144) Contribution déposée le 21 Mars 2022 par Association AVSR.
(145) Le 21/03/22 Je suis contre le projet autoroutier Nice centre, Nice Sud. Ce serait un désastre pour la commune et pour les habitants dont une partie, qu'il ne faut pas oublier, serait lourdement pénalisée aussi par le projet proposé au sud. Guy BURNET-MERLIN
(146) Contribution déposée le 21 Mars 2022 par M. & Mme Eugène MARTEZ.
(147) Le 21/03/22. Je suis contre le projet du demi échangeur au centre car pour les enfants et les adultes cela aurait de fâcheuses conséquences. Par contre demi échangeur au Sud, je trouve très bien... Jacqueline CHRISTIAN-NICOD
(148) Contribution déposée le 21 Mars 2022 par M. SIÉ Jean.
(149) NON! NON! pour le projet Centre
21/3/22 Nous gardons souvent notre petite Ville nous Habitons le qd Chemin et pour les promenades tranquilles et la pollution c'est pas top! il serait si simple de la faire au Sud - Nous voulons garder notre tranquillité
le 21/3/2022 Mme Laplace Geneviève
(150) Contribution déposée le 22 Mars par Mme Rivoire Virginie
(151) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par Antoine LECHEVALIER
(152) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par Cindy LECHEVALIER.
(153) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par Laplace Adrien.

(154) J'habite le quartier de l'Aubussin et je me sens pourtant très concernée par le projet tout en étant plus qu'éloignée! Je suis CONTRE la variante centre (compacte qui est trop proche de la RN7 déjà souvent bouchée!) et trop proche des installations sportives. Cette version ne feroit qu'augmenter le trafic à cet endroit, plus de bouchons et plus d'insécurité et de bruit pour la population, la version SUD est vraiment la plus adaptée à privilégier pour à la fois améliorer le trafic et préserver le village le 22 Mars LOUVEAU Sylvie

(155) Complément contribution n°3 déposée le 22 Mars 2022 par Tondli
(156) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par Mme Jamain Martine
(157) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par Mme Galvan Ling
(158) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par M. et Mme Galvan Vincent
(159) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par M. Duc dit Cally Serge
(160) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par Mme Duc dit Cally M. Antoinette
(161) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par M. Paccalet Roger
(162) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par Mme Rivoire Mauricette
(163) Contribution déposée le 22 Mars 2022 par M. Rivoire Jocelyn
(164) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par M. Guironnet Killian
(165) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par Mme Guironnet Lyndie
(166) Contribution déposé le 23 Mars 2022 par Mr DENOLLY Clichil
Je suis Contre le projet Centre étant donné qu'il y a un lotissement à proximité et en plus un stade de foot en plus il y a une solution plus appropriée au sud
(167) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par Mme CHABAS Anne-Marie
Ce projet est très dangereux et divise le village en deux; sans compter les files d'attente aux heures de pointe et la pollution (pour plus d'explications: voir toutes les etudes qui ont été faite sur le sujet) — AVIS DÉFAVORABLE — AM Chabas

(168) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par M. OGERET
(169) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par M. Guille. R.
(170) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par Mme Gayllot.
(171) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par M. Rivoire Yann
(172) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par Mme Autissier Christine
(173) Complément contribution n°3 déposée le 23 Mars 2022 par Mme TONDLI E.
(174) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par M. et Mme Musselin Thierry
(175) Contribution déposée le 23 Mars 2022 par Mme Dezarnaud Loise

De

176 Contribution déposeé le 23 Mars 2022 par Mme Andrée LOUIS

177 Contribution déposeé le 23 Mars 2022 par M. et Mme LECHEVALIER Bernard

178 Contribution déposeé le 23 Mars 2022 par M. Pierre Chatain

179 Contribution déposeé le 23 Mars 2022 par Mme Thinal Christiane

180 Contribution déposeé le 24 Mars 2022 par M. Riccite Dominique

181 Contribution déposé le 24 mars 2022 Par Mme Mr Marlaire
Nous nous opposons à l'echangeurs centre Ville
mais non au Sud.
Contribution Depose le 24 mars 2022 Par Mr
GBabaelian Joseph Favorable au Sud

182 le 24 mars 2022
Gauthier Luc L'aubrespin

Pour l'échangeur il n'y a pas a en avoir
ni au nord ni au sud, car tous les véhicules
sortant de l'autoroute, faudra bien qu'ils
s'evacuent, créant une intensité de circulation
Si on est en démocratie il faut faire
un referendum. Dire oui ou non, à un
echangeur. On est chez nous de nous l'imposer
c'est de la dictature. Tous les pays qui
avaient des colonies leurs ont donné l'indépendance. Nous on est colonisé par la
communauté d'agglo et colonisé par l'europe
dans les deux cas on est plus indépendant
on donne plus qu'on ne reçoit
un petit chez-soi vos plus qu'un grand
chez les autres

183 le 24 Mars 2022
Serge MAESTRI. la Balme
Projet lancé rapidement par l'agglomération viennoise sans
de véritables concertation avec les habitants de Reventin
Un projet minimaliste déjà dépassé de par son emplacement
(zone urbaine et augmentation du trafic)
Une succession de giratoires entraînant forcement des ralentissements
des bouchons (circulation difficile pour poids lourds et convois)
Sans modification du tracé (réfection d'un pont, démolition des
local technique nouvellement construit et emprise de terrains supplementaires)
projet irréalisable.
Si ce projet contre était retenu, cet axe viendrait couper irrémédiablement la commune de Reventin de ses hameaux

Accès déjà difficile aujourd'hui pour l'école, les commerces, le plateau sportif et toute la vie sociale de la commune.
Un accès cumulant tous ses désagréments (sécurité, environnement et toutes les pollutions inhérentes)
Faut-il sacrifier REVENTIN juste pour désengorger Ampuis et une partie de Vienne ?
N'y a-t-il pas aujourd'hui un projet de contournement est Viennois ?
La municipalité de Reventin propose une solution bien plus fonctionnelle, plus au sud

(184) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par Mme GARON Andrée
(185) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par Mme Valentin Germaine
(186) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par M. Joliuel Jean-François
(187) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par Mme Joliuel Patricia
(188) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par M. Jacques Fanget
(189) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par Mme Campanale Nicole
(190) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par M. et Mme Decobecq Patrick
(191) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par M. Brun et Mme Salas
(192) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par M. et Mme GALVAN Régis
(193) Contribution déposée le 24 Mars 2022 par Mme Badel Andrée

(194) Habitant d'Ampuis, excédé par le trafic routier qui rejoint l'entrée de l'autoroute A7 sur Vernay (Ampuis), je m'oppose au tracé Centre proposé d'une façon catégorique — 25/03/22

Je suis très attaché au fonctionnement communal, à une vie dynamique et à la mission des élus municipaux —
A ce titre, je ne comprends pas ce que la solution Centre apportera de plus que celle du Sud soutenue par le conseil municipal de Reventin — Vaugneray et sa population —
Je ne comprends pas non plus pourquoi l'avis d'expert et circonstancié des élus et de 3/4 de la population de Reventin n'est pas écouté —
JF CULLAFROZ, habitant d'Ampuis et journaliste (06 07 94 76 65)
mel = cullafrozjeanfrancois@wanadoo.fr

(195) Marie-Paule BILLARD 25/03/22

Habite depuis plus de 60 ans à Reventin.

Contre le projet en plein centre qui créerait un engorgement au niveau des rond-points et impossibilité de ne pas transformer le pont existant qui ne supporterait le trafic de poids lourds quotidiennement. Dommage que les habitants de Vienne aient été incités à répondre "favorable" ou "non favorable" pour un projet qui ne les impacte pas comme les Reventinois sacrifiés.

(196) Contribution déposée le 25 mars par Mme Dany-Van Janine

(197) Contribution déposée le 25 mars par M et Mme Lentillon Gilles

(198) Complément contribution n° 3 déposée le 25 mars par Mme Tonoli E.

(199) Contribution déposée le 25 mars par M et Mme Verger

(200) Contribution déposée le 25 mars par Mme Manteiqueiro

(201) Contribution déposée le 25 mars par Mme Faure Marie-Ange

(202) Contribution déposée le 25 mars par Mme Marchand Monique

(203) Contribution déposée le 25 mars par Mme Rivoire Josette

(204) Contribution déposée le 25 mars par M. Kreiss Philippe

(205) Contribution déposée le 25 mars par M. Dogon Quentin

(206) Contribution déposée le 25 mars par Mme Billard Marie-Paule

(207) Non au 1/2 Echangeur Sud Vienne qui va apporté pollutions, insécurité, pollutions de l'Air, Sonore (Trop proche du village et de ses Habitants) trop de bétonnisation → perte de Biodiversité, alors que nous sommes en alerte (GIEC). 25/03/22

Pour tout projet penser à réduire notre Impact environnemental!

(208) Contribution déposée le 25 mars par Mme Patissier Amy

DC

contrainte et imposer un échangeur au centre est d'une totale ABERRATION. Le "Bloquage" de la RN7 et des AXES secondaires vont être Saturées Tous les jours. Cet équipement aura de graves conséquences sur la vie de la commune. Cela sera fait pour des générations à Supporter les nuisances comme aujourd'hui avec l'A7 avec le non fonctionnement permanent des camions et mise au moment des vacances.

C'est pourquoi aujourd'hui, il faut défendre l'é demi-échangeur au Sud dans sa globalité avec force et fermeté face à des décideurs en col blanc dernier feu bureau qui n'ont pas de souci de Stationnement ni de circulation. le rond Point sur la RN7 au Sud est mieux dimensionné.

Les entreprises au Sud de cette sortie ont toutes à y gagner même celle qui disent ne pas être interressées.

209

Le 26 mars

210. M. Justin Thierry - Je viens par cette contribution apporter mon soutien au projet soumis présenté par la commune de Reventin Vaugris. En effet nous ne sommes pas opposé à la création de cette sortie sud de l'agglomération de Vienne mais en aucun cas sur la solution centre Compacte. Cette solution apporte énormément de nuisances pendant les heures de pleine charge de la circulation et pendant la période hivernale où la charge s'augmente avec les chaudières. Dans l'étude de VINCI la notion de coût pour comprendre l'A7 n'a pas été présenté avec nouveautés et les autres connues. Ce point paraît cependant d'être abordé et évaluer en terme de fiscalité possible de gain en circulation sur Vienne.

Le 26 mars

211 GASPARINI Annette - Je vous ai déjà fait un courrier vous donnant mes arguments contre le projet centre - je tiens à rajouter une réflexion je suis allé au Conseil Municipal de Vienne et au conseil communautaire de l'Agglo, et j'ai vu l'emprise qu'avait le Maire de Vienne sur ses administrés je suis outré qu'aucun Maire n'ait osé dire une contradiction, tout au moins, faire des remarques par rapport au Sud et le Centre-Naissance en démocratie !! je commence à douter - il doit y avoir des enjeux importants

DC

faut que les élus soient à ce point "Hypnotisés" par un seul son de cloche. Si vous je reste convaincu que le SUD est la meilleure proposition pour le ½ échangeur - Merci de prendre en considération toutes les doléances

(212) le 28/03/22 M. PELLET Michel - Je suis contre l'échangeur à la hauteur du péage de Reventin. Il va y avoir des bouchons monstrueux. Je pense que la solution du Sud est la meilleure au point de vue sécurité et nuisances vis à vis des riverains.

(213) Contribution déposée le 28 mars par l'Association Léo Lagrange
(214) Contribution déposée le 28 mars par M. Pépin Jean-Paul
(215) Contribution déposée le 28 mars par M. Chanal Sébastien
(216) Contribution déposée le 28 mars par Mme Jamain Martine

(217) le 26/3/22 - TANKOV Gisèle - Je suis pour le demi échangeur au Sud de Vienne - Venant du Sud, celui-ci améliorerait le temps de la traversée de Vienne pour se diriger S/Lyon - Ce projet éloigne du lotissement, stade ce qui est mieux pour les habitants, riverains, sportifs Moins de bruit, de pollution pour ces personnes - Je pense que c'est la meilleure solution - (les enfants)

(218) Contribution déposée le 28 mars par M. De Haro Marc
(219) Contribution déposée le 28 mars par Mme Méchaud Paulette
(220) Complément contribution n° 3 déposé le 28 mars par Mme Tonoli Eliane
(221) Contribution déposée le 28 mars par Mme Charasse Danielle

(222) le 29 mars Avis favorable à la solution centrée du ½ échangeur

(223) Contribution déposée le 29 mars par Mme Bazile Vanessa
(224) Contribution déposée le 29 mars par M. Bazile Patrick

(225) le 29/03/2022 - LACHAL Marie Christine - Je suis contre le projet d'échangeur au centre qui va générer beaucoup d'insécurité routière. Les riverains et les habitants de ce Village vont subir trop de nuisances.

(226) Contribution déposée le 29 mars par M et Mme Baule Gilbert
(227) Contribution déposée le 29 mars par Mme Bugaud Alena
(228) Contribution déposée le 29 mars par M. Rousset Eric

229 Contribution déposée le 29 mars par M. Carrier Alexandre
230 Contribution déposée le 29 mars par Mme Rousset Colette
231 Contribution déposée le 29 mars par M. Rousset André
232 Contribution déposée le 29 mars par Mme Rousset Carrier Véronique
233 Complément de la contribution n°3 déposé le 29 mars par Mme Tonoli
234 Contribution déposée le 29 mars par Mme Guillon Estelle
235 Contribution déposée le 29 mars par Mme Guillon Eloïse
236 Contribution déposée le 29 mars par M. Chanal Maurice
237 Contribution déposée le 29 mars par M et Mme Lentillon René
238 Contribution déposée le 29 mars par Mme Elvira Marie-Annick
239 Contribution déposée le 29 mars par Mme Fanget Delphine
240 Contribution déposée le 29 mars par M. Burgaud Sébastien
241 Contribution déposée le 29 mars par Mme Charlot Geneviève
242 Contribution déposée le 29 mars par le Conseil des Sages de Reventin
243 Contribution déposée le 29 mars par M. Pinto Raul
244 Contribution déposée le 29 mars par Mme Pinto Maryse
245 Contribution déposée le 29 mars par M. Pinto Maxime
246 Contribution déposée le 29 mars par Mme Bergé Rose
247 Contribution déposée le 29 mars par M. Kovacs président de Vienne Condrieu Agglomération

248 le 30/03/2022 LENTILLON christelle Je suis contre le projet de l'échangeur au centre. Trop de nuisances, d'insécurité routière. Pensons aux habitants directement impactés, aux enfants présents régulièrement au complexe sportif.

249 Contribution déposée le 30 mars par M. Piaton Gaël
250 Contribution déposée le 30 mars par Mme Piaton Muriel
251 Contribution déposée le 30 mars par Mme Ogeret Rolande
252 Contribution déposée le 30 mars par Mme Ogeret Martine
253 Contribution déposée le 30 mars par Mme Mosnier Dominique
254 Contribution déposée le 30 mars par Mme Tourel Armelle
255 Contribution déposée le 30 mars par M. Durand Pierre
256 Contribution déposée le 30 mars par Mme Mosnier Rachel
257 Contribution déposée le 30 mars par Mme Jacquet
258 Contribution déposée le 30 mars par M. Dechaume Bruno
259 Contribution déposée le 30 mars par M. Bouffard Samuel
260 Contribution déposée le 30 mars par M et Mme Gil del Cano
261 Complément de contribution déposé le 30 mars anonymement
262 Complément de contribution n°3 déposé le 30 mars par Mme Tonoli
263 Contribution déposée le 30 mars par Mme Cabus Marcelle
264 Contribution déposée le 30 mars par Mme Rodriguez Odile

(265) Contribution déposée le 30 mars par M. Dogon Quentin
(266) Contribution déposée le 30 mars par M et Mme Maisonneuve Georges
(267) Complément de la contribution n°3 déposé le 30 mars par Mme Tonoli
(268) Contribution déposée le 30 mars par les Infirmières de Reventin
(269) Contribution déposée le 30 mars par Mme Fortie
(270) Contribution déposée le 30 mars par M. Mantel Gérard
(271) Contribution déposée le 30 mars par Mme Simian Claire
(272) Contribution déposée le 30 mars par M. Guyonnet Auguste
(273) Contribution déposée le 30 mars par M. Proença Naïre de Chonas
(274) Contribution déposée le 30 mars par l'association CITEE
(275) Contribution de Mr Jean Claude Martinez habitant 142 Chemin de Lauraz à REVENTIN-Vaugris. élu en 2017 et 2022 adjoint à la Mairie de Reventin.
Je m'oppose à la version Centre du ½ échangeur au Sud de Vienne et souhaite que cet échangeur soit construit avec la version Sud (qui est différente de la version Nord présentée à la Concertation Publique de 2016.
Mon opposition motivée porte sur les points suivants :
(1) en 2015 membre fondateur du Collectif des Citoyens des Reventin Vaugris, ce collectif a été créé suite à l'annonce parue dans la presse qu'un ½ échangeur au Sud de Vienne faisait partie des propositions électorales ~~de~~ aux élections municipales de Vienne du candidat Thierry Kovacs. Le Collectif avait pour Objectif de l'informer les habitants de Reventin-Vaugris de l'existence d'un tel projet. Dans ce cadre là, j'ai rencontré le Maire de ~~Reventin~~ Roussillon en Septembre 2016 Mr Robert Devouton, qui m'a expliqué que la version Sud du ½ échangeur avait sa faveur et que s'il n'y avait pas eu cette possibilité la Communauté de Communes du Pays de Roussillon aurait surement lancé un projet au niveau de la Commune d'Auberives sur Varèze. Cela conforte mon sentiment que devant le problème réel de circulation en direction de Lyon, et ce dans la Vallée du Rhone, là ou les solutions ne se limitent pas à la seule géographie d'1 intercommunalité.
(2) la Concertation publique de 2016 a provoqué 607 contributions, sur ces 607 contributions 428 ont choisi de recevoir des informations sur le projet de ½ échangeur. On peut légitimement se demander quelles informations ces contributeurs avaient pour faire leur choix.
(3) la Concertation publique a donné 42% pour la version Sud et 57% pour la Version Centre. Ce dernier pourcentage cumule le choix Version Centre et Sous Variante Centre Compact. Le choix du Comité de Pilotage s'est fait en partie sur le resultat de cette Concertation

(4) Le Projet Centre présenté à la Concertation n'est pas le même que le Projet Centre présenté à l'enquête Publique, et ce un motif pour penser que l'enquête Publique est biaisée

(5) Le Projet Centre n'est conçu que sur l'emprise Foncière de Vinci ; ceci explique qu'il n'y a pas vraiment eu d'études sur le Rond Point de la RN7, qui n'est pas calibré pour recevoir le trafic voiture et Poids lourds. La Route de l'Aérodrome n'est pas concernée par le projet Centre de Vinci

(6) tout 80% du trafic arrivé au Sud de Nevers, et est dû aux communes situées au Sud de Nevers. Il est à noter que les automobilistes du Sud de Nevers (Varennes, Azy, la Chapelle de Bardon, la vallée de la Nièvre etc.) qui voudront aller à Vienne devront emprunter 3 Ponts Payants.

(7) Le Projet Sud est plus efficient, et Coûte moins cher que le projet Centre contrairement à ce que les Hommes Politiques clament.

(8) L'argument de ½ heure gagnée de Nevers diminuera les bouchons dans Vienne, cela se fera entre 91% et 96% puisque seuls 6% voie 4% de autres concernés ne traverseront pas Vienne

(9) Enfin on peut noter la grande "Sollicitude" pour les habitants de Nevers qui n'ont aucune info sur le fourchette de prix du Péage qu'il y aura à payer et sur la façon dont se dérouleront les travaux

Fait à Nevers Vauzelles le 30 MARS 2022

JC Marticorena

276 Contribution déposée le 30 Mars par A. Orensia
277 Complément à la contribution 276 de A. Orensia
278 Contribution déposée le 30 Mars par Mme Christiane Bert
279 Contribution déposée le 30 mars par Mme Peyrache Paulette
280 Contribution déposée le 30 mars par Mme Peuble Marlène
281 Contribution déposée le 30 mars par Mr Camus Christophe
282 Contribution déposée le 30 mars par Mme Camus Kathy
283 Contribution déposée le 30 mars par Mr Caltzach G.

DC

284 Contribution déposée le 30 Mars par la mairie de Rebenteu Vaujes
285 Contribution déposée le 30 Mars par Mr Jenin Rolang
286 Contribution déposée le 30 Mars par Mme Denuzière Justine
287 Contribution déposée le 30 Mars par Mme Vidor Blandine
288 Contribution déposée le 30 Mars par Mr Victor Emmanuel
289 Contribution déposée par Mr Daniel Gauthenon le 30 Mars
290 Contribution déposée le 30 Mars par Mr Jacky BORIE
291 Contribution déposée le 30 Mars par Mme Bienvenet Laetitia
292 Complément à la contribution déposée le 2 Mars 2022

- Complément à ma contribution du 1.3.22.
J'ai exprimé le 1.3.22 mon opposition formelle au projet d'échangeur dit "Carlin".
Sa création est contestée par des riverains récents, ignorant d'échangeur avec des risques d'une part et des résidents de Rebenteu et Chevry SA d'autre part.
Les gens sont persuadés que les Rebentinois sont opposés au projet de demi-échangeur, leur opinion n'est pas la leur et en particulier la mienne, le résultat d'une campagne d'information orchestrée depuis 2 ans.
Cette distorsion de la réalité est d'autant plus inacceptable qu'elle vient en partie de ceux qui a voté pleinement par les initiateurs du projet comme une consultation des habitants de Rebenteu pour ou contre ce projet. Et il y a eu par un fameux de consultation parallèlement j'ai jamais été approché contacté ni consulté et contre une majorité de Rebentinois je me suis opposé à la création d'un demi-échangeur mais pas au projet d'un passage dénivelé et au respect des habitants.
En résumé : - Non à l'échangeur des Carlins
- Oui à l'échangeur en tant
- Vigilance aux nuisances et à la déforestation engendrée.

J.C LAPLACE

293 contribution déposée le 30 mars par Mr PELLET MAX
294 Contribution déposée le 30 mars par Mme FOMBONNE Michelle
295 contribution déposée le 30 mars par Mr Mme BAUET BAZ
296 contribution déposée le 30 mars par Mme MARQUE Monique
297 contribution déposée le 30 mars par Mme FINOTTO Chantal

DC

298 Contribution déposée le 30 mars par l'association Cyclo Olympique Rivetinois
299 contribution déposée le 30 mars par Mme VACHER Karine
300 Contribution déposée le 30 mars par Mr et Mme VACHER Raymond et Brunette
301 Contribution déposé le 30 mars par Mme le Maire de RV.
302 contribution déposée le 30 mars par Mr MOUSSIER Alexandre
303 Contribution déposée le 30 mars par Mr LAROSE
304 Contribution déposé le 30 mars par Mr JACQUANS
305 contribution déposé le 30 mars par des agriculteurs des Côtes d'Arey
306 contribution déposée le 30 mars par Mme Mr ROUXEL
307 contribution déposé le 30 mars par Mme COURBIS Geneviève
308 Contribution déposée le 30 mars par Mr FIAT Martial

309 Contribution Mairie de Revestin Vaujus

Dans le document E dossier d'enquête parcellaire il est noté p6 qu'un plan adapté sera disponible au format adapté.

Il n'a pas été remis et certains propriétaires n'ont pu être renseignés

F Rucha

DC

Le 30 mars 2022 à 18h heures 10

Le délai étant expiré,

je, soussigné(e), Denis CUVILLIER déclare clos le présent registre

qui a été mis à la disposition du public pendant 31 jours consécutifs,

du lundi 28 février 2022 au mercredi 30 mars 2022

de 8h heures à 12h heures du lundi au vendredi

de 14h heures à 17h heures ~~le lundi, jeudi~~ et vendredi

Les observations ont été consignées au registre

de la contribution N°. 56 à la contribution N°. 309

par 254 personnes (pages n° à).

ce chiffre comprenant également les lettres ou notes déposées en mairie

En outre, j'ai reçu lettres ou notes écrites

qui sont annexées au présent registre :

1 lettre en date du de M

2 lettre en date du de M

3 lettre en date du de M

4 lettre en date du de M

5 lettre en date du de M

6 lettre en date du de M

signature



RC

56

Jean-Luc Leicher
282 chemin de la chapelle
Le Vieux-Vaugris
38121 Reventin-Vaugris

Reventin le 03/03/2022

COURRIER ARRIVEE
11 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Objet : Enquête d'utilité publique concernant le demi-échangeur Vienne sud sur la commune de Reventin-Vaugris.

Monsieur Denis Cuvillier, commissaire enquêteur

Je vous adresse ce courrier pour vous donner mon avis sur la réalisation de ce demi-échangeur au centre de notre commune de Reventin-Vaugris.
J'habite sur la commune dans le quartier du Vieux-Vaugris situé à l'ouest du village (de l'autre côté de l'autoroute A7 et de la Nationale 7, je suis également élu municipal en tant qu'adjoint au maire.

Mon avis sur ce projet est défavorable à l'endroit où il est proposé par VINCI au centre de notre village mais j'y suis favorable à 1 km au sud tel que le propose notre commune.

Ce projet VINCI mélange les flux autoroutiers aux flux des habitants du bassin de vie.

Le projet de VINCI coupe notre village en deux, aujourd'hui aux heures de pointes il est déjà difficile de traverser le rond-point de la nationale 7 en venant du quartier du Vieux-Vaugris pour se rendre au village avec la circulation actuelle de 4 000 véhicules et 60 poids lourds qu'en sera-t-il quand il y aura respectivement 12 000 et 600 comme l'annonce VINCI.

Une famille avec enfants habitant dans le quartier du Vieux-Vaugris à l'est de la commune doit traverser cet échangeur le matin à 8h pour accompagner ses enfants à l'école du village, le retraverser pour se rendre à son travail, refaire la même opération à 11H30, 13H30 ainsi que le soir à 17H30 pour les récupérer à la garderie – au total 8 traversées de l'échangeur dont 4 aux heures de grande circulation.
Les mêmes traversées de cet échangeur pour aller au centre sportif, aux commerces du village ainsi qu'au cabinet médical.
Je n'ose pas imaginer ce que sera la traversée de cet échangeur quand l'autoroute sera saturée lors des vacances et que les automobilistes se précipiteront sur cette sortie, il nous sera alors impossible de nous rendre au village et même tout simplement de franchir le rond-point à l'est.

Supprimer 8% de circulation à Vienne centre en augmentant de 200% celle de Reventin-Vaugris (chiffres VINCI), c'est déjà discutable mais refuser simplement avec des arguments fallacieux d'implanter cette infrastructure à 1 KM plus au sud, toujours sur le territoire de la commune de Reventin, est d'une aberration sans nom.

Pourquoi fallacieux, tout simplement car la solution SUD de Reventin proposée par la commune est moins chère, consomme des terres agricoles de moindre qualité, est sans impact sur les riverains, capte la grande majorité des flux qui viennent du SUD (D'après Vinci 80% des flux de l'échangeur viendront du SUD) et ne coupe pas un village en deux ...

Humainement, comment peut on envisager d'imposer une infrastructure autoroutière aux riverains Reventinois du lotissement de la plaine en leur faisant supporter le bruit, la pollution, la dévalorisation complète de leur patrimoine alors qu'une solution d'implantation de cet échangeur à 1 KM existe. Qui voudrait vivre derrière un mur anti bruit !

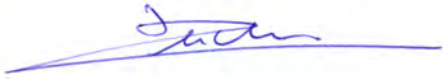
Une solution consensuelle existe, c'est l'implantation au SUD de Reventin-Vaugris.

Cordialement.

JL Leicher



Pour information
Contribution également publiée sur le site de Vinci



09-03-2022

COURRIER ARRIVEE
11 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

57

Monsieur,

Le projet proposé par Vinci à l'enquête publique n'est pas satisfaisant. Je m'oppose donc à ce tracé. En effet, il détruit le cadre de vie d'une commune, en aggravant les pollutions sonores, atmosphériques et visuelles déjà sérieuses. Il entrainera une grande insécurité pour les usagers du complexe sportif. Ce sont ainsi plus de 30 associations qui se partagent cet espace de rencontre et d'évènements. Leur santé physique et financière (moins d'adhérents) s'en trouve compromise.

Ce projet n'est pas du tout en relation avec les intérets de la commune qui développe des liens sociaux et culturels pour la population.

Ce projet présente de sérieux dysfonctionnements, parmi ceux-ci :

- Un "mode doux" qui devient inapproprié, avec deux giratoires à traverser, dangereux pour les piétons et cyclistes.

→

- Le rétablissement du « tourne à gauche » de la RN7 sur la RD131 : ceci semble une aberration qui pourrait entraîner non seulement des accidents mais aussi pénaliser les riverains de cette voie mis en impasse.

Une alternative proposé par les élus serait bénéfique pour tout le territoire. Il faut l'étudier au SUD, dans la zone du SALUANT.

Espérant que ces quelques remarques seront prises en considération, je vous remercie du travail que vous fournissez.

Bien à vous,

S. Chantérac
La conche
38121 REVENTIN-VAUGRIS

Mme CHANAL Josiane
119 les Vieux Pavés
38121 Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
11 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

58

Reventin Vaugris le 11/03/2022

Monsieur le commissaire enquêteur

Par la présente, je vous fais savoir que je ne suis pas favorable au projet demi échangeur centre pour les différentes raisons qui suivent :

- Tout d'abord le terme "demi diffuseur" serait mieux adapté car les piétons et cyclistes emprunteront le même circuit que les voitures et les poids lourds.
- Pour les piétons et les cyclistes beaucoup de danger à circuler par le fait considérablement augmenté des véhicules
- Difficultés pour les poids lourds de circuler autour des ronds points dont la circonférence trop étroite va entraîner des ralentissements de la circulation et créer d'importants bouchons déjà connus sur la RN 7 avec le seul rond point vers la station service. Qu'en sera t'il avec 3 ronds points sur une courte distance ?
- Le rayon du rond point côté Shade / Leclerc risque de remorque renversée
- Carrefour loin d'être sécurisant pour les enfants se rendant seuls à pied ou en vélo à leurs activités sportives
- Dans le projet rien n'est dit sur le pont qui enjambe l'autoroute. Qu'en sera t'il quand il y aura 600 PL/jour ?
- Rouvrir le carrefour RN 7 - RD 131 vers le Lavoir n'est pas sécurisant, sachant que celui ci a été fermé suite à plusieurs accidents graves dont 1 mortel.
- Augmentation des nuisances sonores et polluantes dues au trafic plus important

Pour tout cela, je suis favorable au projet

...

demi diffuseur SUD réétudié et bien différent depuis 2016.

En espérant que mon courrier sera pris en considération, Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, mes salutations respectueuses.

Josiane CHANAL

(59)

COURRIER ARRIVEE
11 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Mme NOUAILLE Anaïs
3 chemin de l'Eglise
38121 CHONAS L'AMBALLAN

M. Denis Cuvillier
Commissaire enquêteur
en Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Objet : Enquête Publique - Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud.

Reventin-Vaugris, le 08 mars 2022.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire part de mon avis concernant l'enquête d'utilité publique.

Je pense qu'il est inadmissible d'envisager la création d'un demi-échangeur au centre de Reventin-Vaugris en raison de la proximité d'un lotissement, d'un complexe sportif et zone de loisirs. Pour la sécurité des enfants se rendant au stade, contre les nouvelles difficultés de circulation des habitants de la commune souhaitant traverser la passerelle sans pour autant prendre l'autoroute. Cette réalisation au centre n'apportera que des inconvénients (pollution, nuisance sonore, insécurité routière) alors qu'il existe une solution alternative 1 km plus au sud qui éviterait ces nuisances. Vu la croissance de la circulation au fil des ans ces nuisances seraient accrues avec un demi-échangeur au centre.

DEMI CHANGEUR VIENNE SUD = DEMI ECHANGEUR REVENTIN CENTRE

NON

DEMI ECHANGEUR VIENNE SUD = DEMI ECHANGEUR REVENTIN SUD

OUI

Cordialement
Mme Anaïs NOUAILLE

(60)

Enquêtes échangeurs Auto Routiers

Mr Dolet Marcel ex adjoint au Maire

à

Monsieur l'enquêteur

Le tracé Sud conçu pour éviter
les nuisances à Jenin. Me semble
Tout à fait conçu au point de
Vue coût, nuisance de la future
implantation de ce dit échangeur.
Comme citoyen de l'agglomération de
Vienne Roussin. Je suis contre l'avis
politique et despote du Président de l'Agglo-
Vienne Condrieu

Mr Dolet Mme Reffay

38 200 Jenin

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
PEVENTIN-VAUGRIS

(61)

10/05/2022-

Mme INSARDI Yvette
37- Route Nationale - Residence les Côteaux
69420 Condrieu

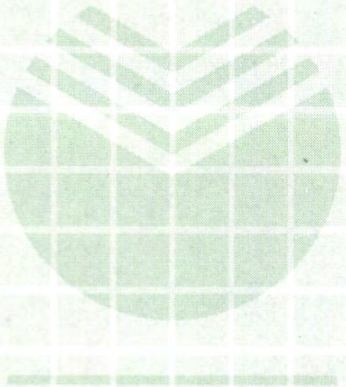
Madame Monsieur -

le Tracé Sud - Conseil pour éviter les nuisances futures, Continue d'être défavorisé -

Aujourd'hui les riverains ont Choisit le Sud - donc je choisis Moi aussi le Sud - car Arrêtons les décisions au Couperet pris par les Elus trop dispotes -

Mme Insardi Yvette

COURRIER ARRIVÉE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS



Основан в 1841 году

СБЕРБАНК РОССИИ

Россия, 117997, Москва, ул. Вавилова, 19 http://www.sbrf.ru

Mondi Eliane
Reventin Vaugris

Reventin - Vaugris, le 12 mars 2022

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

(62)

Monsieur le commissaire enquêteur,

Complément à ma contribution n°3.

Lecture du document B, à propos du choix de la variante «centre compact», p 54, paragraphe II.3., pièce B02

Dans le bilan «variante sud», je relève ces 4 arguments qui me posent problème :

* l'argument agricole : "l'acquisition de 125 000 m² de terrains cultivables"
On voit effectivement dans le shéma p 53 une débauche de bétonnisation : 2 grands giratoires ajoutés, 1 petit giratoire, beaucoup de places pour les gares de péage, un grand parking de covoiturage ~~etc~~ Ce projet est vraiment luxueux ! Il est démesuré, sans limite, l'emprise agricole est énorme !
Le moindre impact n'était pas dans cette étude !!!... Pourquoi ??
Avec un peu de volonté, il aurait été facile de le rendre acceptable, de l'optimiser !
Et de pouvoir comparer 2 variantes comparables !
C'est donc la commune qui a été obligée de faire ce travail à la place de Vinci !! Est-ce acceptable ? NON

* l'argument sécurité : "...Situation inconfortable pour les véhicules de l'A7 »....
l'argument INsecurité de la variante centre compact, quand aux voies de raccordement n'est pas évoquée.
Oubli ? Choix délibéré ?

* l'argument « gêne pendant les travaux » :
pour le pont au dessus de l'A7 dans la Version Sud.

Dans la Version centre compact, seuls les riverains et usagers locaux seront gênés ..... ce n'est pas la peine de l'évoquer. Quel cynisme !

* l'argument « 2 gares de péages »

Avec les moyens techniques actuels, on doit pouvoir trouver des solutions !
Quand on est motivé et obligé, on trouve : les satellites .....
la gratuité .....

Je suis opposée à ce choix de la Variante Centre ; car les variantes n'ont pas été étudiées avec le même objectif « le moindre impact » avant de les comparer.

E. Touhi

(63)

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Lettre pour Mr le commissaire enquêteur.

OBJET: CREATION DE L'ECHANGEUR A REVENTIN VAUGRIS.

Bonjour Monsieur, habitante de Reventin Vaugris, je dénonce vigoureusement par la présente le projet de l'échangeur dans le centre du village.

Bien sûr sa présence est indispensable, mais pas en tuant un village et ses alentours par son emplacement centre, dans la mesure où une alternative sud est possible, en apportant toute la sécurité requise.

Des arguments ??

- amputation de l'accès au village et à tous ses services.

- augmentation énorme du traffic déjà fortement saturé.

- nuisances sonores invivables.

- risques énormes pour tous les enfants et sportifs qui sont au stade et aux accompagnateurs.

- impact gigantesque sur le réseau des routes secondaires en terme de nuisances en tous genre, notamment le chemin du Vieux Vaugris en direction de Chonas l'Amballan qui a vu déjà sa fréquentation de véhicules augmenter. Qu'en serait-il ensuite ??? De plus en plus accidentogène.

- il faut penser aussi à tous ces promeneurs, randonneurs, avec des animaux de compagnie, des enfants et des personnes âgées. -

- LA SECURITE DE TOUS DOIT ETRE RETENUE.

Le projet alternatif au sud au contraire ne présente aucun danger, plus économique, et n'altère en rien la vie des riverains .... champs et usines !!

En espérant avoir votre écoute bienveillante, veuillez agréer Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

le 12.03.2022 -

Patrick MAGNIER
2 rue Brulard
69003 LYON

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Le 11 Mars 2022.

(64)

objet :
Enquête d'utilité Publique
Demi Diffuseur autoroutier
au centre de REVENTIN-VAUGRIS.

Mr le Maire -

Nous voilà en l'an 2022 a essayer de construire un monde plus humain, plus démocratique et dont l'impact sur l'homme et la nature se doit d'être plus légé. Des questions a propos de se projet :

- alors que les élus, habitants, directement impactés questionnent, proposent une alternative ; : Pourquoi le maintenir en l'état ?

- alors que Reventin Vaugris est déjà fragilisé par un impact routier et autoroutier important ; : Pourquoi le fragiliser encore et mettre en difficulté les essais de reconstruction d'une vie de village plus humaine ?

- alors que toutes les études montrent que les pollutions sonores, visuelles sont importantes sur la santé des humains et la vie de nature :
Pourquoi placer cet échangeur justement au coeur d'un espace habité?

- alors que la démocratie est fortement questionnée dans notre pays :
Pourquoi n'en tenons nous pas compte sur ce projet?

Voilà donc un projet très onéreux, mal travaillé, mal projeté, ne tenant compte ni des hommes, ni de la vie, un projet d'un monde du passé, pensons à l'avenir.

Cordialement

P. MAGNIER.

Véronique Veeren
294 Rue des Ebles
7 Lot. Les Mirabelles
38121 Reventin Vaugris

(65)

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Reventin, le 14 mars 2022

NON à l'entrée d'autoroute au bas du village !

Nous avons la chance d'habiter un village paisible et dans un environnement agréable pourquoi vont détruire en aménageant cette entrée d'autoroute juste à côté du village, des logements et des équipements sportifs. Alors que l'option Sud permettrait d'éviter toutes ces nuisances si près du village, aménager ce demi échangeur dans une zone rurale (champs). Ce projet "contre" ne nous apportera que nuisances, trafic supplémentaire et polluant, difficulté d'accès au village, sacrifice des installations sportives et des habitations à proximité.

(66)

VERNEK Estelle
Bât C. Les Jardins de Forcheron
6 bis Allée des Chamilles
69360 SERÉZIN DU RHÔNE

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

A Reventin
Le 13 Mars 2022

Objet : NON à l'échangeur centre

- Transformation d'un village paisible en zone polluée et encombrée par un trafic surchargé de poids lourds et voitures.
- Incohérence sur le choix de l'emplacement alors que pour une implantation Sud uniquement des terres agricoles au lieu d'une zone habitée, équipée de terrains de foot, tennis, gymnase...

(67)

Fanny VERNEX
Résidence "Ô en Scène"
435 rue du Dr Trevel
69560 St Colombe

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Objet : Non au dernier échangeur "centre"

Reventin,
le 13 mars 2022.

Je m'oppose à la décision d'installer le dernier échangeur en bas du village de Reventin Vaugris à proximité des infrastructures sportives et des habitations.

- Accès à Reventin compliqué.
- Echangeur implanté au milieu de la commune et séparant les différents quartiers Reventin Village, Vieux Vaugris...

(68)

Reventin Vaugris le 12 Mars 2022

VERNEX Alain
294 rue des Ecoles
7 lotissement "Les Hirondelles
38121 Reventin Vaugris

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Echangeur autoroute "Cerbe"

Non à l'échangeur situé en bas de Reventin Vaugris
- Nuisances sonores et pollution à proximité du village et des equipements sportifs.
- Acces difficile du village : bouchons dûs à l'augmentation du trafic générée par l'entrée de l'autoroute

Oui à l'échangeur situé au Sud du Village au milieu d'une Zone agricole.

Ce projet n'est-il pas projeté au Cerbe afin de profiter des travaux pour renover le piage actuel vieillissant !... sans se preoccuper de la qualité de vie des habitants de Reventin Vaugris

(69)

PEYPE Marie-Thérèse.
633 RN7 VAUGRIS
38121 REVENTIN VAUGRIS.

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Demi-diffuseur autoroutier au centre de Reventin Vaugris.

Je suis contre l'implantation du demi-diffuseur autoroutier au centre de Reventin Vaugris.
Cette situation va couper le village en deux encore plus qu'il ne l'est déjà; ce qui signifie la mort du village.
- L'accès et la sortie de ce demi-diffuseur empruntera la seule route qui réunit les différents quartiers en plus de l'accès au centre-village.
- L'accès à l'école, aux commerces, au pôle médical, à la SAR, à la mairie....

Cette implantation centre sera source d'insécurité routière en vu du monde de voitures (12000) et de camions (6000). Cela

...001...

Route l'accès au complexe sportif très dangereux pour les 800 enfants qui le fréquentent chaque semaine (USR (club de football avec ses 500 adhérents), le club des Lagorge, le club de Tennis, le Basket...) dont la plupart s'y rendent à pied ou en vélo.

Cette augmentation du Trafic de + de 200 %. va donc générer des nuisances sonores (lotissement la Plaine, complexe sportif) et des pollutions aux particules fines.

Cet équipement au centre va impacter tous les villages aux alentours (les Côtes d'Arey, Vernet, Chorus 2' Amballon...) du fait des nouveaux nouds-points qui vont accentuer les bouchons déjà existants à l'heure actuelle.

Tous ces problèmes pourraient être évités si l'on tenait compte de la solution moins chère et complète proposée par la commune de Reventin Vaugris 1,2 km plus au sud.

PEYRE BERNARD
633 Route Nationale 7
38121 REVENTIN VAUGRIS

(70)

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Demi-diffuseur autoroutier au centre du village de Reventin Vaugris.

Je suis contre l'implantation de ce demi-diffuseur au centre de la commune de Reventin Vaugris.

L'emplacement du demi diffuseur au centre du village sera source d'insécurité routière avec 12 000 voitures et six cents camions par jour, trois rond-points sur quatre cents mètres, d'où un accès dangereux pour se rendre au centre du village aux heures de pointe.
Pour moi cette étude au centre a été faite dans un souci d'économie en ne tenant pas compte de la sécurité des usagers et des habitants et en sacrifiant un village.
L'accès à l'école, aux commerces, au pôle médical, à la salle des fêtes, à la mairie, au cimetière ....sera très compliqué.

Pourquoi les Reventinois devraient en faire les frais alors qu'ils acceptent un demi échangeur sur leur commune mais au bon endroit à 1,2 km plus au sud. D'autant plus que 80 % de la circulation concernée arrive du sud.

Il ne faut pas oublier que cette équipement sera situé à côté du complexe sportif ce qui en rendra son accès très dangereux pour Les 1000 personnes (dont 800 enfants) qui le fréquente chaque semaine.

En plus de l'insécurité de nombreuses nuisances et pollutions seront générées par ce demi échangeur au centre du village.

Depuis 2015, les différentes équipes municipales se sont toujours opposées contre l'implantation du demi-échangeur au centre du village et les Reventinois ont renouvelé à deux reprises leur confiance à une équipe opposée à ce projet centre mais ils n'ont pas été entendus.

Je suis d'accord pour un demi-échangeur qui permettrait de réduire la

Page 1/2.

... PEYRE Bernard.

circulation à Vienne (-6 %) et Vernay (-25 %) mais pas au détriment de ma commune où le trafic augmentera de + 200 %.

Un demi-diffuseur oui mais au bon endroit.

La solution existe, c'est celle de l'implantation à 1,2 km plus au sud proposée par la commune de Reventin Vaugris mais toujours pas mise à l'étude par Vinci.

Cet ouvrage est fait pour plusieurs décennies, c'est pour cette raison qu'il faut choisir son emplacement au bon endroit soit 1,2 km plus au sud.

le 13 Janvier 2022.

(71)

Madame GASPARINI Annette
973 chemin de Charbotelle
38121 REVENTIN-V.

Monsieur le Commissaire-enquêteur

Depuis 40 ans j'habite à Reventin-plus exactement le Vieux Vaugris. Nous avons acheté notre maison en 1982. En toute connaissance de cause nous avons accepté d'être près de la RN7 et un peu plus loin l'Autoroute A7. En ce temps là le trafic n'était pas excessif. Nous avons élevé nos 3 enfants - ils ont tous été à l'école du Village, je passais le pont de l'Autoroute 4 fois jours - sans problème - je fais partie de plusieurs Associations donc je circulais et je circule encore souvent entre le Vx Vaugris et le village. Mais lorsque j'ai appris qu'on allait Nous faire un demi-échangeur en bas de chez nous, mon sang n'a fait qu'un tour. Savoir qu'il va falloir passer 3 Ronds-Points - à rajouter la traversée de l'A7 - car il faut le faire croyez-moi - Notre Rond-point est décalé, donc les voitures venant du Nord ne marque pas un temps d'arrêt, il fonce - et bien pour cause, parfois, il faut s'armer de

Courage. et bien calculer. Et avoir en plus 3 Ronds-points. NON ! je refuse -
Insécurité - pollution - voilà notre lot -
J'ai 76 ans, j'ai de la chance d'être encore en forme pour pouvoir me déplacer à pied, en voiture en vélo - mais je pense que je réfléchirais à deux fois avant de me lancer à "l'assaut" du village.

Je vous en prie Monsieur le Commissaire Prenez en compte ma requête
NON ! à l'échangeur centre -

Merci de votre compréhension

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
PEVENTIN-VAUGRIS

Elaine Conoli
Reventin-Vaugris

Reventin Vaugris, le 13 Mars 22

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

72

Monsieur le commissaire enquêteur,

Complément à ma contribution n°3

Suite de ma lecture du doc B « évaluation environnementale » à propos du choix de la variante « Centre Compact »

Dans le paragraphe II.4 de la pièce B02 p 56, nous pouvons lire :

« les raisons justifiant le choix .....

.....

. La sécurité des usagers actuels et futurs de l'autoroute A7 et les raccordements sur le réseau secondaire.

..... »

* Dans cette phrase, on peut croire que le souci principal du projet est la « SECURITE des USAGERS ».
Mais la principale sécurité envisagée est celle des usagers de l'A7 (= les véhicules) quand ils prennent la bretelle pour s'intégrer dans le flot des voies de l'A7, ou bien quand ils prennent la bretelle de sortie.
Non dehors de ces zones, que devient la sécurité dans le projet ?

* La sécurité « des raccordements sur le réseau secondaire »
Cette sécurité n'est pas étudiée et prise réellement en compte.
→ l'accès à la RN7 par le giratoire existant n'est pas étudié dans le dossier. Il devrait l'être, c'est écrit dans la pièce B04 p 260, mais quand ?
→ l'accès des 2 voies RD131 et ch. des Pétrières au giratoire EST, se fera en côte avec la traversée du mode doux à gérer. Pas d'évocation du problème dans le dossier.
→ ces 2 voies sont non prioritaires par rapport aux véhicules entrant sur l'A7 : on peut raisonnablement supposer un engorgement sur ces 2 voies aux heures chargées, mais le dossier n'en parle pas.

→ Est-ce que le giratoire EST «amélioré» pour s'éloigner du lotissement conserve des dimensions :

- au minima pour répondre à la réglementation ?
- ou au maximum pour assurer une plus grande SÉCURITÉ ?

→ Les usagers de l'A7 en provenance de Lyon devront eux aussi gérer la traversée du mode doux dans le giratoire OUEST Quelle sécurité ? Engorgement possible ? Pas d'étude

→ Est-ce que le risque «transport de marchandises dangereuses» auquel est soumis Reventin Vaugris, a été intégré sérieusement dans ces 3 giratoires en Hoom ? Quelle sécurité ?

Nous voyons que la sécurité des Véhicules pour l'autoroute est mise en avant, mais la sécurité des autres usagers non autoroutiers est négligée.

Une fois de plus, cette phrase présentée très positivement englobe des réalités très dangereuse.

Je m'oppose à ce projet centre car il ne présente que ce qui est positif pour lui.

Vanoli

Mme Claudine Gosset Vérin
"Les Meuniers"
Reventin Vaugris

(73)

COURRIER ARRIVEE
14 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Non !
Non !!
Non !!! à l'échangeur Centre aux nuisances, à la pollution à la mort de ce village.
Oui ! au projet Sud de la municipalité moins cher, plus cohérent, et qui satisfait la majorité des habitants de Reventin-Vaugris

cordialement

75

Virginie Rivoire

De: c.sellies@laposte.net
Envoyé: vendredi 11 mars 2022 14:36
À: secretariat
Objet: PROJET AUTOROUTE

Indicateur de suivi: Assurer un suivi
État de l'indicateur: Avec indicateur

bonjour ,

Je vous prie de bien vouloir prendre note de mon soutien pour le projet d'autoroute .Je suis d'accord avec le projet de la Mairie.

Je vous apporte tout mon soutien.

Cordialement Mme SELLIES CORRINE 63 IMPASSE DU FORT 38121 REVENTIN VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
15 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
15 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

DUC DIT CATTY
Hervé
78 Impasse du Fort
38121 Reventin

14-03-2022

(76)

Monsieur

- Je suis opposé au PROJET de Vinci présenté à l'enquette publique

- En effet les déplacements coté nord, ne sont plus acceptable actuellement : la circulation, embouteillage, trafic Permanent sur la RN7 qui peut perturbé certain conducteur et qui amméne à la faute assez souvent.
- Concernant les piétons et les cyclistes, je m'inquiette pours leurs écurités.
comment vons t'ils rejoindre le centre bourg depuis la RN7 sans craindre pour leurs vie ?
Il devront partager leur route avec le flux des voitures et P.L. qui accéde à l'A7. VINCI parle de "mode doux" je parlerais plutot de mode "Incécuritaire"
- Je suis adhérant au club de Pétanque Reventinoise.
- Je m'appercois avec stupéfaction quee l'emprise du projet emporte le terrain de bon tieus.
Très dommageable pour l'association : Pollutions Sonores et atmosphériques agravées car on n'est encore plus proche de l'A7 ça pourait faire fuire les Radérents.

Il existe une alternative à ce projet de Vinci. Un tracé dans la zone du Saluant a étté étudier par la MAIRIE que je soutiens.

Cordialement

Duc

Mme Mme BAUTE PASCAL
99 LOTISSEMENT LA PLAINE
REVENTIN. VAUGRIS 38121

(77)

Prodiges

Baute

Monsieur le Commissaire enquêteur

Habitante du « Lotissement La Plaine » à Reventin Vaugris je vous fais parvenir la liste des nuisances crées par le futur diffuseur qui sera à côté de chez nous.

-Par rapport à notre santé : l'air que nous respirons est déjà chargé des gaz d'échappement des voitures , ramener les véhicules près de chez nous risque d'augmenter cette nuisance surtout avec la proximité de la plateforme logistique de Reventin Vaugris . Même cachés derrière un mur nous respirerons cet air pollué et la poussière noire continuera de tomber.

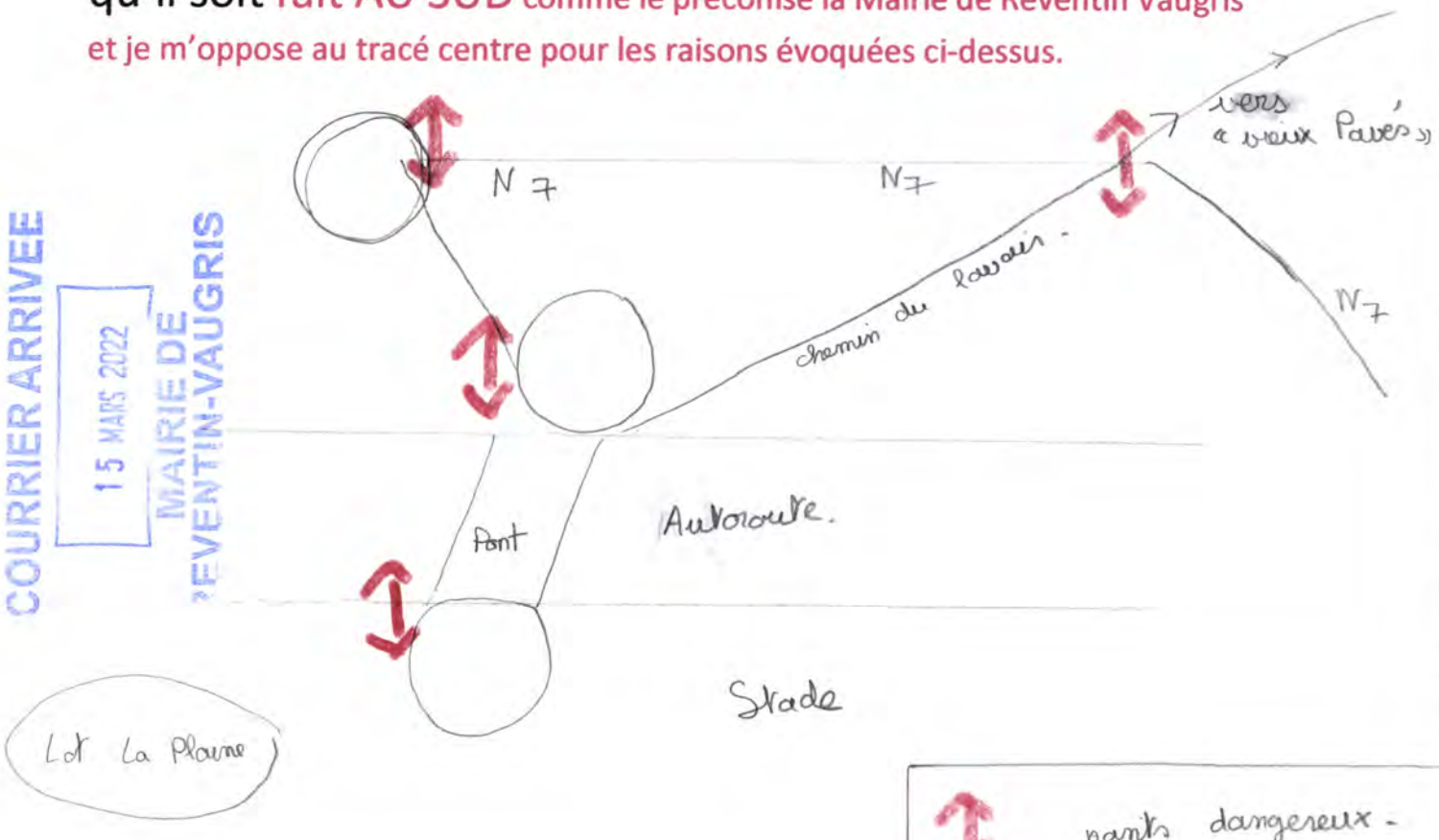
-Par rapport à la sécurité :

Mon mari (56 ans) qui a la maladie d'Alzheimer aime rejoindre , comme de nombreux promeneurs le chemin des « vieux pavés » (aménagé pour la promenade) par la RD 131 qui arrive au lavoir .

Avec le nouvel aménagement il devra emprunter le « mode doux » qui le conduit à 3 traversées de ronds-points et il arrivera directement sur la nationale 7 où la circulation est importante et les trottoirs étroits à cause des voitures garées. . Ce circuit sera dangereux du fait de la densité des véhicules ,insupportable a cause du bruit et irrespirable à cause des gaz d'échappement.

Je demande donc que si un échangeur doit être construit

qu'il soit fait AU SUD comme le préconise la Mairie de Reventin Vaugris et je m'oppose au tracé centre pour les raisons évoquées ci-dessus.



COURRIER ARRIVEE
15 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

observations. (78)

Un Echangeur, oui, MAIS Pas au Coeur du Village de Reventin -

Je Suis formellement opposée, tel qu'il est proposé au Centre, Cet échangeur Coupera encore plus le Commune de reventin -

Habitante de Vernioz, pour aller en Direction de Vienne, St Romain en Gal, Ste Colombe, Lyon etc... j'emprunte la D 131 - Je Vais me retrouver à franchir les 3 Ronds points pour obtenir la RN7, C'est inimaginable.

L'échangeur sud permettrait la fluidité de nos déplacements.

Autre chose qui est inimaginable, c'est de trouver une piste Cyclable qui va couper les giratoires mettant en danger les enfants, les Cyclistes, les Pietons -

Nos enfants partent en car de Vernioz pour aller au Collège, au Lycee sur Vienne, St Romain en Gal -

Déjà qu'ils arrivent très souvent en retard le faite de traverser Vienne - A quelle heure Vont-ils arriver en Cours ??

Je soutiens les Reventinois, quelle Vie Vont-ils avoir avec plus de pollutions, plus de Nuissances, plus de danger pour leurs enfants, encore plus de Bouchons.

La Solution la plus intélligente à mon goût serait de mettre Cet échangeur plus au sud, qui serait plus éloigné des habitations et des Infrastructures Sportives.

SERVE Chantal.

COURRIER ARRIVEE

15 MARS 2022

MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Un échangeur est indispensable pour désengorger la ville de Vienne. Mais je ne comprends pas son implantation au centre.
J'habite Les Côtes d'Arey, aller à Vienne me préoccupe beaucoup, si je dois emprunter ces 3 ronds-points sur lesquels passeront 600 camions par jour et plusieurs milliers de voitures avec en plus des traversées pour les cyclistes et les piétons.
Et pour les heures de pointe des embouteillages supérieurs à ceux d'aujourd'hui (déjà insupportables de nos jours)

Et plus de pollution pour les riverains et la salle des fêtes et ses animations. Le club de Football qui lui aussi mériterait plus de respect, pour le dévouement et la belle organisation qu'il apporte au développement mental des jeunes de la région.

Un échangeur au Sud de l'aérodrome de Reventin serait plus judicieux, et qui après devis d'un expert serait moins couteux que celui du centre et il aurait beaucoup d'avantages - La ligne droite descendant des Côtes d'Arey qui rejoint la D 131 venant de St Alban de Vaulx, Vernioz, Assieu, Chuyssieu .....
à St Ouest de la zone industrielle Ducruet des Cts d'Arey, ce qui permettrait de sécuriser cet endroit actuellement dangereux à l'heure actuelle, et qui après goudronnage du chemin de terre pourrait emmener les personnes travaillant sur Lyon directement à l'échangeur en désengorgeant le village de Reventin-Vaugris.

Chaize Hubert.

COURRIER ARRIVEE

15 MARS 2022

MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Pernillat-Chanlay Alain
65, chemin des Vieux pacs
38121 Reventin-Vaugris

(80)

Le 15 Mars 2022

COURRIER ARRIVEE
15 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Je suis contre l'échangeur centre pour les raisons suivantes.

a) augmentation du trafic sur la RD1~~8~~7 que j'utilise couramment pour aller au commerce du village.

b) sécurité moins importante sur la Route avec un gros trafic ~~P~~ poirond.

c) Mon petit fils utilise le complexe sportif et il joue au foot et sera constamment à proximité des voitures et camions qui rentreront sur l'autoroute

d) pollution +++

c'est pourquoi je suis favorable de l'échangeur Sud proposé par la commune de Reventin-Vaugris.

Jean Pernillat

81

Monsieur le commissaire enquêteur, quand vous venez sur Reventin Vaugris à la mairie par la N7 de vienne vous ne pouvais utiliser qu'une seul route. Actuellement, vous ne rencontrez pas de problème, mais qu'en sera-t-il dans quelques années quand cet échangeur sera construit ?

Je peux vous le dire, augmentation du trafic sur 300m et également sur les routes secondaires attenante qui causera d'importants bouchons comme il en est le cas entre Ampuis et Vernay. Et également des accidents à répétition.

Il condamnerait l'accès au centre village, à ses services et ses commerces.

Une pollution accentuée de particule fine et sonore à proximité d'infrastructure sportive et d'habitation bien trop proche.

Il faudra emprunter également 3 ronds-points en 300m avec un trafic de camion accentué et en sachant que le rond-point « garage pâtissier » resterait telle qu'elle, bien sous dimensionné pour que les camions tourne autour.

En tant que parent d'élève je fais très attention à la pollution qui nous entoure et cet échangeur tel que présenté dans l'enquête publique n'arrangerai rien, à si, il diminuera le problème d'engorgement dans vienne mais le déplacerai sur Reventin Vaugris. Qui accepteraient cela ?

De plus, les parents qui devront apporter leurs enfants à l'école ou la garderie devront prévoir les bouchons éventuels et donc faire lever plutôt les enfants. Pourquoi devrons-nous pénaliser le bienêtre des enfants au profit que Vinci se fera ?

Je voudrais également apporter à votre connaissance mon interrogation quant à la durée des travaux si cet échangeur se fait au centre et la problématique des accès à Reventin Vaugris, des Cotes d'Arey et Vernioz en autre. Et également de l'utilité dans le temps de cette échangeur. Dans 5 ou 10 ans sont emplacement sera-t-il toujours bien propice et dimensionné par rapport au flux de personnes qui quitte les villes aux profits des campagnes ?

Néanmoins, je tiens à apporter à votre connaissance un projet qui lors de l'étude de 2016 a été proposé aux utilisateurs de l'A7, qui a été non étudié alors qu'il mérite toute notre attention et qui me semble le plus pertinent aujourd'hui. Il s'agit de la variante sud situé à la zone du saluant.

Cette emplacement de ne déplacerai pas le problème bien plus loin, mais au contraire il permettra de limiter au minimum les inconvénients.

En espérant avoir retenu toute votre attention,

Cordialement,

MR HEBRARD Benjamin

163 Rue de la Mairie

38121 Reventin – Vaugris

COURRIER ARRIVEE
15 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Gain Anne.
154 Rue de la mairie
38121 Reventin Vaugris.

(82)

COURRIER ARRIVEE
15 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur l'enqueteur -

Etant domiciliée à Reventin depuis 65 ans je suis contre l'echangeur au centre -

Je suis bénévole de plusieurs associations je livre entre autre les repas aux personnes âgées -

Cet echangeur couperait la commune en deux donc des difficultés pour acceder au village (commerce, medecin, eglise, cimetiere ..).

Trafic augmenté donc pollution pour nos enfants et petits enfants qui frequentent régulierement la zone de loisir (stade, salle polyvalente, centre de loisir ...).

Qui voudrait de Ça ?

Insécurité routière 3 ronds points en 400 m, voie étroite deplacement dangereux pour les pietons, cyclistes ...

Nous avons déjà de la pollution au niveau de la zone de loisir et du lotissement où à l'autoroute pourquoi l'augmenter que devient l'ecologie la dedans.

Que faisons nous pour proteger le bien être des gens qui choisissent de vivre à la campagne ?

Il y a actuellement des manifestations pour le climat, la planete la priorité aux pietons et vélos -

A croire que certaines personnes s'en moquent completement -

A. Gain

BADEL Xavier
Reventin-Vaugris 38121

Je 16 Mars 2022

COURRIER ARRIVEE
16 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

(84)

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Non à l'échangeur au centre, Ce serait la mort du Village. Des installations sportives bloquées, Une pollution importante, Nos enfants en danger, Impossible de circuler avec d'importants embouteillages, dû aux camions, avec trois ronds-points. mal adaptés aux camions. et surplombant des équipements sportifs. Un danger avec les matières dangereuses.

Un scandale d'accepter cet implantation mal etudiée et acceptée par des gens qui ne sont pas concernés.

Une Solution existe plus au Sud là plus de problèmes de Circulation et de Pollution car eloigné du Centre Village.

GASPARINI Roland
973 chemin de Laubatelle
38121 Reventin

(85)

Monsieur le commissaire enquêteur
J'ai 74 ans je suis choqué par le projet
deux echangeur qui coupe notre Village et
les liaisons entre quartiers avec 3 Ronds Ponts
petit Format à traverser et un Pont qui a
plus 50 ans a-t-il été testé ? car
600 camions et 8000 Voitures Jour Passeront
Je M'opposse formellement à ce Projet
Nous sommes en DANGER

Pietons
Velos
Voitures
Bus scolaire
Machines Agricole
camions
Pollution
Bruit
Bouchons 7/7.

Penson à Nos enfants, Petits enfants
et Arrière Petits enfants

Monsieur le Commissaire
enquêteur Merci de M'Avoir lu

COURRIER ARRIVEE
16 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Eliane Conoli
186 rue des écoles
Reventin-Vaugris

Reventin-Vaugris, le 16/3/22

COURRIER ARRIVEE
16 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

(86)

Monsieur le commissaire enquêteur,

Complément à ma contribution n°3.

Lecture du document B « évaluation environnementale », paragraphe II.4 p 56 B02.

Je lis :

« les raisons justifiant le choix .....

.....

. la préservation du cadre de vie »

.....

Manque de précision ? abus de langage ? communication ? publicité déguisée ?

Cadre de vie de qui ? La réponse se trouve quelques lignes plus loin :

--- « l'amélioration du cadre de vie (protection acoustique) pour le quartier de la Plaine à Reventin-Vaugris »

Heureusement, qu'ils ont été pris en compte !!!. mais c'est un minimum !

. Cadre de vie des riverains de la RN7 à Reventin ? hors étude
. Cadre de vie des riverains des voies communales qui rejoignent la RN7 ? hors étude
. Cadre de vie des usagers du « Mode doux » ? hors étude
. Cadre de vie des usagers du centre sportif ? hors étude

En écartant tous les riverains du projet centre (sauf lot. la Plaine) le projet peut paraître "Beau" ? "acceptable" ? "vendable" ? .....
mais il cache beaucoup de réalités dramatiques et coûteuses dès la mise en place !

Ces mises de côté ?, ces oublis ? sont-ils volontaires ? sont-ils des négligences ?

Mais un dossier technique devrait être irréprochable et s'occuper de tous....

Je suis opposé à ce projet tel qu'il est décrit car il est trop « partisan », il néglige une partie des humains présents à cet endroit. Aurélie

(87)

COURRIER ARRIVEE
16 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M^me et M^r PAYAUD Henri

Le 14.03.2022

M^r le Commissaire-enquêteur

- Nous sommes contre le projet échangeur centre.
- Car il coupe le village en deux avec la complexité des trois rond point, le pont trois étroit pour le passage de nombreux camions et le trafic journalier de véhicule
- Conséquences pour les commerces du village, pour les riverains N^t 7 et le lotissement de la plaine.
- Nuisances sonores, pollution.
- Nuisances pour le stade et le gimnase pour toute ses personnes qui circulent autour de ces lieux
- Ecoulement d'eau de pluie supplémentaire dans le ruisseau "Le Buvet" risque d'innondation cartier de Vaugris, celui ci était saturé lors des gros orages en 2021.

- Propriété limitrophe (PAYAUD / VACHER)

Nos Salutations Distinguées

Paul

Marc GATET
50 les 4 vents
38780 ESTRABLIN

88

COURRIER ARRIVEE
16 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire-enquêteur
Mairie de Reventin

Estrablin le 13 mars 2022

Monsieur,

Je suis contre le projet de demi-diffuseur en l'état car il ne prend pas en compte les nuisances pour les habitants de Reventin-Vaugris (bouchons sur la bretelle d'accès à l'autoroute et sur les accès aux services publics de la commune: école, plateau sportif, etc); les contre-propositions des Reventinois ne sont pas prises en compte et notamment l'idée d'un accès par le rond-point du sud.

Veuillez accepter, Monsieur, mes salutations distinguées.

CONTRIBUTION DESTINÉE
À MONSIEUR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

91

Nom : LIBOT

Prénom : Marie Claude

Demeurant Massieu 38200 VIENNE

Je ~~demande la réalisation au plus vite du demi-échangeur au sud de Vienne, tel que soumis à l'enquête publique~~.

Je tiens à préciser que *(réponse facultative)* :

Fait à Vienne, le 15/03/2022

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

SIGNATURE :

À découper selon les pointillés, timbrer au dos et ***renvoyer avant le 23 mars*** *ou* ***déposer dans les urnes*** *situées à l'accueil de l'Hôtel de Ville et dans les maisons de quartier* ***avant le 29 mars***.

Vienne
Qualité de VILLE

Affranchir
au tarif
lettre

Monsieur le Maire de Vienne

Enquête publique - Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud

Place de l'Hôtel de Ville
BP126
38209 Vienne Cedex

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Mr. Mme MONTHAROUX
97, Chemin des Petrières
LOT LA PLAINE
38121 Reventin-Vaugris

92

Le 17 Mars 2022

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous sommes propriétaires d'une maison individuelle au Lotissement "La Plaine" à Reventin-Vaugris, lotissement qui se situe à proximité du projet du demi-échangeur variante centre que l'on veut nous imposer.

Nous disons NON à cette variante centre.

Notre refus est évident pour plusieurs raisons:

Déjà, nous acceptons sur notre commune la variante SUD, validée par les élus, car nous ne sommes pas opposés au demi-échangeur, mais au moins, en tant qu'habitants, on prenne en compte notre avis. On a l'impression de s'adresser à un mur et d'être exclu des études de Vinci.

Les zones habitées du quartier et les équipements sportifs doivent être préservés.

Comment se fait-il que lors de la 1ère réunion, on nous présente 4 variantes (Nord - Centre - Centre compact - Sud) et je ne sais par quel tour de prestidigitation, on se retrouve avec 3 variantes (Nord - Centre - Sud).

Quant au vote, après une réunion dont l'issue était incompréhensible pour la plupart d'entre nous, les résultats posent quelques interrogations:

Nord : 19 voix Centre: 91 - Centre compact 11 - Sud 163

Comment expliquer l'additions des voix du centre et du centre compact.

Très, très bizarre!

Autres sources d'inquiétude: Les nuisances,

Nous habitons le lotissement depuis 1976. Pendant de nombreuses années, nous pouvions profiter du jardin pour une petite sieste l'après-midi et

.../...

pendant les nuits chaudes, l'été, dormir les fenêtres ouvertes. C'est terminé, à cause des nuisances sonores de l'autoroute, trafic en augmentation et surtout le manque de protection de Vinci. Par ce projet centre, Vinci amplifié encore les nuisances sonores et les emissions de polluants nuisibles à la santé (augmentation de particules fines, dioxyde d'azote etc..) déjà des symptones chez certaines personnes (allergie à la pollution, problemes pulmonaires.)

Alors, nous ne voyons pas les nombreux enfants qui viennent chaque semaine pratiquer leur activité, subirent les conséquences de cette pollution. Déclin des associations sportives assuré.

A l'heure où toutes les communes environnantes prennent des mesures pour diminuer la pollution, il ne s'agit pas de la mettre chez les autres.

Parlons aussi de la sécurité: le trafic sera énormement accru, les bouchons inévitables dus aux 3 giratoires en 400m et les routes non adaptées. Il sera difficile pour nous de sortir du lotissement aux heures de pointe.

Vinci écrit: peu d'impact sur la RN7, pas d'incidence sur l'autoroute, mais sur Reventin, rien, et pourtant, penser aux enfants, aux pietons, aux cyclistes qui depuis la RN7 auront 3 giratoires à traverser, me semble essentiel. Un exemple personnel: Notre petite fille rentrant d'un Lycée, devait descendre du car au giratoire sur la RN7. A 18H, impossible de traverser, les voitures ne s'arrêtant pas, alors avec 2 giratoires supplementaires, cela devient plus que perilleux. Combien de fois a-t-il fallu aller la chercher!

Et que dire des enfants attendant le ramassage scolaire pour se rendre dans les differents établissements d'enseignement. Arrêt des cars devant l'entrée du lotissement donc au ras du giratoire.

Il s'agit aussi de la mort du village. Après les efforts faits par la municipalité pour assurer la sécurité des pietons depuis la RN7 jusqu'au

.../...

village en créant le mode doux, et l'installation de commerces, de services de santé et publics, pour redynamiser le village et faciliter la vie des habitants. Avec cette variante, l'accès serait bien compromis et la convivialité aussi.

Autre question, les travaux :

pendant combien de temps serions nous impacter. Vous rendez-vous compte des contraintes pour les habitants des lotissements du quartier "La Plaine ? Quel détour devrons nous faire ? Sans parler du bruit et de la gêne provenant du va-et-vient des engins. On parle de 2 ans !

Nous espérons que la méthode d'anticiper l'emplacement du demi-échangeur centre pas des panneaux directionnels n'est pas annonciatrice d'une affaire conclue !

Nous ne sommes pas des détracteurs, mais de simples riverains, inquiets pour leur santé, leur sécurité, leur cadre de vie, tout ce que nous entendons défendre.

Sans parler de la baisse de valeur des maisons du lot: "la Plaine", à quelques mètres du giratoire du demi-échangeur, le plus dangereux, dans le projet centre de Vinci. Il n'est pas question d'accepter ce projet morbide !

On se demande ce que cache un tel acharnement ? quel intérêt ? Nous avons peur que les intentions de Vinci ne s'arrêtent pas là !

Voilà, bien d'autres problèmes sont présents, mais, Monsieur le Commissaire enquêteur, nous comptons sur votre expérience et votre impartialité pour prendre la décision qui s'impose d'elle-même :

VARIANTE SUD.

Accepter nos salutations distinguées

M^R et M^me Baldit Pascal-Sylviane.
146 Impasse du Fort
38121 Reventin-Vaugris

93

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Jeudi 17 Mars 2022.

Monsieur le Commisaire enquêteur.

Nous sommes arivés à Reventin en Mars 2009.
Nous avons choisis ce Village pour sa vue et
sa Tranquilité

nous estimons que ce projet est une
necessitée..... mais il est hors de question
que notre village soit coupé en deux et
dénaturé, pour le bon vouloir de Vinci et
vienne ceglo, (qui non rien avoir avec reventin),
dangereux pour les piétons, enfants et cycliste.
il n'apportera que des désagrements.
Pour nous l'option sud est la seule possible
et réalisable pour la Tranquilité des Reventinois.

Cordialement

(94)

Mme Sirvian Annick
245 Chemin Vieux pavés
38121 Reventin-Vaugris

Le 16 Mars 2022

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M^r le commissaire enquêteur,

J'habite la commune de Reventin depuis 40 ans. Lorsque j'ai eu connaissance du tracé centre du demi-diffuseur j'ai été éberluée par l'emplacement choisi.

Le petit rond point sur la RN7 départ de l'accès à l'autoroute est actuellement saturé le matin (sens N>S) et le soir (sens S>N) et si par hasard des travaux occasionnels nécessitent un feu tricolore, tout est bouché.

Deux autres ronds point vont succéder donc encore plus de ralentissements, de bouchons et de problématiques pour le croisement de deux camions.

Les deux ronds point vont également desservir notre village et les villages environnants.

Combien de temps vais-je passer sur la route, pour faire quelques kilomètres pour emmener mes petits enfants à l'école, aller les chercher, faire des activités au gymnase, faire mes courses au village? Comment arriver à l'heure? Et toute cette cor-

consommation d'énergie inutile alors qu'il faudrait le contraire. Pour faire certains trajets en vélo comme actuellement, ce sera trop dangereux.

On entend parler de préservation d'écoles, de commerces et de services en campagne et là tout va être détruit. Nous avons eu la chance d'avoir des municipalités qui ont mis en place une maison médicale, les infirmières par exemple viendront-elles encore faire des soins dans notre quartier et d'autres où le trajet est trop long??

En cas d'accident où passeront les secours ?

Le petit rond point de la RN7 pourrait servir de délestage pour les voitures allant: Vieux Vaugrès, village, les côtes d'Arey, Varnissy et 50m à droite Chenas, dans le cas où le demi diffuseur se trouverait plus au sud.

En plus tous ces énormes travaux n'enlèveront pas la problématique des bouchons N→S du soir et de tous les départs en vacances et seront même empirés par la présence de 3 ronds point au lieu d'un.

Pourquoi empêcher un village d'exister ?

Nous habitons à la campagne mais on va nous amener des problèmes de circulation de la ville mais nous n'avons ni transport en commun, ni tram.

Je vous remercie pour cette lecture.

Recevez mes sincères salutations

Mme Simian

Vaugrus le 15-03-2022

95

518 Route d'Arbin
Reventin-Vaugris

M^eu Denizot Jean-Claude

Je Dis non à L'échangeur au Centre
de reventin-Vaugris
L'échangeur au centre du village
Condamnerait ses services, et Commerces
L'échangeur entrainerait de la pollution
Sur les sportifs Enfants et Adulte
De plus il ne respecterait pas le choix
de très nombreux habitants et de nos Elus

Avec toute mon attention M^eu Denizot

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

96

Mme GERLACH A.
Lotissement JULLIEN
38121 REVENTIN VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Le 16/03/2022

NON A L'ECHANGEUR CENTRE :

- Pollution démultipliée par le volume quotidien des camions et des voitures et ce à proximité d'habitation et d'infrastructure sportive, entraînant des risques pour la santé des habitants (maladie respiratoires, cancer etc…).

- Pollution sonore entraînant une dégradation flagrante de la qualité de vie des riverains (mauvaise qualité de sommeil, stress), d'une perte de valeur de leurs biens immobiliers.

- Risque d'accidentologie accru par la cohabitation dans un espace non adapté des différents modes de transports (accidents vélo contre voiture et/ou camions, voitures contre camions…

- Fragilisation des infrastructures routières existantes et non adaptées au volume et au tonnage des véhicules en circulations (pont, chaussée).

OUI A L'ECHANGEUR SUD :

- Disponibilité foncière importante (espaces agricoles), qui n'impacte pas de lieu de vie.

- Pertinence de cet emplacement au regard de l'existence d'une plateforme logistique.

Le choix d'une implantation d'un échangeur centre, démontrerait une nouvelle fois le manque de considération de la parole citoyenne au nom du profit et des dividendes des actionnaires.

A.GERLACH

Audrey GERLACH
Lotissement Jullien
186, rue des écoles
38121 REVENTIN-VAUGRIS

Reventin-Vaugris,
le 16/03/22

97

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

NON à l'ECHANGEUR CENTRE

* Multiples pollutions dont pollution environnementale actant sur la santé de tous et entraînant des vecteurs de risques sanitaires liés à l'augmentation du traffic autoroutiers (asthme, cancer)

* Nombreux bouchons engendrés par votre proposition de parcours pour se rendre au village.

* Risques accrus d'accidents de la route entre cyclistes, piétons et véhicules.

OUI à l'Echangeur Sud

* Pas d'habitations
* Nombreux champs se trouvant à proximité de la zone industrielle, donc plus facile d'accès si construction de bretelles.

→

A l'heure où l'on parle de climat, de réchauffement planétaire et de justice sociale,

merci de ne pas penser uniquement à vos intérêts et à ceux de vos actionnaires ☺

Audrey GERLACH

Evelyne REYMOND
Lot Jullion
186, rue des Écoles
38121 Reventin-Vaugris

le 16 Mars 2022

(98)

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

NON à l'échangeur centre, pollution à côté d'un complexe sportif, enfants et adultes en danger.
Résistance incertaine du pont (pas assez large, non sécurisé) au le trafic des poids lourds.

ou à l'échangeur Sud, zone industrielle, aucune habitation.

E. Reymond

99

M ET Mme MARTINEZ.
JUSTO ET CLAUDE.
95 LOTISSEMENT LA PLAINE
38121. REVENTIN-VAUGRIS

17 MARS 2022

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

MONSIEUR.

NOUS HABITONS LA PLAINE DEPUIS 47 ANS.
DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR L'ECHANGEUR-, PROJET SOUMIS PAR VINCI
NOUS VOUS INFORMONS QUE NOUS SOMMES CONTRE LE GIRATOIRE TOUT PRÈS DES HABITATIONS SEMBLE TRES DANGEREUX POUR L'ACCÈS À L'A7 DES POIDS LOURD, ET SPÉCIALEMENT CEUX QUI TRANSPORTENT DES PRODUITS CHIMIQUES.. NOUS. NOUS INTEROGEONS AUSSI SUR L'OUVRAGE DU PONT, EST IL BIEN ADAPTÉ POUR SUPPORTER UN TRAFIC QUI SERA DE PLUS EN PLUS SOLLICITÉ (+ 63 %)
D'AUGMENTATION AVEC 3500 VEHICULES PAR JOUR
D'AUTRES NUISANCES DE POLLUTIONS SONORES ET DE PARTICULES FINES S'AJOUTERONT À TOUTE CETTE CIRCULATION - C'EST INACCEPTABLE.
SUPPORTERS DU CLUB DE FOOT DE L'ULSR NOUS SOMMES INQUIETS POUR LES JOUEUR, POUR LEUR SANTE COMMENT COURIR DERRIERE UN BALLON AVES UN RISQUE ÉLEVÉ DE POLLUTION
UNE ETUDE DE LA MAIRIE AU SUD DU SALUANT ON ETÉ PROPOSEE. NOUS Y SOMMES FAVORABLE.

CORDIALEMENT

MME MARTINEZ. MONS

Madame MARTINETTI Annie
" les Cèdres "
163. rue de la Mairie.
38121. Reventin. Vaugris

100

COURRIER ARRIVEE
17 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Reventin le 16 mars 2022

Monsieur,

Après avoir pris connaissance du dossier "VINCI" présenté à l'enquête publique, j'émets un avis défavorable, il provoquera des nuisances sonores agravées, ainsi que de la pollution, une circulation beaucoup plus dense sur le pont, je m'inquiète pour la sécurité et la santé des riverains, et de la jeunesse qui fréquente le complexe sportif.

Ayant pris connaissance du projet des élus de la commune, au Sud, il me paraît plus pertinent à mon sens.

Cordialement

A. Martinetti

Mme Elaine Tonoli
186 rue des écoles
38121 - REVENTIN-VAUGRIS

Reventin Vaugris, le 18/3/22

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

101

Monsieur le commissaire enquêteur,

Complément à ma contribution n°3.

Lecture du document B02 paragraphe IV « description détaillée du projet »
p65 à 72

* De façon générale, nous trouvons beaucoup d'encadrés renvoyant à la pièce A00 avec le libellé « description du projet centre compact »
Il s'avère que les pages de renvois à A00 (p44 à 47) et (p50-51) sont les mêmes que les pages de B02 (p65,66,67) et (p70 à 72).
à quelques phrases près. Ces renvois sont inutiles !!!

* Sauf 1 ! p68 de B02 renvoie en A00 p47 et 48.
Il y a des infos beaucoup plus précises concernant le paragraphe « principe de mise en valeur paysagère ».
5 « coupes » à différents endroits du projet montrent la place paysagère mise en avant dans l'étude.

Pourquoi ce type de "coupe" n'est pas présenté également pour avoir des informations précises (comme l'annonce le paragraphe) sur le cheminement du mode doux, pour le franchissement de l'A7, pour les giratoires OUEST et EST, les bretelles d'entrée .... Les mesures claires et précises de toutes ces zones sont aussi importantes que la largeur des

bandes paysagères ....

Pourquoi ? Ne pas donner trop d'informations ?

Cacher des informations ?

Omettre les informations ?

- - - -
- - - - -

Je m'oppose au projet centre compact car les informations sont incomplètes ou trop difficiles à trouver.

Cordialement

102

life technologies™

COURRIER ARRIVEE

18 MARS 2022

MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Mme LAMBERT Jeanine
258 f chemin de l'Aubressin
38121 Reventin Vaugris

le 15.03.2022.

Je refuse que cet échangeur soit construit au Centre car trop de dangers pour nos enfants qui circulent à vélo ou à pieds ou qui vont se rendre au stade.

Un danger aussi par rapport à la pollution de l'air et au bruit incessant de tous les véhicules.

Pas de Village coupé en deux. Se serait dommage et on demande à pouvoir accéder en toute sécurité à notre beau village.

Lorsque la circulation sera trop dense et les ronds points encombrés (ce qui sera le cas) les véhicules risquent de passer par l'Aubressin ce qui est déjà le cas quand la N 7 bouchonne.

Pourquoi ne pas le construire plus au sud ce qui ne gênerait personne.

Cordialement

M. Ernesto

103

Je refuse que cet échangeur soit construit au Centre car il va apporter toutes sortes de dangers et de nuisances.
Une insécurité sur la route, car avec les 600 camions et 12000 véhicules qui sont annoncés, il sera impossible de se déplacer en sécurité.
L'accès au village sera encombré et celui vers la RN7 plus compliqué.
Notre Commune sera définitivement coupée en deux par cet axe supplémentaire.
Ce sera difficile d'aller tranquillement au village chez le médecin, aux Associations ou dans les commerces. Et les services de secours auront des difficultés à accéder rapidement sur les lieux d'intervention.
Les trois ronds-points sur une faible distance ajouteront des bouchons à ceux qui existent déjà.
Même aller à pied ou en vélo sera dangereux. Les modes doux annoncés ne seront pas sécurisants.
Une pollution de l'air avec tous les véhicules qui vont se trouver dans le secteur.
Du bruit permanent qui va s'ajouter à celui déjà existant sur l'autoroute.
Le stade se trouvera au milieu de la circulation avec de la pollution et du bruit.
Toute la circulation annoncée arrive du sud du territoire. Pourquoi la ramener plus au nord en rajoutant des nuisances ?
Cet échangeur serait plus utile et surtout plus pratique s'il était construit plus au Sud comme le demandent une grande partie des habitants.

Joao de Jesus Ernesto Mardi 150322

82 chemin des petrieres 38121

Reventin Vaugris

Ernesto

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Mme Ernesto

104

Si cet échangeur est construit au Centre de la Commune, Reventin-Vaugris va se trouver davantage coupé en deux.
Je suis contre cette implantation au droit de la barrière de péage actuelle.
Il sera dangereux de se déplacer pour monter au bourg et pour accéder à la RN7.
Aller à pied ou en vélo ne sera plus possible sans danger avec cette nouvelle circulation.
Se rendre au village chez le médecin, pour les activités associatives, pour faire ses courses et autres besoins ne se fera plus en sécurité.
Les trois ronds-points rapprochés augmenteront les bouchons qui déborderont sur la RN7 et la route des Côtes d'Arey.
Le stade va se trouver au milieu d'un flot continu de voitures et de camions. Les personnes accompagnant les sportifs ou venant faire du sport se mettront en danger avec ces 12000 véhicules et 600 camions prévus.
En plus du risque permanent d'accident à cause des voies étroites, la pollution de l'air, le bruit et autres nuisances vont s'ajouter à ce qui existe déjà avec l'A7.
En cas de sinistre, les services de secours auront de grandes difficultés à accéder rapidement là où on les appellera.
Pourquoi vouloir construire cet échangeur au nord en pénalisant les Reventinois alors que la majorité de la circulation vient du sud ? C'est incohérent, alors que la majorité des habitants proposent une variante au Sud qui sera plus sécurisante en plus de se trouver dans une zone sans riverains.
Pourquoi n'écoute-t-on pas les premiers concernés ?

Mardi 15-03-22.

Mme Ernesto Maria de Lurdes
62 chemin des pefaieres 38121
Reventin Vaugris.

Ernes

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

MR. MME JOURDAN DANIEL
119, CHEMIN DES CIMES
38121 REVENTIN VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

REVENTIN LE 18/03/22

105

MR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR

ON EST CONTRE L'ÉCHANGEUR AU CENTRE ET POUR AU SUD

AU CENTRE TROP DANGEREUX :

- POUR TOUT LES JEUNES ET POUR TOUTE LA POPULATION QUI VONT AU GYMNASE.
- POUR LE LOTISSEMENT LA PLAINE CE N'EST PAS UN MUR QUI ARRÊTERA UN CAMION.
- AVEC TROIS MINI ROND POINT À LA SUITE, C'EST UNE CERTITUDE DE BOUCHON ET DE TENSION ENTRE LES USAGERS
- LE PONT TROP ÉTROIT DEUX CAMIONS SE CROISSENT À PEINE, LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES VONT PASSER OU ?
- COMMENT SORTIR DU VIEUX VAUGRIS ?
- LA COMMUNE SERA COUPÉE EN DEUX
- NUISSANCES SONORES ET POLUTION
- OU EST LA DEMOCRATIE ? LA COMMUNE NE PEUX MÊME PAS DÉCIDER CHEZ ELLE
- NOUS AVONS TROP DE NUISSANCES ; AUTOROUTE
  VOIX FERRÉE
  BARRAGE
  STATION D'EPURATION
  CENTRE D'ENFOUISSEMENT
  TERRAIN D'AVIATION
- SI L'ÉCHANGEUR SERAIT AU SUD, MÊME À AUBERIVE LA CIRCULATION SERAIT PLUS FLUIDE SUR LA RN7, CET ÉQUIPEMENT SERAIT SUSCEPTIBLE DE DRAINER

PLUS D'USAGERS QUE CELUI DE REVENTIN CENTRE
TROP PROCHE DE VIENNE OU VEREMAY

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

106

RUGGERI Gilbert

259 rue des ecoles

38121 Reventin Vaugris

Enquête utilité publique demi échangeur Reventin Vaugris

Le 12 mars 2022

Monsieur Cuillier

Introduction

Un demi échangeur au sud de Vienne : pourquoi ? Pour fluidifier un trafic routier devenu très dense et compliqué aux heures de pointes.

Pourquoi sur la commune de Reventin ?

Cette intensité de trafic prend son origine de l'agglomération Roussillonnaise (Roussillon population : 8300h , Le Péage de Roussillon population : 6600h , St Maurice l'exil population : 6000h)communes les plus importantes, soit plus de 20000 habitants qui convergent en direction de Vienne ou Lyon par Verenay (entrée d'autoroute), à comparer aux communes du sud de Vienne (Reventin population :2000 , Les Cotes d'arey population : 2200 , Chonas l'amballan population : 2000). Alors ma première interrogation:

Pourquoi pas un échangeur sur le plateau de Louze au nord de Roussillon à l'endroit où existe déjà ¼ d'échangeur et des parkings, le trafic serait mieux reparti et soulagerait également la commune d'Auberives qui verra son trafic augmenter considérablement à l'horizon 2025 (+11%) et en 2045 (+14%).

Alors, **oui à un demi-échangeur**, mais bien situé et avec l'approbation des habitants

Demi échangeur à Reventin solution Centre

En temps qu'habitant de Reventin **je ne peux soutenir et accorder un quelconque crédit à ce projet**, les raisons sont multiples:

Fonctionnement

Prendre 3 giratoires pour entrer sur l'autoroute me parait déraisonnable surtout pour les poids lourds (500/ jour chiffre Vinci), d'autant que le giratoire Est, donc coté stade, nécessitera une rotation à près de 360° pour les véhicules venant de la RN7 et voulant accéder à l'autoroute et on sait le temps qu'il faut à un poids lourd pour entrer et sortir d'un giratoire. Chaque jour je constate les ralentissements qu'occasionnent un seul giratoire, celui reliant la RN7 et la RD131, alors comment imaginer que trois giratoires implantés sur 300 ou 400 mètres peuvent fluidifier le trafic routier. D'ailleurs, la **Directrice interdépartementale des routes centre-est Mm Véronique Mayousse** dans son courrier du 19 aout 2020 adressé à Monsieur Le Préfet, alerte très clairement sur la problématique de fonctionnement du giratoire

actuel et des deux futurs giratoires et je résume par la dernière phrase de son courrier « la succession de giratoires et la géométrie contrainte peut laisser penser que le fonctionnement global pourrait ne pas être fluide », c'est exactement ce que nous dénonçons. Enfin cette solution « centre », envoie au même giratoire coté stade, les véhicules empruntant la RD 131 voulant rejoindre la RN7 et les véhicules voulant entrer sur l'autoroute qu'ils viennent de la RN7 ou de la RD131 et sans parler de véhicules descendant du village de Reventin par les Pétrières.

Sécurité

Le giratoire Est coté stade est source de grande inquiétude. En effet comment ne pas imaginer un accident de poids lourds transportant des matières dangereuses dans ce giratoire à proximité du lotissement « la plaine » et alors qu'au gymnase ou sur le stade tout proche, évoluent les enfants des écoles ou du club de foot local (500 licenciés tout de même), c'est un scenario qui ne relève pas de la fiction ou de mon imagination, mais je constate que ce projet « centre » ne tient pas compte du tout de cette éventualité. L'évolution de la circulation suivant les projections VINCI, devraient tout de même faire réfléchir les décideurs sur les problèmes sécuritaires. Enfin, les modes doux proposés au milieu de ces giratoires pourraient prêter à sourire si ce n'était pas un sujet sérieux, mais les propositions faites, me font penser que peu de piétons ou cyclistes s'aventureront à passer au milieu du trafic des giratoires (**voir courrier du 19 aout 2020 de Mm Véronique Mayousse Directrice interdépartementale des routes)**

Qualité de l'air et du bruit

Dans son courrier du 10 septembre 2020, **l'Agence Régionale de Santé par l'intermédiaire de Mr Bernard Piot**, souligne l'intérêt de la variante SUD en termes de qualité de l'air et de bruit. A ce sujet des relevés ont-ils été fait et quels sont les résultats ?

Coût

L'estimation de Vinci ne prend pas en compte les modifications nécessaires du giratoire existant, mais également des aménagements de la route de l'aérodrome (qui seront à la charge des collectivités).La solution sud présente une estimation inferieure à l'estimation centre donc à étudier.

Efficacité

Seul le quartier de Verenay sur la commune d'Ampuis aura un gain très substantiel, ainsi que la traversée du barrage. Le faible bénéfice sur le trafic routier à Vienne sera réduit à néant en quelques mois, en effet l'équation coût péage / bénéfice temps fera réfléchir nombre d'usagers et la circulation en direction de l'est viennois (Zi Isle d'Abeau etc.) restera identique car non concernée par l'entrée d'autoroute.

Conclusion

Il me semble nécessaire de prendre en considération la **variante sud**. Elle apporte une indéniable sécurité pour le lotissement et pour les utilisateurs des équipements sportifs, avec une meilleure qualité de vie pour la commune. Le fonctionnement de cette solution est bien meilleur en **séparant les utilisateurs de la RN7 des utilisateurs de l'A7.**

Prétendre que cette solution sud, moins cher que la solution centre, est plus consommatrice de terres agricoles, c'est oublier le projet d'agrandissement de la zone du saluant, projet de la communauté d'agglomération Vienne Condrieu (voir délibération n°5 du compte rendu du 12 / 11/2015). Enfin que penser de l'augmentation de trafic +11% en 2025 pour la commune d'**Auberives** totalement abandonner à son sort, d'où ma réflexion première sur l'emplacement du plateau de Louze sur cette commune.

Alors oui, à un échangeur mais au SUD comme le souhaite la mairie de **Reventin Vaugris** et ses habitants. Une étude par Vinci de cet emplacement est essentielle. Pour la ville de VIENNE le sud aura les mêmes avantages que le centre alors !!!!

G Ruggeri

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction interdépartementale des routes Centre-Est

Service Régional d'Exploitation de Lyon

Lyon, le 19 août 2020

Par courrier du 20 juillet 2020, vous m'avez transmis, pour avis dans le cadre de la CIS, le dossier portant sur l'enquête publique relative au projet de création d'un complément du demi-échangeur sud de Vienne de l'autoroute A7.

La solution retenue par ASF est la variante centre compacte. Le demi-échangeur connecte l'A7 à la RN7 au niveau d'un giratoire existant via la RD131.

L'impact de la création d'un demi-échangeur au sud de Vienne sur la RN7 se traduit en synthèse par une baisse sensible du trafic au nord de Reventin-Vaugris, une augmentation sensible au sud. Ces variations sont acceptables compte tenu du niveau de trafic actuel.

J'attire votre attention sur le giratoire RN7-RD131 situé en agglomération (Le Grand-Chemin-Reventin-Vaugris) qui est inscrit dans un milieu bâti aux trois quarts de sa circonférence et de dimensions (diamètre et largeur d'anneau) relativement modestes. La faisabilité des trajets opérés par les poids-lourds ou les cars entre la RN7 et l'autoroute A7 (dans les deux sens) devra être examinée, y compris en ce qui concerne le croisement de véhicules lourds ou cars. Lors d'une réunion d'information le 5 juin 2019 entre ASF et mes services, cette problématique a été identifiée. La nécessité de réaliser des aménagements de la RN7 (mais également de la RD131) à l'approche et au droit du giratoire (surlargeurs par exemple) a été sommairement étudiée (cf. annexe). S'ils s'avèrent nécessaires, ces travaux devront être pris en charge par ASF dans le cadre de l'opération.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic dans le giratoire (notamment aux heures de pointes) va potentiellement être source de conflits entre la circulation automobile (et en particulier les poids-lourds) et les modes doux dans cette zone. Les cheminements et les zones de croisement devront faire l'objet d'une attention toute particulière.

Enfin, toujours lors de la réunion du 5 juin 2019, mes services ont demandé une simulation dynamique du fonctionnement du système d'échange (tous les giratoires sur la RD131 et le giratoire RN7). En effet, si les calculs théoriques en montrent la faisabilité, la succession de giratoires et la géométrie contrainte peut laisser penser que le fonctionnement global pourrait ne pas être fluide.

La directrice interdépartementale
des Routes Centre-Est

Véronique MAYOUSSE

Monsieur le Préfet de l'Isère
Direction des Relations avec les Collectivités
Droits des sols et animation juridique
12, place de Verdun – CS 71046
38021 GRENOBLE Cedex 1

Agence Régionale de Santé
Auvergne-Rhône-Alpes

La délégation départementale de l'Isère

Grenoble, le 10 SEP. 2020

Affaire suivie par :
Bernard PIOT
Service Santé environnement
ars-dt38-environnement-sante@ars.sante.fr
04 26 20 94 68

PREFECTURE DE L'ISERE
Direction des Relations avec les Collectivités
Place de Verdun
CS 71046
38021 GRENOBLE CEDEX 1

Réf : 141964

Objet : Projet de création d'un complément au demi-échangeur Vienne- Concertation Inter-services (CIS)
Autoroutes du Sud de la France (ASF)

PJ : synthèse multi-critères variantes Centre compact et Sud

Par courrier du 20 juillet 2020, vous avez soumis à la consultation inter-services le projet de création d'un demi échangeur sur l'autoroute A7 au sud de Vienne, sur la commune de Reventin-Vaugris.
Le scénario d'aménagement « Centre compact » au plus près de l'infrastructure existante de la gare de péage de Reventin-Vaugris (Barrière Pleine Voie) a été retenu et inscrit dans le plan d'investissement autoroutier validé par le décret du 06/11/2018.
Ce scénario d'aménagement sera soumis prochainement à enquête publique.

Avis de l'ARS sur le dossier soumis à consultation :
Lutte Anti-Vectorielle : Le territoire de la commune de Reventin-Vaugris est reconnu comme définitivement colonisé par le moustique tigre à la suite des investigations de l'été 2020.
Le pétitionnaire devra adapter les dispositifs de collecte et de gestion des eaux pluviales, qui seront conçus pour limiter la création de gîtes à larves de moustiques (AP du 15 mai 2019 relatif à la lutte contre les moustiques potentiellement vecteurs de maladies dans le département de l'Isère).

Qualité de l'air – Ambroisie : Les travaux de terrassement nécessités par cet aménagement devront respecter les prescriptions de l'AP 38-2019-07-30-004 du 30 juillet 2019 relatif aux modalités de lutte contre les espèces d'ambroisie dans le département de l'Isère.

Courrier du maire de Reventin-Vaugris du 03 août 2020 adressé à l'ensemble des services :
La création d'un demi-diffuseur sur l'A7 au sud de Vienne a pour principale finalité de reporter sur la plateforme autoroutière le trafic de transit généré entre l'échangeur de Chanas au sud (sortie 12) et le demi-échangeur de Vienne Nord (sortie 9), qui congestionne Vienne.
Son implantation sur la commune de Reventin-Vaugris répond à ce cahier des charges et est compatible avec les orientations du SCOT Rives du Rhône et le Plan de Déplacements Urbains de Vienne Condrieu Agglomération.
La pondération de l'analyse multi-critères qui a conduit en 2016 à retenir le scénario d'aménagement «Variante Centre compact » et d'écarter le scénario « Variante Sud de Reventin Vaugris » est discutée par le maire.

Conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, modifiée par la loi n°2018-493 du 20 juin 2018 (décret 2018-687 du 1er août 2018), vous pouvez accéder aux données vous concernant ou demander leur effacement. Vous disposez également d'un droit d'opposition, d'un droit de rectification et d'un droit à la limitation du traitement de vos données. Pour exercer ces droits, vous pouvez contacter le Délégué à la Protection des Données (DPO) de l'ARS (ars-ara-dpd@ars.sante.fr).

Même si les 2 scénarios «connectent» de façon nouvelle les usagers du territoire de la commune à l'A7, la variante sud avait un moindre impact sur le critère « cadre de vie » des riverains de l'infrastructure actuelle et de la gare de péage en particulier, qui restera le principal facteur de nuisances (qualité de l'air et bruit).

Le plan régional Santé Environnement (PRSE 3 2017-2021 *Action 17)*) vise à *« Intégrer les enjeux de santé environnementale dans l'aide à la décision sur les documents de planification et les projets d'aménagement ».* L'interpellation du maire de Reventin-Vaugris, en amont de l'enquête publique, souligne tout l'intérêt de ces démarches.

Pour le directeur général et par délégation,
Pour le directeur départemental de l'Isère,

L'ingénieur sanitaire

Bernard Piot

Conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, modifiée par la loi n°2018-493 du 20 juin 2018 (décret 2018-687 du 1er août 2018), vous pouvez accéder aux données vous concernant ou demander leur effacement. Vous disposez également d'un droit d'opposition, d'un droit de rectification et d'un droit à la limitation du traitement de vos données. Pour exercer ces droits, vous pouvez contacter le Délégué à la Protection des Données (DPO) de l'ARS (ars-ara-dpd@ars.sante.fr).

ViennAgglo

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

DU 12 NOVEMBRE 2015

~ ~ ~

PROCES VERBAL

L'an Deux Mil quinze et le douzième jour du mois de novembre, les membres du Conseil Communautaire se sont réunis à la Salle du Conseil au siège de la Communauté d'Agglomération, bât Antarès, espace Saint-Germain à Vienne (38), sur la convocation qui leur a été adressée le 5 novembre 2015, par le Président de la CAPV, conformément aux articles L2121-10 et L2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient présents :
M. Thierry KOVACS, Président,
M. Frédéric BELMONTE, M. Manuel BELMONTE, M. Claude BOSIO, M. Christophe BOUVIER, Mme Elisabeth CELARD, M. Christophe CHARLES, M. Pascal CHAUMARTIN, M. Alain CLERC, Mme Michèle DESESTRET-FOURNET, Mme Annie DUTRON, Mme Martine FAITA, Mme Lucette GIRARDON-TOURNIER, M. Christian JANIN, Mme Marie-Pierre JAUD-SONNERAT, M. Max KECHICHIAN, M. Sylvain LAIGNEL, M. Gérard LAMBERT, M. Bernard LINAGE, M. Bernard LOUIS, M. Jean-François MERLE, Mme Marielle MOREL, M. René PASINI, M. Isidore POLO, Mme Michèle PONCE, M. Thierry QUINTARD, Mme Claudine RIVOIRE, M. Philippe ROMULUS, Mme Maryline SILVESTRE, M. Jean-André THOMASSY, M. Michel THOMMES, Mme Tiphaine VONSENSEY (à partir de 19h30).

A donné pouvoir : Mme Michèle CEDRIN à M. Bernard LINAGE, Mme Mari Carmen CONESA à Mme Michèle DESESTRET-FOURNET, M. Jean-Yves CURTAUD à M. Manuel BELMONTE, M. Patrick CURTAUD à Mme Maryline SILVESTRE, Mme Alexandra DERUAZ-PEPIN à M. Philippe ROMULUS, Mme Claire EL BOUKILI-MALLEIN à M. Jean-François MERLE, M. Daniel PARAIRE à M. Thierry KOVACS, M. Jacques THOIZET à M. Christophe BOUVIER, Mme Tiphaine VONSENSEY à Mme Elisabeth CELARD (jusqu'à 19h30).

Absent excusé : M. Norman MECHIN.

Secrétaire de séance : M. Bernard LINAGE.

Thierry KOVACS : « Vous avez reçu avec l'invitation de ce jour, le compte rendu du conseil communautaire du 24 septembre dernier. Est-ce que celui appelle de votre part des observations ? Pas d'observations ? Est-ce qu'il y a des oppositions ? abstentions ? non participation au vote ? Le compte rendu est adopté à l'unanimité.

Avant d'aborder l'ordre du jour du conseil, je souhaite la bienvenue à Monsieur SCHMITT notre nouveau trésorier. Bienvenue à vous Monsieur SCHMITT et merci des premiers contacts que nous avons eus.

Vous avez également deux rapports qui ont été remis sur table, deux délibérations concernant des décôtes foncières sur la zone du Rocher. Sylvain LAIGNEL vous expliquera cela dans quelques instants. »

1. ADMINISTRATION GENERALE – Avis sur le projet de Schéma Départemental de Coopération Intercommunale en Isère

RAPPORTEUR : M. KOVACS

En application de la Loi portant nouvelle organisation de la République (NOTRe) adoptée le 8 août 2015, le Préfet de l'Isère a transmis à ViennAgglo le 5 octobre dernier, le projet de Schéma Départemental de Coopération Intercommunale de l'Isère.

Ce projet de SCDI est soumis pour avis aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) impactés par le schéma.

4. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE – Commerce – Subvention Union des commerçants et Artisans d'Eyzin Pinet

RAPPORTEUR : M. LAIGNEL

ViennAgglo mène une politique de soutien à la dynamique commerciale s'appuyant sur le schéma et la charte de développement commercial. Les associations de commerçants et d'artisans contribuent à l'équilibre du tissu commercial des pôles de proximité.

ViennAgglo est sollicitée par l'association des commerçants et artisans d'Eyzin-Pinet (UCAEP) pour une participation financière aux actions de l'association.

Cette association a pour vocation de fédérer les artisans et commerçants de la commune autour d'animations commerciales, de promotion de l'artisanat et du commerce local et de la professionnalisation de ses adhérents.

L'UCAEP s'est reconstituée en 2014 pour organiser une manifestation entre le 28 novembre et le 8 décembre 2015. Elle a pour but de promouvoir les commerces du village. L'association souhaite investir dans des supports de communication durables pour la quinzaine commerciale. Etre professionnel dès le démarrage de l'association est un des objectifs principaux de cette dernière.

Il est proposé de soutenir cette première action en partenariat avec la Mairie d'Eyzin-Pinet à hauteur de 1 000 € pour 2015.

Thierry KOVACS : « Pas de questions ? Est-ce qu'il y a des oppositions ? des abstentions ? non-participation au vote ? Adopté, merci. »

APRES DELIBERATION, ADOPTE A L'UNANIMITE PAR LE CONSEIL.

5. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE : Acquisition d'un terrain sur la commune de Reventin Vaugris

RAPPORTEUR : M. LAIGNEL

La SAFER est un acteur incontournable en milieu rural ; elle est partenaire de ViennAgglo depuis mars 2005 et l'assiste dans ses actions foncières dans le domaine agricole.

A ce titre, elle a notifié la disponibilité à la vente d'une parcelle cadastrée ZB 13 sur la commune de Reventin-Vaugris.

Compte-tenu que ce terrain est situé sur le site du projet d'extension de la zone d'activité du Saluant et que le propriétaire M. GENIN s'était déjà déclaré favorable à une vente dans le cadre de l'étude préalable, il est proposé d'acquérir cette parcelle d'une superficie de 12 979 m² au prix de 90 853 €.

Il est précisé que la location agricole actuelle sera maintenue.

Vous avez l'Avis de France Domaine qui évalue à 90 853 € et vous avez la parcelle ZB13 sur le plan à l'arrière.

Thierry KOVACS : « Des questions ? Est-ce qu'il y a des oppositions ? des abstentions ? 1 abstention Madame Elisabeth CELARD non-participation au vote ? Adopté, merci. »

APRES DELIBERATION, ADOPTE A LA MAJORITE (1 ABSTENTION- Mme CELARD) PAR LE CONSEIL.

6. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE : Espace Saint Germain – Avenant N° 1 à la convention de location de terrain pour le stationnement - projet Armstrong

RAPPORTEUR : M. LAIGNEL

Par délibération en date du 13 décembre 2012, le Conseil communautaire a validé le choix de l'équipe menée par CFA Rhône Alpes Auvergne pour la création d'un immeuble tertiaire à la place des anciennes cuisines de la caserne militaire.

Dans ce protocole d'accord, il était convenu la mise à disposition d'un terrain servant de stationnement pour les besoins des usagers du futur bâtiment tertiaire.

Des discussions ont eu lieu avec l'Université et l'IUT notamment sur le devenir du foncier. L'Université et l'IUT de Vienne ont souhaité disposer de places gratuites au sein de l'espace St Germain.

109

COURRIER ARRIVEE

18 MARS 2022

MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

ZULEMANIAN Albert et Josette

1079 le grand chemin

38121 RENVENTIN-VAUGRIS

Reventin-Vaugris le 13/03/2022

A l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur
En mairie de Reventin- Vaugris

Objet : observations relatives à l'enquête publique sur l'échangeur autoroutier de la commune de Reventin Vaugris

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Habitant la commune de Reventin Vaugris, en bordure de l'ancienne Nationale 7, actuellement renommée « Le grand Chemin », nous voyons, tous les jours de la semaine, passer de très nombreuses voitures devant chez nous.

Sur les heures de pointe, celles-ci sont arrêtées, moteur allumé, dégageant des gaz d'échappement toxiques et malodorants qui ont certainement des répercutions sur notre santé.

Au-delà de ce danger pour la santé, ces passages et embouteillages génèrent une pollution sonore nous empêchant de garder les fenêtres ouvertes ou même de déjeuner sur le balcon. La nuisance existe également les nuits d'été avec une circulation renforcée, interdisant l'ouverture des fenêtres.

Autre incidence sur notre qualité de vie, il est parfois impossible d'accéder au chemin de notre maison en voiture, étant impossible de couper la nationale à cet endroit. Rentrer chez nous devient accidentogène. Pour preuve l'accident de la route dont nous avons été victimes en voulant rentrer chez nous, le flot incessant des véhicules nous forçant à l'arrêt sur la chaussée ou la densité des voitures tellement importante que l'embouteillage généré que nous ne permette pas d'accéder à notre chemin.

La circulation ces dernières décennies a pris une importance décuplée sans que ne soit repensé les modalités de traversée de notre commune pour permettre aux véhicules se rendant ou revenant de Lyon de ne pas la traverser en masse.

Habitant donc dans le périmètre centre d'une commune dont la limitation de vitesse est actuellement actée à 50km/h, je vous demande instamment de prendre en compte la dangerosité que représenterait un échangeur CENTRE et de mettre en place une solution SUD qui n'impacterait pas le centre village et donc une densité d'habitation supérieure.

L'échangeur CENTRE aggravera la dangerosité routière pour les riverains que nous sommes (dangerosité pour la santé physique et psychologique) et nous souhaitons donc que soit adopté l'échangeur SUD qui se situera loin des zones d'habitations denses et soulagera les zones du centre communal. Cette dernière solution est la seule qui soit durable et tienne compte des populations directement impactées, les seules motivations économiques et industrielles ne pouvant être supérieures et nier les impacts humains de cet échangeur.

Veuillez agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, nos sincères salutations

Albert et Josette ZULEMANIAN

ZULEMANIAN Nathalie

5 rue Marcel Péhu

69003 LYON

Lyon le 13/03/2022

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

A l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur
En mairie de Reventin- Vaugris

Objet : observations relatives à l'enquête publique sur l'échangeur autoroutier de la commune de Reventin Vaugris

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je suis actuellement propriétaire (nue-propriété) d'une maison sise au 1079 le grand chemin.

J'ai grandi à Reventin-Vaugris et participé activement à la vie du village à travers l'association de basket reventinoise.

Au-delà de mon attachement aux infrastructures sportives actuelles qui sont mises en péril par le projet d'échangeur CENTRE, je m'oppose non pas à l'échangeur autoroutier mais à son emplacement CENTRE.

Profondément attachée aux valeurs et aux engagements du grenelle de l'environnement, j'attire votre attention sur la nécessité de mettre en œuvre des projets durables, au service de l'environnement, du social et de l'économique.

Ce n'est que par la recherche d'un juste équilibre que nous pourrons nous honorer de construire le futur dans un esprit durable.

Je souhaite tout particulièrement m'attacher au pilier social du projet. J'entends parfaitement la nécessité de permettre aux populations actives d'accéder plus facilement au bassin d'emplois de Lyon mais cela ne peut se faire au détriment de populations tout aussi actives mais implantées à l'intérieur des limites communales, dans des zones denses d'habitations.

L'échangeur doit être pensé comme une plus value pour chacun : facilitation d'accès aux bassins d'emplois pour tous ET protection des populations vis-à-vis des nuisances de pollution (sonores ou atmosphériques). Ceci est possible avec une implantation SUD (hors zones de densité de population) qui semble être délaissée au regard de contraintes techniques voire économiques.

Un juste équilibre entre les différents piliers du durable doit être recherché et ne pas laisser le débat de l'implantation de l'échangeur être écrasé par une approche exclusivement industrielle.

Je suis par conséquent opposée à l'implantation centre de l'échangeur autoroutier.

Veuillez agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, nos sincères salutations

Nathalie ZULEMANIAN

ZULEMANIAN Florence

10 Rue Vauban

69006 LYON

Lyon le 13/03/2022

A l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur
En mairie de Reventin- Vaugris

Objet : observations relatives à l'enquête publique sur l'échangeur autoroutier de la commune de Reventin Vaugris

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Etant nue-propriétaire d'une maison située à Reventin- Vaugris 1079 le Grand Chemin à, en bordure de l'ancienne Nationale 7, actuellement renommée « Le grand Chemin », je m'élève contre le projet de l'échangeur autoroutier Centre lequel couperait en deux notre village.

Située à environ 100 m au Sud de l'actuel Rond point sur le Grand Chemin ou un ralentissement existe déjà à ce niveau il y a de très forte chance qu'avec la création de l'échangeur CENTRE cela induira des voitures à l'arrêt sur la nationale avec des émissions de gaz polluants.

De même les problèmes de pollution sonores pour les riverains seront inévitables

Par ailleurs l'accès depuis le grand chemin à la maison deviendra de plus en plus dangereux générant des risques d'accident conséquents.

Obligée de couper le grand chemin pour accéder à l' habitation j'aurai de plus de plus de difficulté à accéder à ma propriété compte tenu de la fréquence des voitures et des risques de collusion.

Diminution de la qualité de vie, risques accrus d'accident, problème de santé je suis formellement opposée à ce projet.

Veuillez agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, nos sincères salutations

Florence ZULEMANIAN

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

113

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Yves GRAS
Géographe-Ecologue
167 chemin de la Chapelle
38121 Reventin-Vaugris

Reventin-Vaugris le 18 mars 2022

Objet : Enquête du demi-diffuseur Vienne SUD

Monsieur le Commissaire enquêteur

En juin 2007, la commune de Reventin-Vaugris fêtait les 160 ans de sa création, après la fusion autoritaire des communes de Reventin et de Vaugris. La raison ? Un différent pour le paiement des travaux de l'église, utilisée par les deux communes.
Depuis 1847, les habitants de Reventin et de Vaugris ont appris à vivre ensemble et constituent une communauté apaisée, de 2000 âmes en 2022.
Progressivement, **le bourg de Reventin est devenu l'unique centre de commerces et de services**, rôle renforcé par la fermeture de l'école de la gare il y a une dizaine d'années, et le déplacement de l'agence postale, de la RN7 au centre-village, en 2022.

Sur son territoire, déjà traversé par la voie ferrée PLM et la RN7, l'aménagement de l'autoroute A7 au début des années 60 a ajouté une coupure encore plus profonde, ne laissant qu'**un seul axe effectif – la RD 131 – pour les échanges entre les quartiers.**
Or c'est en utilisant cet axe, la RD 131, véritable **cordon ombilical** de Reventin-Vaugris, que Vinci propose d'implanter son demi-diffuseur Sud de Vienne : une aberration sur le plan de la sécurité, des nuisances, du fonctionnement économique et social..., sans parler de l'efficacité même du dispositif en termes de circulation et de délestage des voies saturées. Voila pourquoi, dès 2015, les municipalités successives de Reventin-Vaugris se sont opposées à un projet Centre.

Sécurité
Nul besoin d'être un grand aménageur pour comprendre qu'amener 9000 véhicules supplémentaires sur un axe qui en voit circuler 4000 va poser un problème de sécurité à ses usagers, surtout quand le nombre de poids lourds– va être décuplé, passant de 60 à 600. Mettre les utilisateurs de l'axe « modes doux » actuel, les enfants notamment, au contact de ce trafic multiplié par trois, relève du non-sens, voire de l'inconscience..

La volonté de réaliser – coute que coute – le projet à cet endroit, proche de la plateforme de péage de Vinci, a conduit à **de nombreuses inepties** :

- 1 Fermeture de la route du lavoir (route des Côtes d'Arey) pour donner la priorité aux usagers de l'autoroute au détriment des déplacements de proximité
- 2 Réouverture sur la RN7 d'un carrefour, sur le site d'un accident mortel, avec un habillage « d'entrée de ville » qui ne trompe personne...
- 3 Déplacement de l'axe de la RD 131 vers le Nord, pour réaliser une voie totalement nouvelle, située dans l'axe du pont surplombant l'A7. Un aménagement sans doute honteux, car il n'est jamais explicitement mentionné dans le dossier, si ce n'est par une coupe. La transparence de l'opération laisse à désirer...
- 4 Le maintien -en l'état ou presque -du giratoire-RN7-Station-service, dont le dysfonctionnement annoncé par Noèsis en 2018, confirmé par EGIS en 2020, est suggéré par la DIR CE en 2021...
  On peut imaginer que l'aménagement de la route de l'aérodrome (étudié l'été 2021 par INGEROP) sera proposé par l'agglomération Vienne-Condrieu, pour y remédier, afin de faire fonctionner un projet problématique. Cet ajout très probable de l'aménagement de la route de l'aérodrome pourrait être perçu comme une volonté de saucissonnage, proscrit en la matière...Aussi on en parlera plus tard ? Qui est dupe ?

- 5 Enfin la réduction du rayon du giratoire Est, pour éviter la destruction du bâtiment technique de Reventin-Vaugris, témoigne de la volonté de faire n'importe quoi, même un rond-point acrobatique pour les poids lourds, afin de faire accepter ce projet Centre, de plus en plus bancal.
  Tout cela confirme bien que l'angle de vue des auteurs des études, depuis le début, est celui d'un gestionnaire d'infrastructure autoroutière, qui méconnait totalement le territoire où s'inscrit le projet, tant les caractéristiques de son réseau d'infrastructures que son fonctionnement économique et social

Nuisances :
Là encore, l'absence de prise en compte du contexte local est criante. Amener ou maintenir un fort trafic à proximité des zones habitées de Chonas (Lieuraz), ou de Reventin-Vaugris (Grand Chemin, Lotissement La Plaine) alors qu'il est possible de leur éviter les nuisances de bruit et de pollution permet de s'interroger sur les préoccupations des concepteurs. A coup sûr, ce n'est pas le bien-être des populations riveraines !

Le sujet est encore plus sensible quand il s'agit de **la santé des jeunes**. Rapprocher l'entrée d'autoroute des installations sportives d'un stade et d'une salle polyvalente très fréquentés, tout en supprimant le merlon de protection qui protège ces équipements de la barrière pleine voie (48 portes d'entrée-sortie), témoigne d'une absence totale de prise en compte de l'humain dans le choix de l'aménagement.

Vie économique et sociale du territoire
Cette approche confirme le constat que les points précédents ont dessiné. Les effets du projet Centre sur le territoire sont totalement occultés. Si de nombreux impacts disposent de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, **la coupure d'un territoire communal** présente un **caractère irrémédiable.** C'est l'enseignement que plus de 30 ans passés à la conception de grandes infrastructures autoroutières ou ferroviaires m'ont apporté.

Si le projet Centre est réalisé, compte tenu du flux de véhicules qu'il va induire, la fréquentation de l'école, des commerces et des services sera durablement impactée. Tout le projet communal de revivification du Centre- village sera mis à mal.
Dans les années 80, la dangerosité du carrefour RN7- chemin du Vieux Vaugris avait déjà conduit de nombreuses familles du Vieux Vaugris à déserter l'école de Reventin au profit de celle de Chonas. Cette fois-ci, il ne s'agira pas que de l'école, mais de tous les commerces, services et équipements sportifs et culturels.

Une conduite de projet faussée par le PIA
La mise à l'enquête du projet Centre témoigne d'une conduite de projet marquée par la volonté des membres du comité de pilotage de figurer **« au-dessus de la pile »** des candidats au PIA – Plan d'investissement autoroutier. Ce PIA permet à certaines opérations de bénéficier d'une prise en charge du coût de l'opération à 50% par l'Etat (en réalité les sociétés Concessionnaires d'autoroute) pour le plus grand bien des finances locales.

Pour ce projet de demi-diffuseur Vienne-Sud, Etat et collectivités ont fait front commun pour que l'opération figure parmi les élues. Ceci a conduit les concepteurs à ne pas entendre les appels répétés des élus et habitants du territoire d'inscription physique du projet qui réclamaient une localisation en dehors du cœur de leur village. Maintenant, l'enquête constitue l'heure de vérité !

Avec toutes ses lacunes, il est évident que le projet Centre va à l'encontre de l'intérêt public de tout un village, alors que le projet SUD, proposé par Reventin-Vaugris, apporte des avantages similaires au niveau du délestage des axes de circulation à Vienne et Ampuis, mais à moindre coût économique, social et environnemental.

« Vous aurez toute l'enquête pour vous exprimer, nous a-t-on répété depuis des années. »
Voilà pourquoi, je dis, une fois encore, espérant cette fois être entendu : « NON au projet Centre qui entraine l'éclatement de Reventin-Vaugris. Oui au projet SUD qui préserve cette commune, créée il y 175 ans, et qui ne doit pas devenir le paillasson de l'agglomération à laquelle elle appartient ! »

Yves GRAS



COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Chanas d'Amballan le 18 mars 2022

Monsieur,

Plusieurs points font que positionner le demi-échangeur là où il est prévu actuellement me semble avoir de nombreuses conséquences négatives.

- Pour la santé - des riverains au sud du premier rond point (Pâtisria)
- des personnes utilisant des installations sportives qui jouxtent la bretelle d'accès (sachant que l'impact sur des jeunes est encore plus grave) avec bruit et émissions nocives nettement accrues.

- Pour le lien des Reventinois avec le centre du village lorsqu'ils habitent côté N.7, le Vieux Vaugris - Actuellement il n'est pas toujours simple de traverser la nationale - Des Chanarins (dont je fais partie) se rendent aussi au centre du village: épicerie, boulangerie, poste commerce, manifestations diverses.

- Pour les déplacements à vélo, à pied, incités par le discours officiel. L'axe N7 est déjà ~~é~~encombré

papier recyclé

et peu sûr - Peut-on parler de sécurité s'il faut traverser à plusieurs reprises une accès à une autoroute?

- Pour l'emprise au sol et les difficultés qu'auront les poids lourds à utiliser les ronds points. De toute évidence le trafic sera ralenti, provocant de nombreux bouchons.

- Pour le problème peut s'accentuer fortement sur le chemin de l'Ambalan, sur le plateau, qui aboutit au rond point Pâtissier via le Vieux Vaugris. Le chemin, à voie unique sur sa plus grande longueur est déjà emprunté par des usagers venant d'autre communes. Le Traffic sera intensifié pour éviter les bouchons au sud de l'accès et arriver plus rapidement au rond point.

En vous remerciant de votre lecture -

Annick BOUFFARD
326 Chemin de l'Abri
38121 CHONAS L'AMBALLAN
04 74 56 17 59.

Reventin Vaugris le 17/03/2022

M.on Jean Claude Fontaine
1118 Montée du Grand Pré
38121 Reventin Vaugris

MS

à

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M.on Denis Curillier
commissaire enquêteur
en mairie de Reventin Vaugris

Monsieur,

Je ne suis pas favorable au projet d'implantation du demi echangeur au centre.

L'accès au village deviendra très dangereux pour tous. (voitures vélos. pietons)

Le complexe sportif sera dans un niveau de nuisances accrues. (bruits - pollution. pour des sportifs?

Sacrifice et dévalorisation du lotissement.

La bretelle d'accès entre la RN7 et l'autoroute ne rendra pas la circulation plus fluide. Bien au contraire. (3 ronds points de dimensions réduites sur une distance très courte).

Je crées pas un nid de danger, de pollution, de nuisance.

Nous avons la possibilité d'une solution au sud (1000 mètres au sud)

Salutations distinguées

Fontaine

Remis permanence du 18 mars 2022

118

Club
Léo Lagrange
de Reventin-Vaugris

Chez Mme Andrée Badel
922 chemin des cimes
38121 Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

En tant que Présidente du Club Léo Lagrange de Reventin-Vaugris, je vous adresse au nom du Conseil d'Administration ce courrier à propos du projet de demi-échangeur prévu au Centre.

Nous nous opposons à ce qu'il soit installé à cet endroit.

Nous comptons 200 adhérentes et adhérents dont l'ensemble vient exercer ses activités au gymnase le mardi matin, le mercredi tout l'après-midi, le jeudi en fin d'après-midi.
Des bénévoles encadrent ces activités avec nos salariées.
Les parents et accompagnants devront donc emprunter cet axe fort encombré au milieu d'une circulation saturée pour accéder au complexe sportif.
Les trois ronds-points sur 400 mètres aggraveront les temps de trajet et l'insécurité avec ces 12000 véhicules et 600 camions annoncés.
De même, nous avons des activités au village, cela occasionnera du danger pour s'y rendre.

Jusqu'à présent, la configuration actuelle satisfait malgré eux tous les usagers de la route, les cyclistes et les piétons. Comme c'est le seul axe qui permette de relier tous les quartiers de notre commune, il ne faut pas rajouter de circulation.
Le trafic prévu verra passer des transports de matières dangereuses avec risque de renversement dans le dernier rond-point d'accès.

Nous organisons également des manifestations festives, et les difficultés d'accès vont rebuter les participants éventuels en plus du bruit et de la pollution.
L'autoroute A7 impacte déjà bien suffisamment la qualité de l'air du complexe sportif, inutile d'en rajouter.
Le bruit également sera augmenté si l'on supprime le merlon arboré comme cela est envisagé.
Quel plaisir de faire du sport et de la danse au plus près d'un échangeur routier !!!

Nos adhérents seront au premier plan pour toutes ces nuisances déjà importantes.
Nous savons que la Commune de Reventin-Vaugris a étudié une variante Sud à laquelle nous souscrivons car elle est cohérente.
En effet, 80% de la circulation attendue et déjà existante arrive du sud du territoire. De plus, cette variante se trouve dans une zone peu habitée contrairement au projet Centre.

En conclusion, nous ne voulons pas voir notre village coupé plus significativement en deux. Nous pensons aux riverains de ce projet, malgré le mur anti-bruit censé atténuer l'impact sonore et visuel. Encore faut-il qu'une étude soit menée pour le prouver.

L'autoroute A7 et la nationale 7 occasionnent déjà pas mal de nuisances sonores et de la pollution. Nous nous sommes faits à cet environnement déjà dégradé. Inutile d'en rajouter à cet endroit.

Notre beau et bon village de Reventin-Vaugris ne doit pas être sacrifié avec 200% de circulation en plus pour une diminution aléatoire et illusoire de 6% à Vienne.

Merci de prendre en compte nos remarques afin que nous puissions continuer à vivre dans un cadre apaisé et offrir les meilleures conditions d'activités à nos adhérentes et adhérents.

Une association affiliée
leo lagrange
FEDERATION

PELLET Michel
231 chemin de La Bastillère
38121 CHONAS L'AMBALLAN.
06.81 22 27 56
mhpellet@gmail.com

Chonas l'Amballan le 18 mars 2022

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M9

Objet : Enquête publique échangeur centre Reventin-Vaugris

Après avoir très attentivement consulté le dossier concernant le demi échangeur en projet sur la commune de Reventin-Vaugris, j'émets un avis défavorable et une opposition totale à ce projet.
Cette opposition est motivée par les observations suivantes :

La situation géographie du projet me paraît bien trop centrale et ne permettra pas une bonne fluidité du trafic qui, au contraire n'ira qu'en s'amplifiant. (« Aspiration » de nouveaux véhicules.).
Le gabarit du Rond-point situé sur la N7 est bien trop exigu par rapport au trafic et au gabarit des poids-lourds y circulant.

Le gabarit du pont enjambant l'autoroute me semble incompatible avec une circulation conjointe de poids lourds, voitures légères, piétons et cyclistes. La sécurité des piétons et cyclistes est fortement mise à mal. Nombre d'écoliers se rendent au stade et salle de sport situés de immédiatement à l'est de ce pont. Sans oublier, aux heures de pointe les bus scolaires.

Quant au rond-point prévu au coté Est, il me semble extrêmement dangereux et accumulateur de véhicules. Les véhicules provenant des Côtes d'Arey, Assieu vont retrouver le trafic dense se rendant au Nord, dont les Poids-lourds qui auront un risque non négligeable de renversement, avec, au milieu, des piétons et des cyclistes dont on ne voit pas bien où ils devront passer pour rester vivants...!

Les habitations situées en aval de ce rond-point seront inévitablement touchées un jour par le versement ou une sortie de route d'un véhicule circulant sur ce rond-point.

J'ajouterai que d'une manière générale ce projet ne fait qu'ajouter du trafic et les nuisances bien connues qui en découlent. En effet, 600 camions et 12000 véhicules légers par jour selon les données de Vinci me semble impossible à résorber avec le projet tel qu'il nous est proposé.

Pour avoir examiné un second projet situé plus au Sud, et si je les compare, ce « projet-sud » me paraît plus raisonnable en tout points ; moins coûteux, plus sécuritaire, avec des nuisances touchant moins de population.

Je vous remercie d'en prendre bonne note et vous prie d'agréer, monsieur le commissaire mes respectueuses salutations.

M.H. PELLET.

MARECHAL Marie Dominique
2 bis allée des sources
38370 SAINT PRIM
Tél: 06 88 76 41 41
Mel: marimareh@gmail.com

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

120

Saint Prim, Le 18 mars 2022

Monsieur le commissaire enquêteur,

J'ai consulté le projet , dit "Projet centre"consistant en la mise en place d'un demi échangeur sur l'autouroute A7 sur la commune de Reventin Vaugris.
Ce projet se situe dans une zone comportant de nombreuses habitations et sur le trajet vers des installations sportives emprunté entre autre par des enfants et des cyclistes.
La très nette augmentation du traffic en particulier des poids lourds (soit jusqu'à 600 poids lourds/jour et 12000 voitures selon Vinci) dans l'agglomération à plusieurs niveau,nationale 7, mais surtout sur la portion allant de la N7 à l'entrée de l'autouroute, va entraîner:

- Une augmentation des nuisances sonores
- Une augmentation de la pollution pour les riverains
- Une augmentation du risque accidentogène

  * en particulier aux périodes de pointes ou circulent entre autres des bus scolaires ou des familles avec enfants scolarisés.

  * du fait de passages plus étroits (pont sur l'autoroute) qui certes permettent le croisement mais ne toléreront aucune erreur en particulier lors des croisements entre 2 Poids lourds ou bus/poids lourds ou bus/engins agricoles.

  *du fait de rond point sous dimensionnés pour les poids lourds (rond point N7 et dernier rond point avant l'accès A7) avec un risque de basculement sur ce dernier en sachant qu'il y a des habitations en contrebas

  *Pour les piétons et les cyclistes qui devront traverser 3 fois la chaussée pour se rendre du premier rond point au dernier avec un passage délicat sur le pont plus étroit.Un mode doux qui risque de devenir un parcours du combattant!

Vouloir diminuer le nombre de véhicules qui traversent Vienne ou Ampuis est certes légitime à condition de ne pas déplacer le problème. Il semble qu'il existe une possibilité plus au sud qui ménagerait l'agglomération de Reventin, préserverait la sécurité de ses habitants et avec un coût inférieur qui plus est .
En vous remerciant de l'attention que vous apporterez à ce courrier, je vous prie de recevoir, Monsieur le commissaire, mes respectueuses salutations.

Marie Dominique MARECHAL

Mme MARQUES Lorine
171, chemin Fort Rasset
38121 Reventin-Vaugris

(121)

Non au projet centre village pour l'échangeur - cela va couper le village en deux et nous amener plus de circulation. Pour ce qui est des salles de sport, les enfants ~~auront~~ beaucoup plus de pollution.

Oui à l'échangeur SUD !!!
pour d'avantage, la fluidité de la circulation, et moins d'inconvenient pour circuler dans Reventin-Vaugris.

Mme Marques

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Christian MARQUES 171 chemin Fort Nasbot 38121 Reventin Vaugris

Depuis des années, la Commune de Reventin Vaugris accumule ce que d'autres communes qualifieraient de nuisances, aérodrome, autoroute, station d'epuration, centre d'enfouissement technique, et.... , bref tout ce qui est nécessaire à la vie commune mais que personne ne veut chez soi.

Une fois de plus, de Commune est mise à contribution de part sa situation géographique, la Commune n'est pas opposé à cet equipement, les habitants veulent simplement qu'il soit tenu compte de leur observations et propositions, et que la variante sud soit sérieusement etudiée et le cas echeant mise en oeuvre.

Le Processus de Concertation est inscrit dans la loi, mais il doit être plus que cela et ne pas servir d'alibi à une affaire deja bouclée!

Tout autre façon de voir les choses serait témoigner d'une attitude psychorigide difficilement appréhensible par les habitants de ce village.

122

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Julien ROUXEL
280 Chemin des Fontanettes
38121 Chonas l'Amballan
T : 06-89-44-51-66
E : julien.rouxel1@orange.fr

R23

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Mairie de Reventin-Vaugris
M. Denis Cuvillier, Commissaire enquêteur
85 Rue de la Mairie
38121 Reventin-Vaugris

Chonas l'Amballan, le 15 mars 2022

Enquête publique / Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud

Monsieur,

Je réside sur la Commune de Chonas l'Amballan et suis agriculteur avec ma mère sur la Commune de Reventin-Vaugris, le siège de mon exploitation agricole se trouve au 86, chemin des Vieux Pavés, proche de l'emplacement prévu pour l'échangeur.

Je vous fais part de mon point de vue à la suite du projet de l'échangeur :

En tant que citoyen :

Je pense que le but de cette infrastructure n'est que prétexte pour Vienne Agglo pour la conversion ultérieure à la construction de l'échangeur des terrains agricoles de la plaine de Saluant en surfaces dédiées aux activités industrielles et tertiaires, et qui seront donc perdus pour l'agriculture.

La construction de l'échangeur ne ferait qu'augmenter les nuisances en accentuant le trafic routier en provenance du Pays Roussillonnais. Sans compter que lors des périodes estivales les automobilistes exacerbés par les bouchons sur l'A7 quitteront l'autoroute pour la nationale en pensant gagner du temps, et satureront ainsi la RN 7 à hauteur de notre commune !

Aux heures de pointe, la route nationale sera bloquée entre Reventin-Vaugris et Auberives sur Varèze comme elle l'est quotidiennement entre Chanas et Salaise.

Les études font apparaitre une augmentation du trafic entre le Péage de Roussillon et Reventin-Vaugris (page 64 de l'étude d'impact), cela provoque des nuisances supplémentaires pour les habitants d'Auberives sur Varèze, Chonas l'Amballan et Reventin-Vaugris.

Le schéma en page 258 de l'étude d'impact fait également apparaître **des augmentations de trafic dues à la construction de l'échangeur** respective de 11 % en 2025 et 14 % en 2045 sur le secteur entre Auberives sur Varèze et Reventin-Vaugris !

Il est également remarquable de constater en page 260 de l'étude d'impact du renforcement de la congestion/saturation du rond-point au niveau du croisement RN7/RD 131 une fois que l'échangeur sera construit.

Donc pour notre part, il n'y a vraiment aucun intérêt si ce n'est des nuisances supplémentaires et des difficultés accrues à emprunter la RN7 avec nos engins agricoles, ce qui est déjà problématique à l'heure actuelle.

Une extension du périmètre de l'étude trafic au sud de Reventin **par un bureau d'étude indépendant de la société Vinci (non mandaté par cette dernière, il en va de l'objectivité de l'étude)** et la réalisation de modélisation de trafic à long terme sont nécessaire, en débutant par des comptages sur les routes empruntées par les usagers en provenance de Chavanay, du Pilat Rhodanien, Saint Maurice l'exil et les communes du pays Roussillonais, c'est à dire la RD 1086 à la sortie nord de Chavanay, le CD04 à la sortie Nord de Saint Maurice l'Exil , la traversée du Rhône à Condrieu puis la RN7 au nord et au sud d'Auberives sur Varèze afin de positionner judicieusement l'échangeur en question.

Géographiquement parlant, je pense que la position idéale pour cet échangeur se trouverait au sud d'Auberives sur Varèze au niveau du croisement du CD 131 B et de l'A7 pour les raisons suivantes :

-Il permettrait de drainer les usagers venant de Chavanay, du Pilat Rhodanien, Saint Maurice l'Exil et les communes du pays Roussillonais.

-De plus, le positionnement du demi-échangeur à Auberives serait logique, il réduirait le nombre d'infrastructures à construire, étant donné que la zone dispose aujourd'hui d'un rond-point, d'un pont franchissant l'autoroute A7 et d'un parking.

-Cette position se trouve également à mi-chemin entre Chanas et Vienne ce qui permettrait d'équilibrer les flux de camions et véhicules légers.

Concernant la Commune de Reventin-Vaugris, cette dernière est déjà altérée par diverses nuisances :

-Autoroute A7 et son péage,
-Route nationale 7,
-Station d'épuration,
-Ligne SNCF,
-Terrain d'aviation.

Ces remarques ont déjà été prononcées lors de la consultation publique de 2016 via un courrier adressé à la sous-préfecture, ce courrier étant resté sans réponse, je peux en conclure que ces consultations auprès des citoyens ne servent peu ou simplement à laisser croire une écoute.

De manière macroscopique, je constate un décalage entre les discours politiques prônant la souveraineté alimentaire, la transition énergétique, la lutte contre le réchauffement climatique et dans les faits la construction frénétique d'infrastructures routières et industrielles sur des terres agricoles fertiles qui disparaissent peu à peu sous ces dernières.

Les pertes de surfaces agricoles sont considérables, de l'ordre de 66 000 hectares par an à l'échelle nationale.

L'âge médian des agriculteurs en France étant de 50 ans, la reconduction par les jeunes n'étant plus assurée, il conviendrait de motiver les jeunes dont je fais partie ayant encore de l'ambition pour ce métier en témoignant une volonté de préserver les terres, sachant que nous devons déjà composer avec une concurrence mondiale fixant nos prix de vente, et nous obligeant pour la plupart à cumuler deux emplois face aux revenus très faible de l'agriculture.

De plus, le problème du réchauffement climatique que nous subissons de plein fouet dans la région du bassin méditerranéen dans lequel nous nous situons, implique de fortes chutes de rendement des cultures, le tout s'étant particulièrement accentué depuis l'année 2015.

Lors de la crise sanitaire du Covid-19, il a été constaté que nombre d'emplois pouvait se faire en télétravail, car ces métiers du secteur tertiaire représentant une part de plus de 70 % du PIB et donc des emplois français n'exigeant plus une présence sur le lieu de travail pour la plupart.

Ainsi, la construction d'infrastructures facilitant les déplacements en véhicules pour la plupart fonctionnant aux hydrocarbures ne me semble plus vraiment d'actualité.

L'agriculture sera la principale activité en mesure de réduire l'impact du réchauffement climatique (plantation d'arbres et stockage de carbone dans les sols ...). Il me parait donc de bon sens de privilégier l'agriculture par rapport aux autres secteurs d'activités, il en est de l'avenir de nos conditions de vie et celle de nos enfants.

De même, la crise ukrainienne devrait permettre aux hommes politiques de se rendre compte de l'importance de l'autonomie alimentaire nationale, pour cela, il est évident de conserver le maximum de terres cultivables à disposition des agriculteurs afin de subvenir aux besoins de la population française en ces temps de crises qui risques de devenir la normalité avec la croissance démographique élevée couplée au réchauffement climatique impactant les productions agricoles.

En tant qu'agriculteur :

Je suis directement touché par le projet étant donné l'impact de 10'000 m2 sur la parcelle AP199 que je loue à Monsieur Patrick Guillon, qui ne sera tout simplement plus exploitable.

Page 199 de l'étude d'impact mentionne que l'amélioration du projet a été menée en concertation avec les agriculteurs concernés : cette affirmation est incorrecte car je n'ai jamais été consulté bien que j'exploite la parcelle AP 199 !
Encore une fois, en dépit du bon sens, si ce demi-échangeur devait se faire selon le projet actuel, je demande que la parcelle AP 199 que j'exploite me soit compensée aux motifs suivants :

-Surface au moins équivalente de 1.70 hectares,
-Parcelle à la topographie plane similaire,
-Qualité agraire de la terre similaire, selon analyse à réaliser par les autorités compétentes,
-Distance depuis le siège de l'exploitation sis au 86 les Vieux Pavés similaire, soit environ 500 mètres,
-Loyer équivalent à ce que je paie actuellement.

En espérant que mon courrier saura retenir votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Julien Rouxel



MARCELLIN Dominique
135, chemin de la Chapelle
38121 Reventin
06 61 13 38 88.
(Sans hésitation)

(124)

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

le 5/2/2022

Monsieur le commissaire-enquêteur

Je suis Dominique Marcellin, habitante du vieux Vaugris, un quartier tranquille de Reventin. Je suis de l'autre côté de la RN7. en hauteur.

Je suis infirmière sur Givors.

Le projet de cet échangeur au Centre est tout simplement incompréhensible.

- Plus de pollution pour tous.
- Plus de bouchons !!!
- Donc plus de difficultés pour se déplacer, pour les services d'urgence (pompiers, ambulance) qui emprunteront la RN7 ou rejoindront l'A7 ; le village, Vienne etc.....
- Plus d'insécurité pour tous

en voiture
en camion
à pied

→ nombre d'accidents à venir c'est certain !

Une autre solution existe et est viable plus au sud. Et moins onéreuse.

Merci à vous de m'avoir lue et comprise

Cordialement

M Marcellin

M. et Mme Badel Pierre et Yosette
622 Chemin de l'Aubressin
38121 Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

125

Monsieur Curillier Denis
Commissaire Enquêteur

Reventin-Vaugris le 06-03-2022

Objet : Contribution destinée au demi échangeur au centre de Reventin-Vaugris

Nous ~~je~~ demandons que ce projet ne soit pas réalisé car il augmentera le trafic avec une multiplication de passage de poids lourds. Cet axe est celui utilisé par les habitants de Reventin-Vaugris pour accéder à l'école communale, aux commerces (boulangerie, épicerie, agence postale coiffeur, au pôle médical, à la mairie).
Chaque matin et soir, aux heures de pointe, l'augmentation du trafic avec ces nombreux poids lourds, viendra s'ajouter au trafic local des communes voisines venant du Sud qui se rendent sur Vienne, dont les transports scolaires, ce temps de transport scolaire risque d'être rallongé et de nombreux enfants se retrouveront dans cette zone d'insécurité liée à cette augmentation de circulation.
De plus nous nous interrogeons sur la résistance du pont, aucune étude de Vinci n'en parle.
La pollution atmosphérique forcément augmentée avec la hausse de la circulation autoroutière et ce aux abords de nombreuses habitations et du complexe sportif qui accueille beaucoup d'enfants ~~de~~ notamment à l'école de football de l'U.S.R, durant l'été le centre Léo Lagrange s'installe sur ce site pour accueillir le centre aéré des enfants de ~~âgés de~~ 3 à 17 ans, Quels seront les conséquences sur leur santé

et y seront ils en sécurité car proximité de beaucoup de véhicules.

La Commune de Reventin-Vaugris propose une solution plus au Sud, toujours sur son territoire, qui semble être plus acceptable pour des habitants

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce courrier, Recevez Monsieur le commissaire Enquêteur, nos sincères salutations.

Badel Pierre et Josette
Badel

Permis permanence du 18 mars 2022

M. MALLARTE habitant Chonas-l'Amballan
(ancien maire)

126

Le 18 Mars 2022

Chonas L'Amballan

Contribution sur échangeur Reventin Vaugris

Habitant CHONAS L AMBALLAN, comme de nombreux habitants notre lieu de travail est la région Lyonnaise et surtout dans le secteur EST ou se trouve les zones d activités.

Seul la voiture nous permet d y accéder

Il y a eu une concertation en juillet 2016, la solution actuelle proposée a été choisie à 53 % , il faut la respecter et ouvrir rapidement cet aménagement, pour délester l'entrée d' Ampuis

Merci

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS
groupe local Isère Rhodanienne - Quentin DOGAN et Pamelle SAUGE-GADOUD

Remis permanence du 18 mars 2022

127

Avis sur le ½ échangeur Reventin Vaugris. Enquête publique jusqu'au 30 mars 2022
Texte de base

Au titre de citoyenne et responsable du groupe local Isère Rhodanienne EELV voici ma contribution à l'enquête publique sur le ½ échangeur :
Au vu des études fournies par Vinci et ma connaissance de la vallée et de la circulation entre Roussillon Vienne et Lyon, la création d'un échangeur n'améliorera pas la situation, même l'étude de Vinci montre que la circulation sera peu réduite à Vienne (moins de 10%) et les bouchons qui généralement le matin commencent entre Chasse sur Rhône et Feyzin seront toujours existants.
Dire que les usagers gagnerons 10 mm sur leur temps de déplacements, (ce qui n'est pas un argument recevable) pour se retrouver dans ces bouchons plus rapidement me paraît assez cynique.
L'échangeur sera un coût pour les ménages qui l'emprunteront régulièrement, jusqu'à ce qu'ils reprennent leur anciennes habitudes par la nationale pour soulager leur budget.

La solution de la voiture entre dérèglement climatique et hausse des carburants en passant par les pollutions meurtrières ou invalidantes, est dépassée.

Les alternatives existent dont la voie ferrée.
Divers argumentaires de l'étude d'impact environnementale , sur ce point, peuvent être considérés comme fallacieux ainsi dire que

- "il n'existe pas de solution alternative satisfaisante permettant d'assurer des contributions positives pour le territoire" alors que depuis des années la réouverture de la gare de Reventin Vaugris est demandée ! Un projet de "halte ferroviaire" vient de voir le jour à un horizon non déterminé, hâter sa réouverture permettrait d'absorber les utilisateurs qui vont sur Vienne et Lyon et de réduire la circulation en ville centre.
- "Dans tous les cas, ces usages seront différents de ceux du demi diffuseur aussi bien en volume qu'en destination " en quoi ces usages seraient ils différents ? La voix ferrée comme l'A7 dessert les mêmes villes. Faciliter l'usage du TER passe par une volonté politique, le président de Vienne Condrieu, serait bien placer pour ce faire.
- Les investissements des collectivités pour l'échangeur pourraient être redirigés sur les alternatives à la voiture. (entre 36 et 25 millions)

D'autres solutions alternatives demandent à être étudiées :

- des aires de covoiturage signalées avec une application dédiées (voir sur la ville nouvelle)
- connexion par voie fluviale,
- une voie de covoiturage,
- des bus réguliers, ce territoire comme d'autres sont pauvres en transports en commun (un bus scolaire matin/soir) ce qui implique des déplacements pour les collèges, lycées, etc venant grossir les flux.

L'argument de réduction de la pollution est lui aussi mensonger, "faciliter la voiture , attire la voiture", et bien sur la pollution. Au moment ou l'agglo adopte son 3eme plan de protection de l'atmosphère en lien avec la métropole lyonnaise, on peut se poser la question de la cohérence des actions. La main droite semble ignorer ce que fait la gauche.
Extrait : Les actions du PPA3 viseront donc à diminuer globalement la circulation routière, en favorisant différentes alternatives (covoiturage, vélo, marche à pied, etc.). Un soutien aux transports collectifs et ferroviaires sera renouvelé avec notamment la mise en place d'une tarification intégrée TER + TCL et d'autres réseaux urbains.

J'ai noté aussi un réel déséquilibre de communication, ainsi le Maire de Vienne, Président de l'intercommunalité portant le projet centre du ½ échangeur a fait distribuer des plaquettes fortement orientées, en demandant aux habitants de retourner leur avis en mairie. Des tracts sont distribués sur les marchés, des conférences de presse faites, etc. La mairie de Reventin proposant que l'échangeur soit au sud du village, évitant ainsi que celui ci soit coupé en deux, n'a pas les même moyens pour se faire entendre, ni les porteurs de solutions alternatives.

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

· Remis à la permanence du 18 mars 2022

SOCIETE POUR LA PROTECTION DES PAYSAGES ET DE L'ESTHETIQUE DE LA FRANCE
REVUE « SITES ET MONUMENTS »
Fondée en 1901 – RECONNUE D'UTILITE PUBLIQUE –
FONDATION HENRI TEXIER 1953
Agréée le 10 février 1978 (J.O. 09/03/78)

123

M. Joël CHAZAL – Délégué Isère
36, rue du Château
38150 VERNIOZ

Mail : chazaljoel@gmail.com

à l'attention de Monsieur DENIS CUVILLIER,

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Quelques membres de notre association me demandent d'intervenir auprès de vous pour le « problème » du demi-échangeur de REVENTIN.
Le projet « Variante centre-compacte » décidé par VINCI, nonobstant l'impact au milieu du village et de ses habitants(contribuables !), risque de ne pas être le « moins-disant » comme font semblant de l'affirmer les décideurs de VINCI.

Je voudrai porter deux points à votre attention :

1) **La largeur du pont est trop faible pour laisser se croiser des norias de camions et voitures qui, venant de la zone d'activités du SALUANT, vont se précipiter sur cette entrée-sortie qui leur évitera des détours !**

2) **J'ai signalé à l'ingénieur Responsable Etudes et Prospectives : Madame MAUD JOURDHEUIL de la société VINCI que lors de la construction du Pont, (j'ai 71 ans, j'y étais !!) le grand jeu des chauffeurs de toupie béton a consisté (comme c'est souvent le cas lors des grands travaux d'infrastructure publique) à vendre –« au noir »- tout ou partie du béton destiné au pont ! aux agriculteurs voisins pour faire la stabulation ou assainir la grange …..(classique !) en remplaçant le béton manquant par du sable, peu coûteux et facile à trouver …….**

Résultat : notre pont est cousin du pont de GÊNES et mériterait une sérieuse étude, voire des travaux de consolidation avant la catastrophe annoncée !!Je ne suis pas spécialiste du béton mais mes soupçons ont été confirmés par un spécialiste de mes clients avec qui nous nous sommes arrêtés en allant déjeuner à L'AUBRESSIN…….il y a quelques années …..(voir les renforts autoroutiers (étais) disposés récemment sous les ponts à l'entrée de LYON-PERRACHE……)

Bien sûr, je terminerai ma lettre en vous faisant observer que la Municipalité de REVENTIN n'est pas un nid de gauchistes révolutionnaires mais un village français qui subit déjà les tonnes de gaz d'échappement lors des départs et retours de vacances au péage !! Très démocratiquement, le conseil municipal a exprimé (à l'unanimité !)son refus pour ce projet et sa volonté n'est même pas prise en considération !

Le projet du « SALUANT » paraît tellement plus simple et près des dépôts des 250 camions journaliers .....car il faut voir les bouchons soirs et matins sur la N7 lors du départ des employés et écoliers ....

J'espère que vous prendrez en compte notre point de vue pour refuser ce projet centre village qui –in fine- sera plus coûteux que celui du « Saluant ».

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'expression de mes sentiments respectueux et associatifs .

LE DELEGUE ISERE



JOËL CHAZAL

VERNIOZ ,Le 03 MARS 2022 .

DENUZIERE Eric
89 Lotissement La Plaine
38121 Reventin-Vaugris

129

le 18-03-2022

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Objet : Echangeur Vienne Sud
Enquête d'utilité publique

Monsieur le commissaire enquêteur

Je souhaite m'exprimer en faveur du demi-échangeur avec une implantation au sud et non pas au centre pour les raisons suivantes :

- entrées et sorties facilitées vers la zone d'activités du Salvant pour la version sud
- éviter l'enchainement de 3 ronds-points au niveau du pont de la route des Côtes d'Arey qui sera synonyme d'encombrements
- les travaux relatifs à ce chantier seront beaucoup plus pénalisants dans la version centre (pont Blogné)
- nuisances sonores et pollution au niveau du lotissement la plaine ainsi que vers le gymnase et stade de foot
- zone dangereuse pour les piétons et cyclistes sur toute la portion qui va du pont de la route des Côtes d'Arey jusqu'à la Nationale 7.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations les plus sincères.

Denuzière

Mme Demurgière Stephanie
Lot la plaine n°89
38121 Reventin-Vaugris

Le 18/03/2022

COURRIER ARRIVEE
18 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

130

objet : Demi - échangeur

M. le commissaire - enquêteur

Le demi - echangeur de Vienne **sud** permettrait une diminution de 5% du trafic routier à Vienne. Je ne suis pas opposée à cette amélioration mais je pense que la variante **sud** qui est soutenue par la mairie de Reventin - Vaugris est une meilleure solution que la variante centre pour les raisons suivantes.

- Ce qui éviterait de couper la commune en deux parties
- L'enchainement rapproché de 3 ronds-points créera des bouchons qui remonteront jusqu'à la N7
- Présence du terrain de foot juste à côté de l'entrée en version centre et du City park où les familles se rendent avec leurs enfants le mercredi après-midi et le week-end.
- Pollution et nuisance sonores accrues pour les habitants proche de la zone version centre (lot la plaine notamment)

Demurgière

MARCELIN Denis
63 Impasse du FORT
38121 REVENTIN VAUGRIS

à Mr le Commissaire Enquêteur Mairie de Reventin.

OBJET : Contournement RN7
ECHANGEUR VIENNE Sud.

Je suis pour l'Echangeur AU SUD du Village de Reventin CAR :

Reventinois depuis 30 ans, je suis pour fluidifier le trafic et pour un Echangeur.

Mais, je suis contre le Projet centre qui nous promet : nuisances sonores, insécurité routière de proximité, pollutions directes près d'un lotissement et des infrastructures sportives !

Les nuisances, nous les subissons DEJA !!

Alors, les rapprocher des enfants (peut être asthmatiques) ou des gens déjà en difficulté respiratoire (et j'en fais partie) : NON !

: Je n'ose imaginer des pathologies déjà morbides qui se verraient qu'à empirer par le projet centre et les risques qu'elles engendreraient.....

Est-ce que le projet SUD a été présenté à l'ENSEMBLE des communes concernées ??

PROJET ECHANGEUR OUI !

mais au SUD

fait le 14/3/2022

COURRIER ARRIVEE

20 MARS 2022

MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

JARCELON Elisabeth
38121 Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

132

Monsieur,

Je suis contre le projet centre de l'échangeur qui apporterait plus de pollution de trafic, d'insécurité. Tout cela pour désencombrer Vienne dont les habitants eux même disent qu'ils respirent très mal et que le bruit est insupportable!!
Alors que la municipalité de Reventin-Vaugris propose un projet plus au SUD, qui nuirait beaucoup moins à tout le monde.
~~C'est~~ - ce qui au moins ce projet a été étudié, on a de quoi se poser la question.
Car je ne veux croire à l'heure où l'on parle que d'écologie, on permette une implantation qui nuirait sanitairement aux habitants de Reventin-Vaugris.
Alors oui pour un échangeur mais plus au SUD comme proposé par la municipalité.

Cordialement.

Mme CHALAMET Raymonde
4 Chemin de la Traille
69420 AMPUIS

Ampuis le 11 mars 2022

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

A33

Monsieur,

Merci d'écouter et d'entendre les souhaits des Reventinois concernant l'implantation de l'échangeur autoroutier. Il semblerait que l'immense majorité d'entre eux choisisse le projet sud : je les soutiens.

Les politiques de la région (qui nous demandent à chaque élection de voter pour eux) la communauté de communes (qui en regroupe 30 fois) devrait aider ces mêmes communes sans intervenir de façon autoritaire mais dans un souci d'échange constructif et apaisé. Tous les intervenants doivent tenir compte de l'avis des principaux intéressés : ceux qui vivent ici au quotidien.

Les usagers que nous sommes : en clair, les électeurs et contribuables, pensent qu'avec de la bonne volonté, de l'intelligence et un dialogue serein, un accord respectueux des habitants concernés aboutira.

Nous avons un échangeur à Ampuis, qui a respecté le choix des riverains locaux et n'a pas provoqué de polémique ; souhaitons qu'il en soit de même pour ce dossier.

Merci pour votre écoute.

Chalamet

Pascale Gardet
272 ch du Rondet
38121 Reventin Vaugris

134

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
Mairie de
REVENTIN-VAUGRIS

Je suis reventinoise. Je sors du village tous les jours pour aller travaillé, je rejoins la N7 sans passer par la case autoroute.
Il faut vraiment entendre vos-nos-mes concitoyen-e-s.
Personnellement, je ne souhaite aucun échangeur. Mais s'il n'est d'autre choix, S'il vous plait, convoquez votre bon sens et n'oubliez pas que les élu-e-s sont notre voix. Nous ne voulons pas d'échangeur au centre!
Nous sommes dans une zone semi rurale, pour apprécier la nature, la quiétude, le silence, de plus en plus grignotés, dans un village calme. Nous proposons une solution au sud. Nous ne voulons pas d'échangeur au centre!
Merci de nous entendre.

A l'attention du président de l'agglo :

Si l'on en croit le courrier actuel, il est bien vu de vouloir décider pour les autres ... c'est ce que l'on appelle la démocratie selon Poutine !

135

Je ne puis croire, que Vienne agglo, en la personne de son président, ait un comportement similaire, concernant un contournement, auquel, même les maires favorables du projet, ne s'opposent pas en soi, mais portent une opposition marquée contre et surtout bien moins préjudiciable aux habitants de Reventin, principaux concernés !

Comment sous être directement concernés, puisque nous habitons de la commune, peut on nous imposer un tel choix ? Alors qu'il serait si facile et si simple, de nous écouter, ensemble d'une situation acceptable pour tous, sans déshonneur ?

Pourquoi faire le choix de scinder une commune en deux, alors qu'elle porte des projets de cohésion solidaires et sociaux innovants, si ce n'est pour entraver une dynamique qui tend à faire pâlir les autres communes, de leur manque d'audace ?

Comment peut on prendre l'initiative de créer trois ronds points sur quatre cent mètres, sans prendre le risque d'augmenter de plus de 200% le trafic actuel, et déplacer sans scrupule le problème de Vienne vers Reventin, et donc de contribuer activement à accroître les risques d'accidents -

F Pontier
38200 Cuzinay.

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Sans parler de l'insécurité qui naîtrait d'un tel trafic, tant pour les jeunes (plus de 800 fréquentent les aménagements sportifs, que pour les aînés habitants ou non le lotissement ? La même pour la proximité des écoles, des pistes cyclables, et des agriculteurs locaux, ceci sur une voie déjà fortement accidentogène !

Comme il sera facile, alors, de se retourner contre les décideurs d'un projet, qui pour quelques mètres non conformes, auraient mis toute une population en danger !

Mesdames et Messieurs les élus, mettez un peu de cohérence dans ces décisions, ne décidez pas contre ceux qui sont directement concernés, mais avec eux, dans l'intérêt commun de tous, ainsi vous resterez grandis à mes yeux, car responsables.

Faites en sorte, comme le chantait Trénet, que l'on soit encore longtemps heureux N 7 !

Avec mon profond respect.

F. Pautet

Remis à la permanence du 20 mars 2022
par MM. ANTOINE et VACHER

136

Reventin Vaugris le 20 mars 2022

Association Pétanque Reventinoise
Mairie de ReventinVaugris
85, rue de la Mairie
38121 ReventinVaugris

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Notre association :

Création le 18 octobre 2019 avec siège social à la Mairie de Reventin.
Nombre d'adhérents : 15 personnes qui s'entrainent deux jours par semaine.
Accord de la mairie pour utilisation du terrain sans exclusivité, mais avec engagement d'entretien.

Malgré les problèmes sanitaires, le nombre d'adhérents est passé à ~~55~~ 60 personnes et le mercredi a été ajouté aux lundis et vendredis pour les séances d'entrainement. La demande d'adhésion pour des personnes actives nous oblige à organiser des séances le week-end, pour définir le meilleur créneau.

Notre positionnement :

Après consultation des documents concernant le projet de l'échangeur autoroutier de ReventinVaugris notre association « la Pétanque Reventinoise » a quelques inquiétudes.

Comme dans beaucoup de petites communes rurales les associations sont vitales pour la vie d'un village. Elles participent à la cohésion sociale, à l'animation, aux festivités, rassemblent plusieurs fois les habitants autour des rencontres inter-association, tournoi, etc.

La « Pétanque Reventinoise » est fraichement constituée. Nous l'avons créée avec une poignée d'adhérents suite à un besoin ressenti et à la demande des Reventinois. Nous avons réussià fédérer non seulement des Reventinois mais aussi des habitants des communes voisines. En deux ans nous avons plus que quadruplé notre effectif et nous représentons réellement un pole d'attraction et une activité reconnue dans la commune.

Nous souhaiterions que soient pris en considération les éléments suivants :

- Nous nous entrainons sur le terrain communal qui est en bordure de la voie d'accès que vous projetez de faire (voir plan). Par le fait de rogner une partie de notre boulodrome, nous nous retrouvons dans la difficulté de pouvoir organiser des tournois et concours de pétanque.

- Après suppression du merlon existant et étant à quelques mètres de l'important trafic routier nous subirons de plein fouet toutes les nuisances sonores, la pollution de l'air, la privation de stationnement (surtout lors des rencontres) et le terrain sera trop petit pour organiser le moindre tournoi.

- Accés au complexe sportif très dangereux et mode « doux » inexistant

Du fait de ce constat et du manque de réserve foncière de la mairie notre association va disparaitre.

C'est pour toutes ses raisons évoquées que nous vous faisons part de notre opposition au tracé actuel

Le président Jean ANTOINE



Remis permanence du 20/3/22

137

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

mardi 15 mars 2022 11:59

Objet: ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Monsieur,

Je vous adresse ce courrier dans le cadre de l'enquête d'utilité publique du demi-échangeur de Vienne Sud sur l'autoroute A7 à hauteur de REVENTIN-VAUGRIS.Je tenais tout d'abord à me présenter rapidement. J'habite depuis ma naissance, en 1962, sur cette commune de l'Isère. J'ai vécu dans la ferme familiale, bâtie au bord de la Nationale 7 à Vaugris Gare, jusqu'à l'age de 30 ans. Je me suis alors installé, avec mon épouse, dans une maison proche de notre centre-bourg.

Profondément attaché à mon village, j'ai longtemps œuvré dans la vie associative, notamment dans les activités sportives. Ayant eu la chance de vivre dans le monde agricole, REVENTIN-VAUGRIS et ses environs n'ont plus de secrets pour moi. J'ai pu également connaître l'évolution irrémédiable de la circulation sur la RN7 et l'autoroute A7. Des quelques 50 véhicules par heure du début des années 70, au trafic surchargé de 2022, nous avons inexorablement basculé dans une autre galaxie.

En 2017, j'ai été élu aux élections intermédiaires sur la liste opposée au projet d'implantation du demi-échangeur. Tout naturellement, j'ai accepté le poste d'adjoint en charge de la voirie, décision logique pour un enfant du pays. La grande majorité de nos concitoyens nous a donc chargé de défendre au mieux notre commune face à ce funeste projet. J'ai toujours prôné le dialogue et la concertation mais dès le début de mon mandat, je me suis très rapidement rendu compte que les arrangements politico-financiers des porteurs de projets, primeraient sur l'intérêt général. Je le dis haut et fort: la commune de REVENTIN-VAUGRIS n'a jamais été prise en considération sur l'implantation de ce demi-échangeur. Pire, lors d'un Comité de Pilotage, auquel je participais, la sous-préfète a ordonné de façon très humiliante à notre maire d'alors, Blandine VIDOR, de se taire et de valider le projet siné-dié. Drôle de comportement de la part d'un représentant de l'état vis-à-vis d'un élu de la nation. Madame VIDOR paiera très cher son obstination .....

Mes contraintes professionnelles et des ennuis de santé ne m'ont pas permis de continuer l'aventure en 2020, mais je reste très proche de mes anciens confrères du Conseil Municipal. Ils n'hésitent d'ailleurs pas à me consulter sur certains dossiers.

Comme CHASSE-SUR-RHONE, sa commune jumelle du nord de l'agglomération viennoise, REVENTIN-VAUGRIS a trop souvent été impactée par les grands axes de circulation. Traversée de part en part par la voie ferroviaire Paris Lyon Marseille, par l'autoroute A7, par la réputée RN7, le Rhône lui a fourni l'un des derniers grands barrages des années 80. Déjà, l'expropriation par la CNR de nombreux hectares de terrains agricoles avait déja créé de vives tensions parmi les reventinois.

Si vous rajoutez à ces nuisances, l'implantation de la décharge municipale de VIENNE, aujourd'hui heureusement définitivement fermée, un aérodrome civil, réquisitionné en cas d'alerte sur la centrale nucléaire de ST MAURICE, l'agrandissement de la station d'épuration de VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION
ainsi que la présence de deux grandes zones industrielles, Saluant et Vaugris, gérées également par VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION , vous pouvez constater que REVENTIN-VAUGRIS a beaucoup subi mais a aussi beaucoup donné, sans rechigner, aux diverses collectivités dont elle a pu faire partie. Durant cette dernière décennie, le seul grand

investissement de la commune à été la réhabilitation des terrains de football pour près d'un million d'euros en autofinancement. Quel dommage que cette magnifique réalisation doive être polluée par ce sinistre demi-échangeur initié bien évidemment par ..... VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION !!!! Vous avez pu visiter certains de ces sites avec Edith RUCHON, notre maire actuel, lors de votre visite initiale.

Je vais maintenant me recentrer sur le sujet et développer mon argumentaire. La mise en application, en 2015, de la loi NOTRe, a renforcé encore un peu plus le pouvoir des intercommunalités, les villes prenant autorité sur les communes rurales. Certains de leurs dirigeants, véritables petits POUTINE en culottes courtes, en ont alors profité pour gérer ces nouveaux territoires d'une main de fer, en imposant leurs décisions aux petites communes.

Désengorger les quais du Rhône de la belle ville gallo-romaine de Vienne, ainsi que la rive droite de ce même fleuve entre AMPUIS et CONDRIEU, où surplombe le magnifique vignoble de Côte-Rotie, est tout à fait louable en soit. Mais REVENTIN-VAUGRIS n'est pas une poubelle. De quel droit peut on rejeter à son voisin ses propres nuisances et lui imposer ses choix sans un minimum de dialogue ?

Voilà ce que REVENTIN-VAUGRIS subit aujourd'hui dans son intercommunalité. Ce projet de demi-échangeur "version centre" arrange beaucoup de monde mais REVENTIN-VAUGRIS doit être écouté et respecté. De nombreuses alternatives, sans doute moins coûteuses et moins polluantes (co-voiturage, transport par bus ou ferroviaire, télétravail, co-working, etc ...) existent, mais il est sans doute plus simple de valider le tout pour 28 Millions d'euros.

Rien ne garantit d'ailleurs que cet échangeur solutionne les bouchons créés dans Vienne Centre. Outre le fait que rien n'oblige les usagers à l'utiliser, le coût du ticket, sans doute élevé, sera un frein inéluctable à sa vraie rentabilité. Aujourd'hui et inévitablement demain, un chauffeur routier polonais, slovaque ou letton n'a pas et n'aura pas les moyens financiers pour utiliser nos autoroutes payantes. Il reste et restera donc sur nos départementales en augmentant et perturbant le trafic local.

Alors un tel investissement financier pour deux heures de trafic intense le matin entre 07h et 09h et autant le soir entre 17h et 19h, hors période scolaire, vaut-il la mort d'une commune. Le pire, étant pour les usagers qui l'emprunteront, de se retrouver inévitablement dans les ralentissements dès le nœud autoroutier de TERNAY déja bien saturé. REVENTIN-VAUGRIS mérite-t-il un tel sacrifice ?

J'ai cru comprendre que vous résidiez en pays berjallien. Quelle sera votre réaction en apprenant qu'en Février 2026, le minibus de l'AS DOMARIN à été enseveli lors de l'effondrement du pont de REVENTIN-VAUGRIS laissant des familles endeuillées à jamais ? Grande sera votre tristesse d'apprendre que deux mois plus tard, deux jeunes basketteuses du Basket Club de NIVOLAS ont péri écrasées, avec leur maman, par un poids lourd dans le rond-point d'accès à la bretelle d'autoroute du très dangereux demi-échangeur de REVENTIN-VAUGRIS.

Et pour nous quel sera notre désarroi d'apprendre qu'en venant en vélo, faire sa traditionnelle partie de pétanque du Mercredi, notre tout jeune retraité Michel, a été mortellement fauché par une camionnette en essayant de traverser un des trois fameux ronds-points permettant, depuis peu, l'accès au complexe sportif de REVENTIN-VAUGRIS.

Désolé de devoir faire dans le morbide et dans l'anticipation, mais je tenais à vous sensibiliser sur les irrévocables conséquences humaines que va engendrer la construction d'un ouvrage totalement inefficace et créateur de multiples nuisances.

Le tout puissant VINCI oeuvre en toute quiétude sur ce projet. Il est à la fois maitre d'oeuvre, maitre d'ouvrage, concepteur, gère les études préliminaires via INGEROP (qui traite également la plupart des études de VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION, tiens tiens ..... le fait du hasard ?). Il collecte même les observations de l'enquête via son registre numérique. Il se réserve également le droit de flouer ses futurs usagers (ou pigeons) en

refusant de divulguer le futur coût du péage. A REVENTIN-VAUGRIS, pour VINCI tout est permis !!!

Je ne m'éterniserai pas sur le côté technique du projet qui est une véritable purge architecturale, ni sur les futurs taux de pollution que nos très nombreux jeunes sportifs vont devoir affronter. A ce sujet d'ailleurs, lors d'un Conseil Communautaire, un très haut dignitaire de notre intercommunalité, favorable à la version centre, alors questionné par notre représentant, lui a rétorqué: "Madame le maire de REVENTIN, vous savez comme moi qu'un camion qui pollue à VIENNE dans un ralentissement, ne polluera pas à REVENTIN-VAUGRIS". On croit rêver. Et que dire du futur "mode doux" qui devrait plus ressembler à une course d'orientation, voire à un parcours du combattant.

Je m'interroge beaucoup plus sérieusement sur la gestion de l'eau dans ce dossier. VINCI, le grand bénéficiaire de ce projet servi sur un plateau, a-t-il connaissance d'une nappe phréatique située sous le lotissement de la Plaine ? Comment va être géré en aval le surplus d'eaux pluviales, gavées d'hydrocarbures, générée par la forte augmentation des surfaces bitumées ? Comment vont être traités ces résidus hyper polluants ? Quel sera le surcoût réel pour rendre une copie conforme sur la gestion de l'eau ?

Pour rappel, à ce jour, la quasi totalité de l'eau collectée sur la globalité du site de la barre de péage de REVENTIN, est reversée en aval dans le ruisseau du Buvet. Ce dernier traverse le hameau de Vaugris Gare avant de rejoindre le Rhône. Comme très souvent ce type de cours d'eau est capable de se transformer en torrent lors de pluies diluviennes ou décennales. Un supplément de débit d'eau occasionné par la création de ce demi-échangeur, augmentera obligatoirement les risques d'inondations de quelques maisons, ainsi que la coupure irrémédiable de la RN7 et de la RD131. Aujourd'hui, il lui arrive souvent d'être en limite de saturation. La traversée de Vaugris étant inévitable pour rejoindre VIENNE et la région Lyonnaise, je vous laisse imaginer la panique à bord .... à moins que tous les usagers aient pris l'A7 à REVENTIN ce jour d'intempéries. J'espère que la DIRCE, gestionnaire de la RN7, aura pris acte de ces futurs aléas, et que le SIRRA, en charge de la prévision des risques d'inondations, aura été bien entendu consulté. VINCI qui navigue souvent en eaux troubles, a toujours, durant mes quatre années de mandature, refusé de communiquer sur ce sujet. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Autre risque majeur: dans ce futur tourbillon de bouchons et de ralentissements en tout genre, comment feront les infirmières libérales, les ambulances civiles, les bus scolaires pour honorer leurs plannings horaires ? Pire, comment feront en cas d'accident automobile, d'incendie de maison, ou de crise cardiaque, les services de secours et la gendarmerie pour traverser, matin ou soir, tout le flux de circulation concentré en trois ronds-points. Combien de temps supplémentaire faudra-t-il aux pompiers de VIENNE pour accéder à REVENTIN, CHONAS-L'AMBALLAN ou aux CÔTES D'AREY en cas de coup dur ?

Pour avoir consulter rapidement des observations du registre numérique, il me semble que beaucoup de résidents de nos communes voisines n'aient aucune visibilité réelle des inconvénients notables de ce projet. Leur but ultime: rejoindre la région lyonnaise le plus vite possible. L'intérêt personnel prime sur celui du voisin ou celui de la collectivité. Le nombrilisme, véritable fléau national, transpire également souvent dans les commentaires des habitants de la rive droite du Rhône.

REVENTIN-VAUGRIS n'est pas l'unique responsable des bouchons de VIENNE et d'AMPUIS, et la création du demi-échangeur ne solutionnera pas tous les problèmes. Bien au contraire.

Comment VINCI et VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION vont-ils gérer 2 ans de travaux ? Tout porte à croire que leurs intérêts sont tout autres.

Vous comprendrez logiquement que je suis totalement opposé à cette implantation totalement irréaliste et irréalisable, qui va pourrir la vie de plusieurs centaines de mes concitoyens. Vous pouvez également constater que la très grande majorité d'entre eux sont

des personnes pacifistes, non violents ni extrémistes. Alors respectons les et arrêtons le massacré en refusant ce demi-échangeur au pied de notre beau village.
Je vais clôturer cet argumentaire, que j'espère le plus complet possible, en vous souhaitant beaucoup de courage dans la tâche qui vous a été confiée.

Je reste à votre entière disposition si vous souhaitez plus de précisions sur des sujets précis.

Très chaleureusement.

Jean-Pierre VACHER
190 Rue du Saule
38121 REVENTIN-VAUGRIS
06.09.66.26.57
jpkarine.vacher@orange.fr

Remis à la permanence du 20/3/22

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Mr et Mme GUILLON

903 le grand chemin

38121 REVENTIN-VAUGRIS

138

Samedi 19 Mars 2022.

OBJET : Déclaration d'utilité publique

La solution de construire un demi-échangeur au CENTRE de REVENTIN-VAUGRIS n'est pas pertinente pour nous. **Nous sommes CONTRE LE DEMI-ECHANGEUR AU CENTRE.**

La situation d'un projet au CENTRE de Reventin-Vaugris c'est à dire AU CENTRE DU VILLAGE, découpe un village, sa dynamique et entraine de nombreuses nuisances :

- D**éplacement de la circulation** des voies secondaires des communes au sud de Vienne ramenée sur Reventin-Vaugris en plus des embouteillages existants.

- Malgré des propositions d'aménagement de voix douces, **l'augmentation de flux** entraine inévitablement **une augmentation du risque** d'accidents piétons et automobiles

- D**éplacement de la pollution** de l'air et sonore du centre de Vienne au centre de REVENTIN. Avec la proximité d'un centre sportif fréquenté essentiellement par des enfants, quelles en seront les conséquences ? Sans parler des quartiers et habitants avoisinant.

-D**éfiguration** du paysage

- A**ugmentation des embouteillages** sur la commune de Reventin-Vaugris. À noter qu'il y a une importante majoration de la proportion d'automobilistes provenant du Pays Roussillonnais (plus au sud de REVENTIN) avec augmentation de la population dans ces communes. Avec un échangeur au centre, le Grand Chemin se retrouverait d'autant plus saturé.

Si nous reprenons le SCOTT il y a une volonté d'augmenter les activités économiques sur secteur Sud. Il faudrait envisager une alternative plus au Sud et ainsi éviter un flux de camions routier et automobilistes au plus proche des quartiers et leurs habitants (qui sont eux au centre).

Par ailleurs un projet au nord du Pays Roussillonnais était envisageable.

Selon nous, le projet a pour objectif de dépolluer et d'améliorer les conditions de vie du centre de Vienne au détriment d'une AUTRE commune, en augmentant la pollution, les risques et dégradant la qualité de vie sur la commune de Reventin-Vaugris. Y a-t-il un intérêt pour la commune de REVENTIN ? Comment les décideurs de ce projet comptent-ils réduire les embouteillages déjà présents sur la commune de REVENTIN ?

Certes, on nous parle d'un projet en gestation depuis une trentaines d'année. Oui il est entendable que de nombreux citoyens qui pratiques la RN7, souffrent du trafic imposant et des embouteillages pour se rendre au Nord pour travailler quotidiennement. Mais est-ce qu'il n'aurait pas été plus raisonnable de remettre au goût du jour un projet sur du long terme avec plus de concertation avec la communauté de commune du pays Roussillonnais (Projet du contournement EST de Vienne).

Daniel GUILLON.

Valérie GUILLON.

Permanence du 20 mars 2022

Monsieur DEZARNAUD Guillaume
657 chemin de l'Aubressin
38121 REVENTIN-VAUGRIS
06 81 40 28 03
guillaumedezarnaud@orange.fr

139

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur CUVILLIER Denis
Commissaire enquêteur

Reventin-Vaugris, le 11 mars 2022

Objet : enquête publique demi-échangeur Reventin-Vaugris

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je m'oppose à la réalisation du demi-échangeur sur Reventin-Vaugris pour les raisons suivantes :

L'augmentation de 200% du trafic (12 000 véhicules par jour dont 600 poids lourds) d'après les estimations chiffrés de Vinci sur l'accès principal de Reventin-Vaugris de la commune au village centre bourg créa la fracture de notre commune puisse qu'il deviendra difficile d'accéder à l'école élémentaire, au pôle médical, à l'agence postale, aux commerces ainsi qu'à la mairie par les habitants situé sur la nationale 7 et les quartiers de Vaugris.

La réalisation du projet à proximité des infrastructures sportives lié à la pollution atmosphérique que créa le trafic annoncé dans les études de Vinci selon moi met en danger la santé des sportifs dont de nombreux enfants

Le mode doux existant et conservé sur cet axe ne sera plus sécurisé dans un trafic aussi dense et composé de poids lourds et pourtant souvent utilisé par des adolescents.

Pollution sonore et visuelle à proximité de nombreuses habitations (environ quarante maisons individuelles)

Le projet du demi échangeur selon les estimations de Vinci ne réduira la circulation sur Vienne que de 6 alors qu'il viendra signer la mort de notre village.

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à mon courrier, je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, mes salutations les meilleures.

Remis permanence du 20 mars 22

Madame Lydie. BRAGANSA
62 chemin de Noras
38121 Reventin. Vaugris

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

140

Monsieur le Commissaire Enquêteur
Mairie de Reventin. Vaugris

objet:
enquête publique
échangeur Reventin_Vaugris.

Le, 20 mars 2022

Monsieur,

Habitante depuis 16 ans sur la commune de Reventin_Vaugris, je suis contre le projet de cet échangeur au centre.
En effet, mon habitation se trouve sur la route des côtes d'Arey qui est un axe secondaire déjà très emprunté, dangereux sur lequel je mets du temps à m'engager à cause de la circulation.
La création du deux échangeur au centre accentuerait cette surcharge de véhicules et donc des bouchons notamment dû aux différents ronds points que l'on trouvera en 400 mètres.
Aussi, celui-ci engendrera un accroissement fort du trafic routier, de l'insécurité, de la pollution proche des équipements sportifs et autres axes.
Dans ce cadre, mon fils est licencié du club de l'USR (ou il pratique le football très régulièrement à cet endroit. Il est aussi éducateur des petits et supporter des autres équipes. Mon mari est également éducateur et ma fille et

moi même, spectatrices régulières.
De ce fait, cette position de l'échangeur au centre serait pour moi un désastre par la sérénité des habitants, des licenciés, des associations, de tous et m'affecte beaucoup.
J'espère que le choix de la commune de Reuilly pour réaliser ce projet plus au SUD sera entendu et respecté.
Je vous remercie de l'attention que vous porterez à cette lettre et vous prie de recevoir mes sincères salutations.

Lydie Braganza -

Remis permanence du 20 mars 22

COURRIER ARRIVEE
20 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Mme DEZARNAUD Cécile
657 chemin de l'Aubressin
38121 Reventin-Vaugris

141

Monsieur CUVILLIER Denis
Commissaire enquêteur

Reventin-Vaugris, le 18 mars 2022

Objet : contribution à l'enquête publique concernant le demi-échangeur Reventin centre

PJ : Une clé USB

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je ne souhaite pas la réalisation du demi-échangeur au centre de Reventin-Vaugris à proximité de nombreuses habitations (environ 40 foyers) et du complexe sportif.

D'après les estimations chiffrées de VINCI actuellement 4000 véhicules par jour circulent dans cette zone. Après la réalisation du projet centre se sera 12 000 véhicules par jour qui circuleront dans cette même zone dont 600 poids lourds.

Le complexe sportif de Reventin-Vaugris est un bassin de vie. De nombreux enfants de la commune mais aussi des communes voisines se retrouvent lors de leurs activités sportives (foot, basket, danse).

Des enfants de Chonas, Saint Prim, les Côtes d'Areys et Reventin-Vaugris, de 3 à 17 ans, y sont accueillis l'été au centre aéré de Léo Lagrange Centre Est. Ils utilisent les infrastructures sportives et le city parc. Ils leurs arrivent de passer des nuits sous des tentes à la suite de veillée au abord du gymnase. Ceci deviendra impossible car trop près de la circulation.

Le merlot actuellement présent entre l'autoroute et le stade de Reventin-Vaugris protège le stade et les habitations de la pollution sonore et visuelle. Dans le projet du demi-échangeur, il disparaîtra. Un morceau de nature détruit au profit d'un mur « anti-bruit ».

Le mode doux deviendra dangereux. Il est utilisé par des piétons et cyclistes dont des adolescents. Les piétons devront traverser la chaussé sur des passages protéger à plusieurs endroits .Ce mode doux se retrouvera au milieu d'une circulation de 12 000

véhicules par jour dont 600 poids lourds. Ce qui me paraît être une mise en danger de la vie des utilisateurs de ce mode doux.

Quelles seront les conséquences sur la santé respiratoire des enfants qui utilise les infrastructures sportives ou accueillis au centre aéré l'été lié à la pollution atmosphérique, que créera une telle circulation ?

Parmi les poids lourds certains transportent des produits chimique nocifs et dangereux. Ces véhicules vont passer à proximité du complexe sportif et d'habitations. . Les poids lourds devront emprunter un giratoire qui est prévu à quelques mètres des infrastructures sportives et des habitations Il y a de réel risque de versement des poids lourds ou d'incendie voir d'explosion. Un camion à récemment pris feu sur l'autoroute A7 (le 28 février 2022) en ligne droite et il ne transportait ni produits chimiques ni inflammables. La sécurité de la population locale est mise en danger.

C'est la mort de notre village. Le projet prévoit l'accès au demi-échangeur sur l'axe principal du village de Reventin-Vaugris. Il permet l'accès à l'école communale du village, le pôle médicale, la boulangerie, l'épicerie, l'agence postale, la mairie, les commerces. L'accès des secours deviendra plus difficile à certaines heures de la journée (heures de pointes). L'augmentation de la circulation va créer des embouteillages mêlant les véhicules des habitants de Reventin-Vaugris, ceux des habitants des communes voisines venant du sud qui souhaitent se rendre sur Vienne ou plus au nord via la route Nationale 7 et les véhicules souhaitant entrer ou sortir sur l'autoroute via le demi-échangeur.

Les transports scolaires descendant du village de Reventin-Vaugris et ceux venant des communes du sud qui se rendent sur Vienne se trouveront dans les embouteillages chaque matin et soir. Des arrêts de car se trouvent dans la zone d'accès au demi-échangeur. Des enfants pour certain encore jeunes, les élèves de 6eme (11 ans environ), vont se retrouver piétons dans une circulation dense. Les temps de transports scolaires seront rallongés car les cars seront inévitablement confrontés aux ralentissement crée par l'augmentation du trafic.

Certains automobilistes choisiront emprunter les axes secondaires inadaptées à une circulation importante. Nous pouvons constaté ce phénomène quand la route Nationale 7 est entravée par des travaux ou un accident.

Vous trouverez ci-joint des vidéos que j'ai moi-même filmé sur l'axe secondaire du chemin de l'Aubressin qui relie la Route Nationale 7 au village de Reventin-Vaugris, un jour d'accident sur la Route Nationale 7, aux alentours de 12h. Nous pouvons constaté que deux voitures se croisent difficilement.

Je dénonce la non démocratie. En 2016 lors de la concertation publique, trois projet sont proposés, 607 personnes se sont exprimées. Résultat du sondage :

- 163 personnes pour le Sud
- 91 personnes pour le Centre
- 114 personnes pour la version Centre compact

Les résultats de la solution Sud est majoritaires mais les votes de la version Centre et Centre compact sont curieusement cumulés. On ne parle plus que d'une solution Centre. Pourquoi les votes de deux versions différentes sont cumulés ?

La commune de Reventin-Vaugris a, avant la concertation publique, pris une délibération pour la version Sud. Cette délibération représente la voie d'environ 1870 habitants de la commune. Cette délibération n'a pas été prise en compte par le comité de pilotage.

Le 17 octobre : démission massive des Conseillers municipaux de Reventin-Vaugris ce qui implique de nouvelles élections. Une nouvelle équipe favorable à un demi-échangeur au Sud et défavorable à celui du Centre est élue.

1200 personnes signe une pétition refusant la solution Centre.

La municipalité de Reventin-Vaugris propose une solution plus acceptable pour ses habitants. Elle ne rejette pas le projet mais souhaite préserver son cadre de vie.

Malgré tout cela les élus de la commune de Reventin-Vaugris ne sont pas pris en considération et le dialogue reste fermé.

Je vous remercie pour le temps et l'attention que vous aurez passé à lire ma contribution et j'espère de tout cœur que le dénouement de cette affaire nous permettra de vivre en harmonie.

Je vous prie d'agréer, Monsieur CUVILLIER, mes salutations les meilleures.



142

Monsieur PEPIN Jean-Paul
220 chemin des acacias
38 121 Reventin-Vaugris

Reventin-Vaugris, le 18 mars 2022

COURRIER ARRIVEE
21 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le commissaire enquêteur
Mairie de Reventin-Vaugris

Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique concernant le demi-échangeur de Reventin-Vaugris (et non Vienne sud comme cela est écrit partout) je tiens à vous faire part de mon refus de ce projet et cela pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, je voudrais vous dire que j'ai été élu en 2014 comme conseiller municipal. Déjà, la question de l'implantation de cet échangeur était sur le tapis : par une délibération en juin 2016, le conseil s'est prononcé contre l'implantation actuelle au centre et en faveur du Sud. Je ne comprends pas pourquoi, dans le cadre de la concertation de 2016, l'avis des élus communaux qui représentaient 1900 personnes n'a pas été pris en compte. Ne peut-on pas parler d'un véritable déni de démocratie surtout quand on sait qu'il n'y avait que quelques voix de différence entre l'une et l'autre des options.
Depuis ce moment, les Reventinois n'ont jamais été entendus alors que c'est sur notre territoire que cet échangeur va être implanté.

Ensuite, je voudrais vous faire part des aberrations techniques de ce projet qui démontre aussi l'absence de prise en compte des personnes qui vivent sur le territoire. Comment peut-on raisonnablement penser que la circulation va être plus fluide en créant 3 ronds-points en 400 m ? Aujourd'hui, avec un seul, il y a déjà des embouteillages alors avec 3 !! En plus, ces ronds-points ne sont pas assez grands : aujourd'hui, certains camions ont bien dû mal à tourner au giratoire de la station-service. Ce giratoire est suivi par une chicane en S où, là non plus, il n'est possible de se croiser avec un camion qu'en roulant au pas : donc là encore, création de ralentissements supplémentaires. Ces messieurs de Vinci sont-ils déjà venus sur le terrain ?
Actuellement, pour moi qui habite au Vieux Vaugris, il est souvent bien difficile de s'insérer dans le rond-point alors qu'est ce que ce sera avec cet échangeur !
Et comment pour moi, rejoindre le centre de ma commune s'il faut franchir 3 ronds-points ? Faudra-t-il que je fasse un grand détour par Chonas pour aller au village de Reventin ? Je vous le dis, je ne monterai plus chercher mon pain dans ces conditions, ce qui est parfaitement regrettable alors que vient d'ouvrir un superbe magasin au centre village. Ces messieurs de Vinci et les politiques qui nous imposent cet échangeur y ont-ils pensé ?

Autre chose qu'il faut que je vous dise : mon petit-fils fait du foot au club de Reventin. Si cet échangeur se fait, il n'ira plus : comment jouer au foot à proximité immédiate d'un tel trafic, c'est juste incompréhensible. De même, il ne fréquentera plus le centre de loisirs qui s'installe tout l'été dans la zone sportive : passer ses vacances au bord d'un échangeur, on peut rêver mieux, ne trouvez-vous pas ?
Je pense aussi aux habitants du lotissement de la Plaine : ils vont se retrouver derrière un mur de 2,50 m : qui aimerait vivre derrière un tel mur ?

Pourquoi aggraver encore la pollution de ces lieux qui connaissent déjà une situation délicate du fait de l'augmentation de trafic de ces vingt dernières années ? A moins que cela relève là encore d'un profond mépris : « un peu plus, un peu moins » !

Monsieur le commissaire, nous qui vivons ici, nous connaissons notre commune, nous nous y déplaçons tous les jours, nous possédons une expertise d'usage qui ne se retrouve nulle part dans le dossier de Vinci, je trouve cela profondément anormal alors que, dans le même temps, des pages et des pages traitent d'insectes ou autres petits animaux. Est-ce à dire que nous valons moins qu'eux ? Quel mépris !

Il y a autre chose que je ne comprends pas et que je souhaite dénoncer : pourquoi un maire, même président de l'agglo, décide-t-il de ce qui se passe dans une commune voisine qui n'est pas la sienne ? au nom de quoi peut-il imposer un tel équipement ? l'intérêt général ne peut se justifier au détriment d'une autre commune. Une communauté d'agglomération est là pour développer la coopération, la solidarité (on dit bien COMMUNAUTE ?) entre les communes concernées pas pour détruire l'une d'elles.

Cela est encore plus choquant quand, dans le même temps, cette même commune propose une alternative sur son territoire. Reventin-Vaugris ne dit pas « on refuse cet échangeur » ou « mettez-le ailleurs » ; Reventin-Vaugris dit « on comprend le besoin, on accepte mais mettons-le à un endroit acceptable pour les habitants qui vivent sur place ». Est-ce trop demander ? A vouloir trop imposer cette solution inacceptable pour beaucoup de personnes qui vivent ici, ne risque-t-il pas de bloquer encore plus la situation car c'est sûr, nous ne laisserons pas faire cet échangeur qui va massacrer notre commune pour des dizaines d'années. Alors qu'un compromis acceptable par tous pourrait se faire au sud. Qui a intérêt à quoi dans cette affaire ? on est en droit de se poser la question...

En plus, cela se passe à un moment où tout le monde parle de pollution et de l'absolue nécessité de réduire la circulation ? ne va-t-on pas à l'envers de ce qu'il faudrait faire ?
On parle de désaffection des citoyens pour leurs élus mais comment voulez-vous qu'il en soit autrement quand on vit de telles situations ? Quand des politiques décident sur des chiffres, sans connaître précisément la réalité locale.

L'histoire de ces 30 dernières années est truffée de grands projets aberrants et coûteux, certains sont bien connus, je ne souhaite pas que l'échangeur de Reventin-Vaugris soit le prochain sur la liste.
L'argent investi dans ce futur échangeur ferait mieux d'être investi dans la réouverture de la gare de Vaugris, au moins cela allègerait le trafic en direction de Lyon alors que cet échangeur créera inévitablement un appel d'air. Là encore, on va à l'inverse de l'évolution et des enjeux de société actuels.

Comme vous le voyez au travers de ce courrier, ce projet provoque chez moi comme chez beaucoup d'autres personnes, beaucoup d'incompréhension, de colère et de rejet à force d'avoir été méprisé depuis tant d'années. Je fais appel à votre regard objectif pour porter une véritable attention à tous ces éléments.
Je vous en remercie par avance et vous adresse mes salutations distinguées.

COURRIER ARRIVEE
21 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Gérard BAILLY,
Ch des Cimes
38121 Reventin Vaugris

143

Le 19 mars 2022

Objet : enquête publique
Courrier complémentaire à notre entretien, aux contributions déposées sur le cahier en mairie de RV, principalement **orienté sur les nuisances.**

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Globalement, le dossier instruit et présenté par la société Vinci **est un dossier à décharge** (c'est logique car Vinci a plusieurs intérêts liés à la réalisation d'un tel projet) ; à décharge car Vinci met en exergue de manière forte à très forte les avantages de ce demi échangeur et lisse, minimise voire passe sous silence ses inconvénients majeurs (notamment les conséquences sur l'humain). **Donc le dossier qui nous est proposé est incomplet et partial.**
Par exemple les nuisances : afin de ne pas effrayer les populations Vinci limite son étude au(x) domaine(s) qui lui convient !!

En suivant la recommandation 6 de l'Agence de l'Environnement (B11-p524), il apparaît **indispensable de produire une étude « air et santé » de niveau 1** en incluant donc dans cette étude les nuisances du trafic de l'autoroute A7; en langage populaire, la construction de ce demi-échangeur est la goutte d'eau qui fait déborder le vase !!!
Nota : il me semble que **le principe de proportionnalité** n'est pas été pris en compte page 12/83
(citation : les trafics attendus sur l'infrastructure, la présence de populations, d'usages et d'activités sensibles à proximité directe, la présence de zones où les concentrations en polluants sont déjà élevées (coexistence d'autres sources de pollution).
https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-33041-guide.pdf

Pour confirmer cette demande d'élargissement d'étude je m'appuie sur un dossier de santé publique France de juin 2016 qui précise, entre autres, que **l'axe Lyon/Marseille** est particulièrement **exposé aux concentrations de particules de PM2,5.**
https://www.santepubliquefrance.fr 40016_eqis-impacts-exposition-chronique.pdf

En reprenant le Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières de février 2019 établi par les ministères de la santé et de l'environnement (en annexe)
https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-33041-guide.pdf
4.2.2.3- Ajustement des voies prises en compte pour la modélisation et ne faisant pas partie du réseau d'étude
Par exemple, dans le cadre d'un projet de contournement d'un bourg longeant l'A7, l'autoroute n'a pas été intégrée au réseau d'étude (car elle n'est pas impactée par le projet) mais a été prise en compte dans la modélisation de la qualité de l'air du fait des émissions importantes qu'elle génère qui sont à l'origine de concentrations élevées dans la zone d'étude.

En m'appuyant sur le code de l'environnement (extrait en annexe) :

- Vinci a-t-il respecté un quelconque **principe de précaution** ? NON
- Vinci a-t-il pris en compte dans son étude « **le droit de chacun à un environnement sain** » ? NON
  (Article L110-2, Modifié par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 5)
- Vinci a-t-il pris en compte que son projet était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine ? OUI et NON car Vinci a considéré que l'évaluation environnementale se limitait à la biodiversité ; **il n'a pas intégré le facteur « population et santé humaine ».**
  Article L122-1, Modifié par LOI n°2019-1147 du 8 novembre 2019 - art. 31 (V)

En m'appuyant sur les recommandations de l'Agence nationale de sécurité sanitaire qui recommande, contre la pollution de l'air, surtout **la réduction du trafic automobile**. Ce n'est pas en créant un demi échangeur qui est une offre supplémentaire pour l'utilisation de véhicules individuels que l'on va réduire la pollution de l'air.

En m'appuyant sur la proposition de loi du 21 décembre 2021 (Article 1er) :

1) L'article L. 220-1 du code de l'environnement est ainsi modifié :

. « Les émissions de polluants atmosphériques, ainsi qu'à prévenir, à surveiller ou à réduire leurs concentrations dans l'air et l'exposition des populations à la pollution atmosphérique. » ;

. Est ajouté :

« **La France s'engage à défendre** au niveau européen et international, **le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à la santé.**

. Plus loin,

Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les émissions de polluants atmosphériques, ainsi qu'à prévenir, à surveiller ou à réduire leurs concentrations dans l'air et **l'exposition des populations à la pollution atmosphérique.**

Interrogation : Est-ce que l'intérêt général pour l'Etat est de construire un demi-échangeur à proximité de la population et d'enceintes sportives ou l'intérêt général pour l'Etat est de protéger les dites populations ? Double langage ou langue de bois ?

2) **L'article 7 de cette même proposition** de loi chapitre III pose une contradiction notoire pour ce dossier (voir annexe) :

Extrait : *L'exploitant d'un établissement où sont pratiquées une ou des activités physiques ou sportives de plein air informe les usagers sur la qualité de l'air respirée dans l'établissement et sur les bonnes pratiques à adopter pour limiter l'exposition individuelle à la pollution de l'air...voire interdire la pratique sportive !!!*

En clair, l'Etat, en construisant un échangeur à proximité d'une enceinte sportive existante, aggrave la pollution de l'air respiré par des sportifs notamment mineurs et se permet par la loi d'en restreindre ou d'en interdire la pratique en cas de pic de pollution. **AHURISSANT !!**

Tour d'horizon rapide sur les nuisances :

- **Le bruit :** ce n'est pas le mur prévu qui va éliminer les bruits de l'autoroute A7 CAR c'est ceux-là qui sont les plus importants pour la population !! **ET qu'a fait Vinci jusque maintenant** ?
  Une solution : faire isoler par Vinci les murs et fenêtres des lotissements et maisons à proximité comme la SNCF lors de ses programmes résorption de bruit (voir programme 2017-2020 de résorption du bruit ferroviaire https://www.sncf-reseau.com › réseau › dialogue-territoria)
- **Les nuisances atmosphériques :** Ces nuisances demandent des heures de recherche, de réflexion, d'échanges tellement le sujet est préoccupant, complexe et comme par hasard souvent balayé d'un revers de main par Vinci et l'Etat pour ce qui nous concerne ; **48 000 à 100 000 personnes meurent chaque année en France des pollutions atmosphériques (plus que la dernière crise sanitaire)** et pourtant on ne décrète pas de confinement ; à noter que **le trafic routier** n'est pas le seul responsable mais **est quand même le principal responsable !!!**
  Quelques documents référence :
- ***Pollution de l'air : nouvelles connaissances sur les particules de l'air ambiant et l'impact du trafic routier (ANSES du 16/7/2019)***
  . *Extrait :* Néanmoins, les valeurs guides de l'OMS pour une **exposition à long terme aux PM2,5 restent dépassées sur la quasi-totalité du territoire.**
  . *En conclusion de leur réflexion* : ainsi, en complément des évolutions technologiques des véhicules, l'Anses insiste sur la nécessité de promouvoir des technologies alternatives réduisant drastiquement l'émission de polluants (dont l'électromobilité) et surtout **la réduction du trafic**, dans le cadre de politiques relatives à l'air. **La réduction du trafic peut, entre autres, être encouragée par le renforcement des transports en communs, de l'intermodalité (différents moyens de transports lors d'un même trajet tels que l'automobile, transports en commun, modes de transport actifs, ...)** et de modes actifs de transport (marche à pied, vélo, ...).

- **Sciences et Avenir 10/12/2020 (voir annexe)**
  Le freinage des véhicules et le frottement des pneus sur le bitume vont devenir les principales sources de particules fines dans les villes, devant les émissions des moteurs à l'échappement. Un problème environnemental "ignoré" selon une étude de l'OCDE qui pointe une pollution émise aussi par les véhicules électriques.

- **Particules fines : les pneus polluent mille fois plus que les moteurs : (voir annexe)**
  L'Agence allemande de Protection de l'Environnement (ou Umwelt Bundesamt) a calculé en 2018 que l'usure des plaquettes et des disques de frein libère dans l'atmosphère quelque 7.340 tonnes par an de particules fines, pas loin des 7.740 tonnes de particules de même calibre (PM 10) issues de la combustion des carburants.

- **Les pneus d'une voiture familiale moyenne relâchent 1.300 fois plus de particules que son moteur :**

- Par ailleurs, **aucune étude sur les particules ultra fines (PUF).** Certes Vinci profite de la paresse des législateurs à se préoccuper de ce polluant émergent. *Mais c'est bien la preuve que la santé humaine se limite à la loi pour Vinci dans ce projet !!*
  Ce polluant dit « émergent » fait l'objet d'inquiétudes sanitaires croissantes et de recommandations de renforcement de sa surveillance aussi bien au niveau international (Organisation mondiale de la santé) que national (Agence nationale de sécurité sanitaire).

- https://web-new.univ-pau.fr/RECHERCHE/SET/Auteurs/Deletraz/E_Art_4.PDF
  extrait : les analyses chimiques font apparaitre 3 sources principales dans la composition des particules, qui sont, par ordre d'importance :
  - les émissions automobiles,
  - les sels d'ammonium,
  - les poussières de surface remise en suspension [Hamilton & al., 1997, p. 4103].

  Quand on lit tous ces travaux réalisés sur l'impact du trafic routier sur les arbres, feuilles, en gros la biodiversité à proximité des routes et autoroutes, on peut imaginer les dégâts causés aux êtres vivants !!

Monsieur,

En conclusion - en ajoutant un demi échangeur au centre du village c'est encore plus intoxiquer, tuer à petit feu une population déjà soumise à rude épreuve !!

Créer un demi échangeur à Reventin Vaugris c'est déplacer la problématique "Nuisances/pollutions" notamment de Vienne à Reventin sans résoudre le fond du Pb.

Donc ma position est de refuser tout échangeur et de privilégier les solutions alternatives de transport en commun et d'intermodalité.

Cordialement

Gérard Bailly

ANNEXES

Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières

https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-33041-guide.pdf

3.1.1- Les échelles spatiales de la pollution atmosphérique :

On définit traditionnellement quatre échelles spatiales en matière de pollution atmosphérique :

• L'échelle locale (10 m à 1 km) adaptée à l'étude des effets sur la santé de sources de pollution proches et identifiées (routières ou industrielles principalement) ainsi que des paramètres climatiques et topographiques.

• L'échelle urbaine (1 à 50 km), où les effets sur la santé sont étudiés sur l'ensemble d'une zone urbaine, en prenant en compte plusieurs sources de pollution de l'air ainsi que des paramètres climatiques et topographiques.

• L'échelle régionale (50 à 5 000 km), où l'on s'intéresse aux effets de la pollution atmosphérique au niveau d'une région ou d'un continent.

• L'échelle globale (au-delà de 5 000 km).

Nota : Il est important de localiser les points d'échantillonnage (coordonnées géographiques, cartographie et photographie de l'emplacement) pour garantir la traçabilité de l'étude.

4.2.2.3- Ajustement des voies prises en compte pour la modélisation et ne faisant pas partie du réseau d'étude

Lorsque le niveau d'étude requiert une modélisation des concentrations dans la zone d'étude, les infrastructures portant plus de 5 000 véh/j ne subissant pas de variation de +/- 10 % de leur trafic pourront être intégrées au modèle sous forme d'émissions linéiques de façon à mieux décrire les variations de la pollution de fond à l'intérieur de la zone d'étude.

On pourra se limiter à la modélisation des infrastructures impactant les bandes d'études relatives au réseau d'étude (voirie proche d'une infrastructure du réseau d'étude, voirie croisant une infrastructure du réseau d'étude, ...). Ces choix, à apprécier au cas par cas, seront justifiés par le chef de projet et le responsable du volet « air et santé » de l'étude d'impact.

Par exemple, dans le cadre d'un projet de contournement d'un bourg longeant l'A7, l'autoroute n'a pas été intégrée au réseau d'étude (car elle n'est pas impactée par le projet) mais a été prise en compte dans la modélisation de la qualité de l'air du fait des émissions importantes qu'elle génère qui sont à l'origine de concentrations élevées dans la zone d'étude.

CODE de l'ENVIRONNEMENT

Article L110-1, Modifié par LOI n°2021-1104 du 22 août 2021 - art. 48

..... 1° ***Le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes***, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ;

Article L110-2, Modifié par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 5

Les lois et règlements organisent le droit de chacun à un environnement sain. Ils contribuent à assurer un équilibre harmonieux entre les zones urbaines et les zones rurales ainsi que la préservation et l'utilisation durable des continuités écologiques.

Il est du devoir de chacun de veiller à la sauvegarde et de contribuer à la protection de l'environnement, y compris nocturne.

Les personnes publiques et privées doivent, dans toutes leurs activités, se conformer aux mêmes exigences.

Article L122-1, Modifié par LOI n°2019-1147 du 8 novembre 2019 - art. 31 (V)

I.-Pour l'application de la présente section, on entend par :

1° *Projet :* **la réalisation de travaux de construction,** d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol ;

2° Maître d'ouvrage : l'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé ou l'autorité publique qui prend l'initiative d'un projet ;

3° Autorisation : la décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit au maître d'ouvrage de réaliser le projet ;

4° L'autorité compétente : la ou les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet.

*II.-**Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine*** font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas.

Pour la fixation de ces critères et seuils et pour la détermination des projets relevant d'un examen au cas par cas, il est tenu compte des données mentionnées à l'annexe III de la directive 2011/92/ UE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Lorsque l'autorité chargée de l'examen au cas par cas décide de soumettre un projet à évaluation environnementale, la décision précise les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale du projet.

III.-**L'évaluation environnementale** est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage.

L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

1° La population et la santé humaine ;

2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/ CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/ CE du 30 novembre 2009 ;

3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;

4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;

5° L'interaction entre les facteurs mentionnés aux 1° à 4°.

Les incidences sur les facteurs énoncés englobent les incidences susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et aux catastrophes pertinents pour le projet concerné.

Proposition de loi :

Article 1er de la proposition de loi du 21 décembre 2021

L'article L. 220-1 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Après le mot : « les », la fin du second alinéa est ainsi rédigée :

« émissions de polluants atmosphériques, ainsi qu'à prévenir, à surveiller ou à réduire leurs concentrations dans l'air et l'exposition des populations à la pollution atmosphérique. » ;

2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« La France s'engage à défendre au niveau européen et international, le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à la santé.

« La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. »

Code de l'environnement :

Article L220-1Version en vigueur depuis le 14 juillet 2010, Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 179

L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les (pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre) partie supprimée et remplacée par la proposition de loi de décembre 2021

Proposition de loi =

Rédaction finale de la proposition de décembre 2021

L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les émissions de polluants atmosphériques, ainsi qu'à prévenir, à surveiller ou à réduire leurs concentrations dans l'air et l'exposition des populations à la pollution atmosphérique.

La France s'engage à défendre au niveau européen et international, le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à la santé.

La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Article 7 de la proposition de loi de décembre 2021

Le titre II du livre III du code du sport est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

« Chapitre III

« Garanties de santé-environnement

« Art. L. 323-1. – L'exploitant d'un établissement où sont pratiquées une ou des activités physiques ou sportives de plein air informe les usagers sur la qualité de l'air respirée dans l'établissement, et sur les bonnes pratiques à adopter pour limiter l'exposition individuelle à la pollution de l'air.

« Art. L. 323-2. – Les établissements où sont pratiquées une ou des activités physiques ou sportives de plein air doivent adapter les informations données aux usagers et les horaires d'ouverture selon la qualité de l'air mesurée dans ou à proximité de l'établissement.

« Ils diffusent des informations spécifiques aux usagers sur les risques de la pratique sportive pour les personnes vulnérables en cas de forte pollution.

« Ils adaptent la pratique sportive des personnes mineures, la restreignent à certains horaires, voire l'interdisent, selon la qualité de l'air mesurée dans ou à proximité de l'établissement.

« Art. L. 323-3. – L'autorité administrative peut s'opposer à l'ouverture ou prononcer la fermeture temporaire ou définitive d'un établissement qui ne remplirait pas les obligations prévues à l'article L. 323-1 et aux deux premiers alinéas de l'article L. 323-2.

« Art. L. 323-4. – Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent chapitre, et en particulier les seuils de qualité de l'air déclenchant des obligations d'informations et des restrictions d'utilisation, en cohérence avec les informations fournies par les organismes agréés en application de l'article L. 221-3 du code de l'environnement. »

Sciences et Avenir 10/12/2020

Le freinage des véhicules et le frottement des pneus sur le bitume vont devenir les principales sources de particules fines dans les villes, devant les émissions des moteurs à l'échappement. Un problème environnemental "ignoré" selon une étude de l'OCDE qui pointe une pollution émise aussi par les véhicules électriques.

Les chercheurs se sont penchés de près sur les différentes sources d'émissions de ces particules : la composition des plaquettes de freins, les structures de renforcements des pneus, le bitume des routes et la remise en suspension dans l'air des poussières lors du passage d'un véhicule. L'intensité du phénomène varie selon le poids du véhicule, l'usage et les matériaux érodés, l'état de saleté de la route et le style de conduite, la plus agressive émettant plus de particules. Le rapport insiste sur les différences très importantes entre particules à l'échappement et par friction. Les oxydes d'azote issus de la combustion du carburant sont des gaz qui se recombinent avec d'autres polluants de l'atmosphère tels que les sulfates d'ammonium ou de potassium pour former des particules solides dites "secondaires". Les fragments issus des frottements sont des éclats de métaux qui ne subissent aucune transformation et sont dits "primaires".

Des freins à la composition complexe

L'une des surprises du rapport, c'est la grande variété de ces particules "primaires". Ainsi, le frottement des plaquettes de freins sur les disques dépend étroitement de leur composition en métaux qui est très complexe. "Les plaquettes de freins comprennent de très nombreux éléments comme les abrasifs, les liants, les lubrifiants, et les éléments de renforcement utilisant des composés organiques, des fibres minérales, du graphite, un mélange de composants métalliques, principalement de l'acier et du fer", détaille Fulvio Amato, l'un des auteurs. **Les particules émises sont principalement composés de fer, de barium, d'antimoine, de zinc, de chrome, de cuivre,** des observations obtenues principalement sur des bancs d'essai en laboratoire, les chercheurs espérant que des études en vraies conditions de roulement soient menées comme il est prévu en Europe dans le cadre des programmes de recherche H2020.

D'après les observations au microscope électronique, l'abrasion des pneus génère des poussières "en forme de saucisse" constituées d'un mélange complexe de gomme de caoutchouc dans laquelle se sont incrustés des éléments minéraux provenant de la chaussée.

Environnement : le freinage, l'angle mort de la pollution automobile

Les particules fines issues du freinage prennent une part de plus en plus importante dans la pollution du secteur automobile.

Particules fines : les pneus polluent mille fois plus que les moteurs

L'Agence allemande de Protection de l'Environnement (ou Umwelt Bundesamt) a calculé en 2018 que l'usure des plaquettes et des disques de frein libère dans l'atmosphère quelque 7.340 tonnes par an de particules fines, pas loin des 7.740 tonnes de particules de même calibre (PM 10) issues de la combustion des carburants. La différence ? La première source a nettement tendance à augmenter (sous le coup de l'alourdissement des voitures), quand la seconde aurait plutôt tendance à diminuer, sous l'effet du resserrement des normes de pollution et de la fiscalité. L'une comme l'autre passerait presque pour insignifiante au regard des 13.980 tonnes de particules (PM 10) arrachées chaque année aux pneumatiques et à la chaussée.

La Commission européenne estimait en 2018 que le freinage est responsable de 20 % environ des particules émises par la circulation routière (voitures et camions confondus). Cette part ne peut qu'augmenter, à mesure que les moteurs deviennent plus propres. En 2015, l'Observatoire de la qualité de l'air en Île-de-France donnait l'ordre de grandeur suivant : 30 mg/km de particules émises par les freins, pour 4,5 mg/km pour un moteur à essence et 5 mg/km pour un moteur Diesel tous deux conformes à la norme Euro 6. C'était avant, donc, la généralisation du filtre à particules sur le moteur à essence. En 2014 déjà, le chercheur de l'INSERM Jean-Paul Morin affirmait que le volume de particules issues de l'usure des pneumatiques et des freins dépassait celui émis par les moteurs. Sauf que la crédibilité de ce chercheur est mise à mal par les écologistes qui lui reprochent ses liens avec l'industrie automobile.

Les pneus d'une voiture familiale moyenne relâchent 1.300 fois plus de particules que son moteur

Les Particules Ultra Fines :

Parmi les effets délétères les mieux documentés dans la littérature scientifique : les pathologies respiratoires (de l'asthme au cancer du poumon), les maladies cardiovasculaires (infarctus du myocarde ou accident vasculaire cérébral) et les décès prématurés. **Ce polluant dit « émergent » fait l'objet d'inquiétudes sanitaires croissantes** et de recommandations de renforcement de sa surveillance aussi bien au niveau international (Organisation mondiale de la santé) que national (Agence nationale de sécurité sanitaire). Pourtant, contrairement aux PM10 et aux PM2,5, elles ne sont toujours pas réglementées et ne font donc pas l'objet d'un suivi régulier.

Les PUF, appelées aussi nanoparticules, mesurent moins de 100 nanomètres (nm) de diamètre, soit à peine la taille d'un virus ou tout juste d'une molécule d'ADN pour les plus petites d'entre elles. C'est leur taille infinitésimale qui les rend particulièrement dangereuses. A la différence des particules grossières (PM10, inférieures à 10 micromètres, µm) qui restent bloquées au niveau des voies respiratoires supérieures (nez et pharynx) ou des particules fines (PM2,5, inférieures à 2,5 µm) qui s'arrêtent aux alvéoles pulmonaires, **les PUF pénètrent le système sanguin et peuvent atteindre le cerveau et ou traverser le placenta des femmes enceintes**.

COURRIER ARRIVEE
21 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Le 15/03/2022

Objet : création d'un demi - échangeur.

Notre club Ampuis Vienne Saint Romain Basket a intégré très récemment en 2021 la section basket d'US Reventin qui risquait de disparaitre faute de dirigeants pour devenir Ampuis Vienne Saint Romain Reventin Basket.

Avec les différents confinements ou couvre-feux liés à l'épidémie de Covid, l'intégration de cette ancienne entité est donc toute récente.

Nous utilisons le gymnase de Reventin pour nos entrainements et nos championnats

Néanmoins en fonction de cette situation un peu particulière, les dirigeants d'AVSR Basket constatent que le tracé centre du demi-échangeur passe à proximité immédiate du complexe sportif (terrains de foot, gymnase, courts de tennis).

Cette situation créée une inquiétude importante due à l'intense circulation qui va être générée par cette infrastructure routière si proche d'un complexe sportif fréquenté chaque jour par de très nombreux jeunes.

Notre club étant lié à plusieurs communes protagonistes dans ce dossier peut difficilement prendre part au débat public, mais peut déclarer son inquiétude quant à l'implantation de l'échangeur si près du complexe sportif.

Les dirigeants d'AVSR Basket

Monsieur et Madame Eugène MONTEL
48 chemin de la BIALE
69560 Ste CYR-sur-le Rhône

Ste Cyr, le 19 mars 2022

à Mr le Commissaire-Enquêteur
Mairie de Reventin-Vaugris.

COURRIER ARRIVEE
21 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

146

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Nous, soussignés,
Eugène MONTEL né le 03 sept 1937 à Le Puy-en-Velay, 43,
Marie-Rose MONTEL née CHARTROUX, le 14 oct 1937 à THEGRA - Lot. 46.,
nous nous permettons, Monsieur, de vous poser cette question qui nous taraude :

" Pourquoi, en France, et particulièrement en Rhône-Alpes, a-t-on la fâcheuse tendance à préférer les solutions théoriques des grands ingénieurs ... plutôt que les connaissances très pratiques, très étayées, des utilisateurs qui savent réellement les problèmes, puisqu'ils les vivent au quotidien, depuis des années ? "

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'assurance de nos meilleures salutations.

Eugène MONTEL

Jean SIÉ
565 RN7 Vaugris
38121 Reventin-Vaugris.

118

COURRIER ARRIVEE
21 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

le 19 mars 2022

Monsieur, je soussigné suis totalement opposé à le projet de Vinci présenté à l'enquête publique. Il défie le bon sens.

Les dispositions actuelles de ce double carrefour (RN7 et RD 131) futurs giratoires ne peuvent supporter cette augmentation du trafic. L'insertion sera à revoir complètement avec une circulation augmentée. J'imagine avec peine les tonnes supplémentaires qui devront être délivrées. Il y aura alors plus de dangers et d'insécurité pour les usagers de la route.

Embouteillages réguliers en vue.

T.S.V.P

A la bibliothèque plus au sud, dans la zone du Salvant, un espace laisserait la possibilité d'installer un échangeur dans les meilleures conditions pour le bénéfice de tous.

J'exprime fortement mon avis dans l'intérêt général — qui me semble évident.

Respectueusement,

Jean Dié

Mme Ricoire Virginie
165 Rue Mouret
38121 Reventin Vaugris

150

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Reventin, le 22 Mars 2022

Contribution à l'enquête publique
concernant le demi-échangeur

Non au demi-échangeur au centre. Habitant la commune de Reventin depuis 1983, il est impensable de faire un demi-echangeur au centre à proximité de nombreuses habitations et d'un complexe sportif où des enfants se retrouvent pour pratiquer leurs activités sportives (foot, basket, danse, boxe). Ce complexe sportif qui accueille aussi le centre aéré, des enfants de 3 à 17 ans. Quelle serait les conséquences sur la santé de ces enfants ? La pollution déjà bien présente serait accentuée avec le passage de 12 000 véhicules par jour, dont 600 poids lourds, tous concentrés dans cette zone.

Ce projet comporte 3 ronds-points, c'est un risque important d'accident pour les poids lourds. Un pont qui n'est pas suffisant pour le croisement de deux poids lourds.

Le mode doux deviendra dangereux, qui aura envie de venir avec son vélo au village à moins d'être suicidaire ! Les enfants qui se rendent à pied au complexe sportif, franchement quels parents après cette construction les laisseront emprunter cet axe ?

Les transports scolaires descendant du village et ceux venant des communes du Sud qui se rendent sur Vienne se trouveront dans les embouteillages chaque matin et soir. Devront-ils partir 1h avant pour que les enfants arrivent à l'heure ?

Notre village se modernise un cabinet médical, une boulangerie, notre halle, l'agence postale, la mairie, des commerces pour nous Reventinois, ce demi-echangeur c'est la mort du village.

Ces politiciens qui ne voient que leurs avantages, assis derrière leur bureau et qui se permettent de dire ce qui est le mieux.

Non, nous Reventinois savons exactement ce qui est mieux car nous vivons dans cette commune, nous empruntons cet axe et nous savons très bien ce que ce projet provoquerait!

Ce projet a cet emplacement provoquerait trop d'inconvénients tant environnemental que sécuritaire.

IP faut aussi bien comprendre que les personnes qui traversent Vienne ne passeront pas par ce demi-échangeur au centre, si ils passent par Vienne c'est qu'ils ne veulent pas payer un péage et par la même occasion remplir les caisses de Vinci. Donc Non Vienne ne sera pas désengorger!

La commune propose une solution au Sud, une solution qui satisfercit un grand nombre de personnes. J'espère que cette solution au Sud sera examinée.

Rivoire

M. Antoine LECHEVALIER
311 chemin de la Colombette
38121 CHONAS L'AMBALLAN

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

131

M. Denis Cuvillier
Commissaire enquêteur
en Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Objet : Enquête Publique - Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud.

Reventin-Vaugris, le 22 mars 2022.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire part de mon avis concernant l'enquête d'utilité publique.

Je partage l'avis de bon nombre de reventinois en souhaitant que l'échangeur se réalise au sud de la commune, proche de la zone du Saluant.
Le rond point de la RN7 a proximité de l'aérodrome est beaucoup plus grand et il permettra de digérer le flux de véhicules et de poids lourds.

Je prône aussi pour la gratuité des accès à l'autoroute pour aller sur Lyon, que ce soit pour cet échangeur comme celui de Verenay.
Notre territoire est devenu la banlieue de Lyon, aucune alternative que l'autoroute A7 pour éviter les quais de Vienne, l'axe autoroutier Vienne-Lyon a été déclassé, alors pourquoi doit-on s'acquitter d'un péage pour aller travailler.
Pour payer les 2 grands ponts au dessus du Rhône que nos parents et arrière parents ont déjà payé depuis 1970 ???

Si l'on veut réellement retirer de la pollution au niveau de Vienne, il faut rendre gratuit ces péages et si l'on ne veut pas saturer la circulation aux niveaux des bretelles d'accès, il faut le faire au Sud de Reventin, là où il y a de la place pour les camions pour tourner et moins de nuisances pour les riverains, les enfants et les sportifs.

Cordialement
M. Antoine LECHEVALIER

Mme Cindy LECHEVALIER
311 chemin de la Colombette
38121 CHONAS L'AMBALLAN

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

152

M. Denis Cuvillier
Commissaire enquêteur
en Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Objet : Enquête Publique - Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud.

Reventin-Vaugris, le 22 mars 2022.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire part de mon avis concernant l'enquête d'utilité publique.

Envisageant devoir travailler sur Vienne, en tant que mère de famille, je vais devoir porter mon enfant à son assistante maternelle tous les jours de la semaine, elle habite au village de Reventin. Je devrais impérativement passer par la passerelle de l'autoroute.

La gène durant les travaux sur plus d'un an, va rendre invivable notre quotidien. La circulation aux heures de pointe une fois l'échangeur réalisé me fait poser la question à mon grand regret, de devoir changer d'assistante maternelle. Je crains subir des bouchons énormes au niveau du rond point de la station service, et j'ai peur de devoir traverser la passerelle de l'autoroute dans les 2 sens à chaque fois au milieu des camions.

Je ne comprends pas pourquoi depuis 2015, personne n'a pris en compte l'avis des habitants qui sont les principaux concernés.
Le bon sens serait de revoir la copie pour réaliser un projet plus au sud qui sera bien accepté par la population.

Cordialement
Mme Cindy LECHEVALIER

Vitrac le 21/03.

153

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Bonjour,

Je soussigné Adrien Laplace m'oppose au contournement d'autoroute dans le projet actuel.
Ayant habité au 55a le grand chemin durant 20 ans, Mes parents y résidant encore, je craint les nuisances, de plus j'ai peur pour la sécurité de ma fille avec qui je me promène régulièrement dans le secteur du grand chemin.
De plus je trouve cela navrant que la 2ème option ne soit pas préféré en premier lieux, elle es excentré et de ce fait occasionne beaucoup moins de nuisance et d'insécurité.

Reventin Vaugris, le 21/3/22

Fondi Eliane
Reventin Vaugris

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

155

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Complément à ma contribution n°3.

-1- Dans l'étude de l'état initial concernant le bruit, les constats suivants sont présentés :

- 6 points ont fait l'objet de mesure (pièce B.3 p 171) en 2016, dont 2 points éloignés du projet centre (PF3 sur la RN7) et (PF4 sur la RD131).
- PF3 est un point à plus de 70 dB en journée et un point noir de bruit.
- La carte des isophones de jour calculés statistiquement (p 173) montre que la RN7 au sud du giratoire est soumise à plus de 70 db pour les plus proches de la RN7 en 2016. (points 21A jusqu'à 32A p 265)

→ Les mesures in situ sont prises en façade des bâtiments, il n'y a donc pas de mesures réelles hors batiment, par exemple le long des voiries secondaires (ex : RD131 entre RN7 et A7, sur le pont A7) Si on veut faire circuler des piétons et cyclistes on aurait pu s'inquiéter des mesures réelles.....

→ Les analyses se contentent de l'information « >75 db ». Des mesures réelles n'auraient-elles pas montré des mesures plus fortes (90 db.....) ?

-2- L'étude d'impact de ce projet en 2025 et 45 montre que la zone au sud du giratoire de la RN7 sera soumise à une augmentation sonore (p 265) en journée.
Les calculs ont été faits avec l'hypothèse d'une circulation fluide (p 338).

→ Vu l'augmentation du trafic sur la RN7, est-ce une hypothèse vraisemblable ?

→ Les impacts ne sont-ils pas minimisés dans cette étude ?

-3- Dans le chapitre (VII.1.Ep 264) « prévention des nuisances sonores », nous trouvons la conclusion :

« Les impacts sont faibles (aucune protection à mettre en œuvre) : directs, permanents et à long terme »

Les arguments du dossiers sont :

* les impacts sont faibles car la variation évaluée est inférieures à 2 db, dont la réglementation est [redacted] respectée .....

→ Quand on est à plus de 70 db, le bruit est de plus en plus insupportable. Il est inhumain de ne pas le considérer.

→ Ce ne sont que des calculs statistiques qui ne décrivent pas la réalité de vie des riverains.

* les abords de la RN7 sont déjà dans le bruit, le projet centre n'en n'est pas responsable !!! Adressez-vous à la PPBE de l'Isère pour régler ces problèmes ..... (p264).

→ Le projet centre entraîne pourtant une augmentation du trafic (p 338 : "RN7 Nord et Sud aérodrome") donc du bruit.

Pourquoi le projet centre n'assume pas cette responsabilité ?

Le principe serait donc le suivant : On pose un projet centre "inadapté" et c'est aux communautés locales de régler des problèmes générés.
C'est un peu facile !
Le principe "EVITER" présenté en pièce B04 p 193 pourrait être appliqué !!!

Un projet Sud avait été présenté, s'il avait été étudié complètement avec les impacts sonores, on aurait pu les comparer objectivement.

Le projet SUD présenté par la commune, sépare le flux autoroutier des flux locaux sur la RN7. On peut supposer que le trafic étant moindre entraînerait une baisse des nuisances sonores sur la RN7.

Je suis contre le projet Centre, car on ne reconnaît pas sa responsabilité dans l'augmentation des nuisances sonores sur la RN7

Eliane Novelli

Mme JAMAIN Nathalie
618 ch des Cimes
38121 Reventin Vaugris

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

136

le 22 Mars 2022

Contribution enquête publique sur le diffuseur Vienne Sud

Echangeur Vienne Sud, oui mais vraiment au Sud et pas en plein centre de Reventin Vaugris sur le seul axe RD131 desservant tout un territoire (côtés d'Avey Vernioz et plus loin, Assieu le haut delà) *

Pour repondre aux détracteurs du projet SUD de la mairie de Reventin Vaugris, on veut nous imposer une augmentation de trafic routier de environ 200% sur une portion de la RD131 entre la Station d'Essence de la RN7 et le complexe sportif et gymnase, celle ci impactée par 3 ronds points sous dimensionnés, en effet, l'ancien ch du lavoir ou circulent actuellement 1200 Véhicules par jour (Statistiques de Vinci en 2016) sera totalement fermée à la circulation territoriale. De plus, le giratoire de la RN7 est considéré par le Département comme déjà dépassé par le flux des véhicules y circulant tous les jours.

On nous annonce que de 50 Camions, nous passerons à 500, (chiffre de Vinci en 2016) et plus tous ceux qui passaient par la RN7 tout en sachant que depuis, le pont de Condrieu leur est interdit pour l'instant; ils passent donc par le giratoire de la commune de St Prim puis par la cuvette d'Auberives pour remonter en direction de VIENNE pour prendre la direction de l'Est vers St Quentin Fallavier, la zone de Chesne et l'Isle d'Abeau

→ Sur le pont biais enjambant l'autoroute, utilisés par tous les moyens de locomotion (piétons, vélos, motos, autos, taxis, ambulances, utilitaires, camions, tracteurs, bus scolaires, convois exceptionnels et

même quelques animaux...)

Sachant que 70 à 72 % du trafic local arrive du Sud et de l'Est, alors pourquoi ne pas le capter en amont, au lieu de les laisser s'engouffrer dans le goulet de la Mairie des Gds Platanes seul lieu de passage.

La Grande étude qui a été menée ne tient pas compte des impacts sur la population et les retombées catastrophiques pour tout un territoire qui sera complètement sacrifié pour une simple suppression de 5 à 10 % de Trafic sur les quais de Vienne

Ne parlons pas de toute une gde majorité d'Elus de l'agglo Condrieu Vienne qui font des déclarations plus ou moins mensongères et calomnieuses dans la presse ou lors de conférence et auxquelles nous n'avons malheureusement pas la possibilité ou très peu de démentir

Notre commune a été une première fois coupée en deux dans les années 60 et maintenant pour le soi disant progrès, on va nous sacrifier et nous couper en quatre (c'est le petit poisson contre le Tank de fer) ~~mon~~

Que vont pouvoir faire les pompiers et les secours, pour porter assistance aux personnes qui seront en danger, quand on verra le temps nécessaire pour une intervention

Que vont dire les directeurs d'école quand les retards seront accumulés le matin avant d'arriver en cours et cela tous les jours de cours.

Que vont faire les personnels et infirmières qui travaillent sur le territoire pour assurer les soins et leurs missions, quand à tous instants, ils seront coincés dans les embouteillages

Que vont devenir les commerces et le pole medical qui seront mis à l'écart par la nouvelle configuration routière

Que vont devenir toutes les barrières de péage inutiles à l'arrivée de système comme Free Flow aux abords proches et qui vont disparaître en presque totalité.

Que va devenir le gymnase et le centre sportif avec le passage polluant avec des particules fines et de la somme de bruits sur un moindre merlon non végétalisé (comme à l'heure actuelle) et de plus en hauteur

Les insectes et les batraciens dans cette étude ont été beaucoup plus considérés par des captages jour et nuit que la population humaine impactée par ce projet de demi échangeur

J'ai également parcouru brièvement le rapport DESid que l'étude sur la qualité de l'Air n'avait pas été effectué sur le Troisième reventhon. Pourquoi, car c'est bien à Rez Vaugien qu'elle était implanté.

Je reviens sur l'installation de panneaux indicateurs sur la RN7 au nord et au Sud du giratoire Station d'essence, par la DIR fin novembre 2020 et indiquant le demi échangeur (ne sont ils pas la preuve que l'on pense dans les hauteurs hierarchiques que tout semble déjà bouclé et achevé)

Pourquoi un tel entêtement et de demi de démocratie par tout bois (presses, communiqués, articles dans VIVRE agglo, discours dans les conseils municipaux et communautaires auxquels j'ai personnellement assisté) il y a contrainement anguilles sous roches, si je puis dire

De la même façon, chaque fois que la députée de Rez Vaugien a fait une proposition, elle s'est empressé de la

reprendre à son compte et s'est vanté d'avoir revu ses plans pour apporter une amélioration au projet

Parlons augmt, il a été reproché à la mairie de Reyrieux d'avoir tardé à proposer le plan Sud et même de la part du ~~maire de Vienne~~ président de Vienne agglo de n'en avoir jamais entendu parler. Il me semble que le Budget de RX n'est pas tout à fait le même que celui de Vinci, ni de l'agglo. Au début, il y avait pourtant 4 propositions (NORD, CENTRE, variante centre et Sud) (ce n'est pas environ 300 réponses de toutes coins de France qu'il fallaient prendre en compte à ce moment là, mais bien des habitants du territoire

Je reviens également sur le ch de l'Aerodrome qui a été donné en étude à un sous traitant de Vinci. Qu'en sera t il de l'impact si les camions sont déroutés par cette probable voie de dégagement dans les virages

Quand j'ai rejoins en 1989, la commune de RX l'office notarial m'a indiquée qu'une rocade sur la commune des côtes d'Arey était à l'étude pour contourner Vienne et rejoindre les alentours de Bourgoin Jallieu. Pourquoi ne pas la ressortir, elle offrait une autre solution pour désengorger VIENNE

Le Coût des projets maintenant

Centre 25 Millions d'Euros en 2016 +25% en 2021
SUD 21 — en 2021 Tous compris

Impact financier

SUD moins de terres fertiles
Centre n'est pas compté - la route du lavoir - le merlon

mais il est vrai, que ce ne sont pas des Verts mais de la simple surface.

Les automobilistes qui passent par Vienne trouvent sans doute le coût du Peage de Vienney élevé 1euro, alors que celui de la future sortie de RV (le double sans doute) reporté sur le mois, le chiffre peut repousser, il s'agit d'un budget important pour un salarié moyen.

J'ai assisté au conseil municipale de Vienne ce ~~mardi 22~~ lundi 21/3 et j'ai trouvé cela interessant. Mr le maire parle le plus souvent à la première personne (je crois que c'est lui qui dirige les opérations) Il a été interpellé sur le fait que les revendications n'ont pas été écouté sur leurs problématiques, ainsi qu'en tant que président de l'agglo, il n'a pas joué le jeu de la democratie. Il a aussi parlé des reponses sur internet en mentionnant les 1256 contributions des viennois contre celles de RV aujourd'hui qui laissent apparaître 25% contre le centre. Est il dans la légalité en ce qui concerne les urnes disposées dans les maisons de quartier. Et en tout dernier, pour soulager le public, il a declaré que pour lui, le SUD ou le CENTRE lui semblait identique pour Vienne.

Une toute dernière chose, pourquoi ne pas utiliser le montant du projet pour la réouverture de la Gare de Vaugris, au vu de la crise sanitaire climat et l'abandon proche de la voiture pour d'autres moyens de circulation

Merci de votre lecture

Amicalement

Jamain

157

Madame GALVAN LINE
93, Lotissement la Plaine
38121 - REVENTIN-VAUGRIS

REVENTIN, le 23 Mars 2022

REVENTIN, le 16 MARS 2022

Monsieur,

J'habite au Lotissement La Plaine N° 93 depuis 1974 avec mes enfants

Je suis contre le projet.

TEL que VINCI le présente à l'enquête publique

Je suis très sportif ; mes enfants également

Aimons nous retrouver tous pour les Fêtes, Repas ect....

Danser.... Chanter.

Les nuisances sonores, déjà présentes malheureusement, seront augmentées durablement

Mon Fils est entraineur au club de foot de L'URS, l'une des 30 associations qui occupe le gymnase et les terrains tout proche du projet

Ma fille fait de la danse et du sport ect...

Tous les sportifs seront soumis aux nuissances des polluants des Vehicules et poids Lourds accédant à L'A7.

Nous pensons que la solution du tracé au Snd du Saluant serait plus appropriées

Cordialement

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Line Galvan.
et Ses enfants

Madame GALVAN Huguette
Monsieur GALVAN VINCENT
93 Lotissement La Plaine
38121 REVENTIN-VAUGRIS

REVENTIN, 21 Mars 2022

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

158

A Monsieur le
Commissaire Enquêteur

Monsieur,

Nous habitons au N° 93, du Lotissement la Plaine depuis 1974.

Nous sommes contre le projet tel que VINCI le présente à l'enquête publique

Les nuisances sonores, déjà présentes malheureusement, seront augmentées durablement

Mon petit-fils est entraineur au club de foot de L'URS, l'une des 30 associations qui occupe le Gymnase et les terrains tout proche du projet

Tous les sportifs sont soumis aux nuissances des Polluants de Véhicules et Poids Lourds accédant à l'A7.

Nous pensons que la Solution du tracé au Sud du Saluant serait plus appropriée

Cordialement

Monsieur et Madame GALVAN
et Leur fille et Petit-fils et
petite-fille qui vivent chez Nous

Famille Galvan et Guironnet

M. Serge DUC DIT CATTY
293 Chemin du vieux pavé
38121 REVENTIN-VAUGRIS

Enquête Publique
Demi-diffuseur
REVENTIN-VAUGRIS

COURRIER ARRIVÉ
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

159

A REVENTIN VAUGRIS le, mardi 22 mars 2022

Monsieur le commissaire enquêteur

En tant que membre de plusieurs associations et pratiquant les infrastructures sportives j'emprunte fréquemment le pont desservant celles-ci et le cœur de notre village où je me rends souvent.

Je vois donc bien déjà les difficultés actuelles pour accéder à la RN7 afin de me rendre en ces lieux. Les bouchons qui s'y forment le sont de plus en plus à toute heure de la journée pour diverses causes quel qu'elles soient.

Je ne crois pas qu'augmenter le trafic au niveau de ce pont, comme le démontre les études de VINCI soient une bonne chose. Autant pour la sérénité des conducteurs, la fluidité de la circulation, les risques routiers, de pollution, du trafic en mode doux, tous ceux-ci ne vont qu'en pâtir.

Pour réflexion, J'ai noté que dans ce projet, l'accès au tronçon de la route des Côtes d'Arey (D131), menant du pont à la RN7 et l'accès de service ouest de l'autoroute, sera interdit dans ce sens. Il faut savoir que des usagers l'empruntent pour retourner sur leur pas, suite à leur passage au bureau de tabac situé sur la RN7. Certains automobilistes moins soucieux des risques encourus eux, font déjà demi-tour dans le virage à l'intersection du chemin des vieux pavés pour repartir également sur leur pas en direction du sud.
Cette option va donc à l'encontre du bon sens pour la sécurité des automobilistes.

Je ne peux accepter également que ce projet nuise à mon activité sportive et celle de toutes les personnes que je côtoie, par une augmentation inévitable des particules fines que nous devrons ingérer, de la nuisance sonore générée par la proximité de la circulation suite à la réduction de cet espace de détente, loisir et relaxation.

Il existe une solution intermédiaire plus au sud, proposée par notre municipalité qui ne nuirait pas aux propositions d'amélioration du flux viennois annoncé par le président de Vienne Agglomération.

Je me demande bien pour qu'elles raisons celle-ci ne soit pas non seulement prise en compte mais carrément dénigrée.

Je déplore cet état de fait qui dénote bien l'état d'esprit de certains responsables politique.

C'est pour toutes ces raisons et celles que j'ignore peut-être encore, que je suis contre ce projet d'échangeur proposé en l'état actuel.

Très cordialement

M. Serge DUC DIT CATTY

DUC DIT CATTY

Mme Marie Antoinette DUC DIT CATTY
293 Chemin du vieux pavé
38121 REVENTIN-VAUGRIS

160

COURRIER ARRIVEE
22 [illegible] 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Enquête Publique
Demi-diffuseur
REVENTIN-VAUGRIS

A REVENTIN VAUGRIS le, mardi 22 mars 2022

Monsieur le commissaire enquêteur

J'ai 86 ans et j'habite à Reventin depuis plus de 40 ans. Je comprends l'intérêt d'un échangeur à la vue de l'évolution de la circulation. Mais je ne peux qu'être solidaire de l'équipe municipale qui défend l'intérêt de ces citoyens, à savoir en ce qui me concerne, l'équipe de portage journalier des repas, des personnes bénévoles qui me rendent visite régulièrement et m'emmène au village afin que je puisse continuer d'avoir une vie sociale correcte. Puis également à mes infirmières qui viennent quotidiennement, mes enfants à qui je demande de me faire mes courses, et qui tous se plaignent de plus en plus de la dégradation de la circulation. A tel point que même les visites de mes proches l'après-midi s'en voient contraintes d'être écourtées par celle-ci.

Mais dans qu'elle société vivons-nous pour que les intérêts financiers prévalent sur le bien être de ces citoyens. Car c'est bien de cela qu'il s'agit, puisque il y a une solution d'échangeur moins onéreuse, moins nocive en terme de pollution, de bruits, de sécurité, tout à fait possible un peu plus au sud proposée par notre municipalité et qui contenterait non seulement une majorité de Reventinois mais aussi de Viennois. Des études faites en conséquence, démontrent que celui-ci n'aurait pas d'impact néfaste sur les biens faits apportés à la ville de Vienne annoncé par son Maire. Alors que faut-il en penser ?

Je suis donc contre ce projet d'échangeur tel qu'il est proposé.

Cordialement

M. Marie Antoinette DUC DIT CATTY

Roger PACCALET

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Reventin-Vaugris le 22 mars 2022

161

Habitant de la commune de Reventin-Vaugris depuis ma naissance, j'y ai travaillé comme agriculteur.

Le projet de diffuseur mis à l'enquête présente de grosses difficultés en matière

- de sécurité routière, avec la création d'un nouveau carrefour sur la RN 7 dans un secteur très dangereux
- de nuisances, avec l'entrée de l'autoroute qui viendra empiéter sur le terrain de boules.

De ce fait je considère que le projet SUD proposé par la municipalité de Reventin-Vaugris est préférable.

Paccalet

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

162

Monsieur,

Le Commissaire-enquêteur

Je souhaite que l'échangeur ne se fasse pas au centre.
Je souhaite qu'il se fasse au Sud.

Rivoire

Mme Rivoire Mauricette
165 rue Mouret.
Le Village
38121 Reventin-Vaugris

M. Rivoire Jocelyn
165 Rue Mouret
38121 Reventin Vaugris

163

COURRIER ARRIVEE
22 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Reventin le 22 Mars 2022

Contribution enquête publique
concernant le demi-échangeur.

Monsieur,

Je dis non au demi-échangeur au centre !
Pollution, insécurité, accidents, mort de notre village.
Je soutiens la commune et les élus pour le projet
du demi-échangeur au Sud. Cette solution est plus
favorable et permettrait à notre commune de garder
son cadre de vie.

Rivoire

Monsieur Guironnet Killian
93, Lotissement la Plaine
38121 - Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
23 MAR 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Reventin, Le 23 Mars 2022

(164)

Monsieur,

J'habite au Lotissement La Plaine N° 93. depuis 1994, jour de ma naissance.
Je suis contre le projet de VINCI Tel que le présente à l'enquête publique les nuisances sonores déjà présentes malheureusement seront augmentées dur.
Je suis au club de Foot de L'URS depuis ma toute jeune enfance.
L'une des 30 associations qui occupe le gymnase et les Terrains tout proche du projet - où je suis entraineur c'est ma Vie - le Sport.
Tous les sportifs sont soumis aux nuisances, des polluants de Véhicules et des poids Lourds accédant à la National 7 «L'A7»
Je pense que la Solution du Tracé au «Sud» du SALuant serait plus Appropriée
- Une Sortie après AUBERIVE SUR VAREZE - Sera La meilleur Solution et ne gènerait personne
Bien Cordialement

Monsieur Guironnet Killian

Mademoiselle Guiromet Lyndie
93, Lotissement La Plaine
38121 - Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
23 MAR 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Reventin, le 23 Mars 2022

165

Monsieur,

J'habite au Lotissement La Plaine depuis ma naissance. J'ai 23 ans. mon Frère 29 ans
Ma maman habite toujours Reventin depuis 1974 mes grands parents aussi, mon oncle, mon frère ect..
Nous adorons Reventin Surtout pour Faire du SPORT Foot - Gym - Basket Ball. Ball. toutes les Fêtes ect
Je suis très sportive ainsi que toute La Famille
Mes grands parents sont là depuis 1970, ma maman mon oncle ect...
Je Suis contre le projet Tel que VINCI le présente à l'enquête publique.
Les nuissances sonnores, déjà présentes malheureusement, seront augmentées durablement
Mon frère est entraineur au club de Foot de L'URS, l'une des 30 associations qui occupe le Gymnase et les terrains tout proche du projet.
Tous les sportifs seront Soumis aux nuissances des polluants de Véhicules et poids Lourds accédant à l'A7.
Je pense que la solution du tracé au Sud du Saluant serait plus appropriée

Bien Cordialement
Melle Guiromet Lyndie

S Guillot

88 Les Mûriers

Reventin 38121

22.03.22

COURRIER ARRIVEE

23 MARS 2022

MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

170

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Je souhaite un échangeur sur la commune mais ouest bon endroit c'est à dire au Sud sur la zone du Salvaut.

Moins de pollution - plus de maisons - loin du stade et des complexes Sportifs.

avec un échangeur au Centre les déplacements quotidiens seront très compliqués d'un quartier à l'autre.

Le Merlon boisé protège du bruit de la Pollution.

Il faudra attendre des années avant qu'il puisse être efficasse

Pour les camions de la zone industrielle, pour eux, l'échangeur au Sud sera préférable

Cordialement

Suzanne

R. GUILLE
93 lot. les Muriers
38121 Reventin-Vaugris

22/3/2022

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

16

Monsieur,

Je suis completement opposé au projet de VINCI tel que présenté à l'enquête publique.

Assez de contraintes, de nuisances de pollution. J'aurai encore plus de bruit et de pollution.

On ne prévoit pas un tel projet à côté des maisons et d'un gymnase très fréquenté avec des animations et évenements communaux.

Un tracé au sud de la commune est possible. Cela n'aura pas d'inconvénients et la circulation sera plus fluide.

Cordialement.

M. OGERET
8 chemin du Vieux Parés
38121 REVENTIN-VAUGRIS

le 22/3/22

168

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur,

le projet d'échangeur de Vinci n'est pas possible au centre du village. Je dis NON à l'échangeur ici-

Le trafic sera de plus en plus dense et la circulation sur la RN7 ne cesse d'augmenter. Il devient difficile de s'insérer sur la voie-

Le giratoire de la Station-service RN7 - RD 131 est trop étroit pour tous les poids lourds qui voudront accéder à l'A7.

- Pollutions aggravées pour les lotissements, les sportifs et usagers du stade.

A un 1km plus loin, je pense que l'échangeur peut se faire.

Cordialement.

M. Riviere Yann
165 Rue Mouret
38121 Reventin Vaugris

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

171

Reventin, le 22 Mars 2022.

Contribution enquête publique
concernant le demi-échangeur

Monsieur,

Non au demi-échangeur au centre! Cette Solution est inacceptable pour nous Reventinois.

Pollution en augmentation, accidents plus nombreux (3 giratoires), insécurité, les modes doux disparaitront, notre complexe sportif sera à proximité d'une voie où passera 12000 véhicules par jour dont 600 camions qui transportent parfois des produits chimiques et dangereux.

Des embouteillages le matin et le soir sur l'axe principal qui nous permet de rejoindre la nationale 7. L'accès des secours deviendra très difficile. Les axes secondaires seront empruntés par des automobilistes peu scrupuleux qui roulent à des vitesses excessives sur nos voies qui ne sont pas adaptées. Je soutiens le demi-échangeur au Sud comme le veut notre municipalité, cette solution serait meilleure et plus adaptée aux besoins.

Christine AUTISSIER
Grand Chemin, 799
Route nationale 7
38121 REVENTIN-VAUGRIS

172

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire-Enquêteur

Je refuse que ce demi-échangeur soit construit au Centre car il va apporter toutes sortes de dangers et de nuisances.
Une insécurité sur la route, car avec les 600 camions et 12000 véhicules qui sont annoncés, il sera impossible de se déplacer en sécurité.
L'accès au village sera encombré et celui vers la RN7 plus compliqué.
Notre Commune sera définitivement coupée en deux par cet axe où se mélangeront les flux routier et autoroutier.
Ce sera difficile d'aller tranquillement au village chez le médecin, aux Associations ou dans les commerces. Et les services de secours auront des difficultés à accéder rapidement sur les lieux d'intervention.
Les trois ronds-points sur une faible distance ajouteront des bouchons à ceux qui existent déjà.
Même aller à pied ou en vélo sera dangereux. Les modes doux annoncés ne seront pas sécurisants.
Une pollution de l'air avec tous les véhicules qui vont se trouver dans le secteur.
Du bruit permanent qui va s'ajouter à celui déjà existant sur l'autoroute.
Le stade se trouvera au milieu de la circulation avec de la pollution et du bruit.
Toute la circulation annoncée arrive du sud du territoire. Pourquoi la ramener plus au nord en rajoutant des nuisances ?
Cet échangeur serait plus utile et surtout plus pratique s'il était construit plus au Sud comme le demandent une grande partie des habitants.
Merci de prendre en compte mes observations.
Bien cordialement,

Autissier

Christine AUTISSIER

Reventin Vaugris, le 23/03/2022

Eliane Tonoli

186 rue des écoles

38121 Reventin Vaugris

A73

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Complément à ma contribution n°3

Monsieur le commissaire enquêteur,

Présente dans le public lors du Conseil Municipal de Vienne du 21/03/2022 et du Conseil communautaire du 22/03/2022, je souhaite compléter les réponses de Mr Kovacs quant à l'analyse multicritère des variantes de l'échangeur.

Cette analyse est présentée par Mr Kovacs, comme obligatoire, légale et essentielle au choix de la variante « centre compact ».

J'en reprends les différents critères :

1- **L'attractivité** : décrite *p48 (centre compact) point Orange* et ***p51 (Sud) point Rouge***

La description de ce critère pour l'impact sur le trafic de transit est identique dans les 2 variantes. Une quantité de 600 véhicules différencie le report de trafic dans la variante Sud en sa défaveur tout en gardant les mêmes taux de réduction sur Ampuis et Chanas.

En sachant que ce trafic résulte de calculs statistiques, est-ce que ces 600 véhicules sont vraiment significatifs pour faire basculer l'appréciation de la variante Sud à « Rouge » ? C'est un jugement qui n'engage que son auteur… La variante Sud mérite la même appréciation que celle du centre compact.

Centre compact : Orange Sud : Orange

2- **Le gain de temps** : décrit *p48 (centre compact) point Vert* et ***p51 (Sud) point Rouge***

2 minutes de différence le matin et 1 minute le soir en défaveur de la variante Sud.

De quel temps est-il question ?

Celui pour atteindre Lyon une fois arrivé sur l'A7 ?

Est-ce que le temps passé sur la RN7 pour atteindre l'entrée de l'A7 dans le projet centre compact est comptabilisé ?

Le dossier Vinci annonce une hausse de trafic sur la RN7 au sud du giratoire à l'horizon 2025 et 2045 (pièce B.04 p259). On ne donne pas plus de précision, ni de valeur. Cette information est vraiment discrète. Le trafic sera fluide ? avec « bouchon » ? Que deviendront les 2 minutes de différence quand l'usager aura mis 5 ou 10 minutes à atteindre l'autoroute ? Sera-t-il vraiment satisfait ? Ne se sentira-t-il pas trompé ? Ce critère devrait être Rouge pour la variante centre compact en considérant le trafic qui sera perturbé sur la RN7.

Centre compact : Rouge Sud : Rouge

3- **La sécurité sur l'A7** : décrit *p48 (centre compact) point Vert* et ***p51 (Sud) point Rouge***

La sécurité n'est envisagée que sur l'A7 dans le projet centre compact et hors A7 en sa défaveur pour le Sud.

Pourquoi la sécurité n'est pas envisagée entre la RN7 et les bretelles d'accès à l'A7, c'est-à-dire hors A7, dans le projet centre compact?

La sécurité est-elle envisagée sur le giratoire de la RN7 ? Ce giratoire est difficile à passer pour les poids lourds et les convois exceptionnels actuellement. Que deviendra-t-elle avec l'augmentation du trafic ?

Pour le dossier Vinci (p48) « Les réserves de capacités des giratoires sont satisfaisantes ». Le dossier a « amélioré » le giratoire Est pour l'éloigner du quartier de la Plaine et éviter la destruction du local municipal... avec la sécurité comme principal objectif?

Est-ce que le parcours des matières dangereuses (chimiques et nucléaires) est vraiment sécurisé dans les 3 giratoires ?

Est-ce que le pont au-dessus de l'A7 est sécurisé pour accueillir le fort trafic supplémentaire et les tonnages à répétition ?

Est-ce que les piétons et cyclistes qui devront traverser 4 routes à double sens, c'est-à-dire 8 voies, en trafic dense seront en sécurité ?

La sécurité n'est pas prise en compte hors A7 dans la variante centre compact. L'évaluation de celle-ci devrait être Rouge.

Centre compact : Rouge Sud : Rouge

4- **Gêne travaux** : décrit *p50 (centre compact) point Vert* et ***p53 (Sud) point Orange***

Une fois de plus, il s'agit de gêne sur l'A7 seulement !

Gêne des riverains pendant les travaux du projet centre ? Oubliée ? Omise ? Elle n'entre pas dans le critère, pourquoi ? Pourtant, il y a 2 giratoires à construire, des bretelles d'autoroute, des murs sur la RD131.... Comment feront les usagers actuels, les riverains : voie unique et feux.... On a tous expérimenté ce genre de situation....

En intégrant les gênes occasionnées hors A7 pour le projet centre : on ne peut que donner un point Rouge !

Centre compact : Rouge Sud : Orange

5- **Emprise agricole** : décrite *p48 (centre compact) point Orange* et ***p51 (Sud) point Noir***

Comment attribuer un point Noir à une variante pour ce critère ? Il suffit de présenter un projet qui n'a aucun objectif d'optimisation du point de vue des terrains utilisés.

Avec de la bonne volonté et des objectifs précis d'économie de terrain, les ingénieurs de Vinci devraient pouvoir optimiser la version Sud pour atteindre une évaluation Orange ! Ils l'ont bien fait pour la version centre compact !

Centre compact : Orange Sud : Orange

6- **Emprise foncière** : décrite *p48,50 (centre compact) point Vert* et ***p51,53 (Sud) point Orange***

Même remarque que précédemment : commençons par optimiser le projet Sud puis nous pourrons l'évaluer avec objectivité.

Les ingénieurs d'étude de Vinci, si on leur demande, sauront relever le défi en faisant preuve d'ingéniosité... C'est ce qu'on attend d'eux !

Centre compact : Vert Sud : Vert

7- **Développement économique** : décrit*p50 (centre compact) point Vert* et ***p53 (Sud) point Orange***

Même commentaire mais appréciation différente !!!

Comme à la fin, le choix se fait en comptant les points verts, on peut dire que celui-ci a été volé au projet Sud !

Centre compact : Vert Sud : Vert

8- **Coût d'investissement** : décrit*p50 (centre compact) point Orange* et ***p53 (Sud) point Rouge***

Le coût de la variante centre aurait pu (aurait dû ?) être mis à jour dans le document d'étude d'impact présenté aux citoyens. Il a pourtant été annoncé au dernier comité de pilotage ! Mais en toute discrétion.....

Les citoyens n'ont donc que les informations que l'on veut bien leur donner...

Centre compact : Rouge Sud : Rouge

	CENTRE COMPACT	SUD
Attractivité	Orange	Orange
Gain de temps	Rouge	Rouge
Sécurité sur A7 et hors A7	Rouge	Rouge
Gêne travaux	Rouge	Orange
Cadre de vie	Orange	Vert
Emprises agricoles	Orange	Orange
Emprises foncières	Vert	Vert
Développement économique	Vert	Vert
Environnement	Orange	Orange
Coût d'investissement	Rouge	Rouge

Avec ce petit tableau rectificatif établi à partir d'un projet Sud correctement étudié, le choix de la solution centre aurait été moins évidente...

Est-ce que l'analyse multicritère présentée comme moyen de décision par Mr Kovacs lors de ses 2 présentations a été réalisée à partir de projets correctement étudiés ? NON

Est-ce que l'analyse multicritère présentée comme moyen de décision par Mr Kovacs lors de ses 2 présentations reprend exactement les mêmes critères pour chacune des variantes ? NON

Est-ce que l'analyse multicritère présentée comme moyen de décision par Mr Kovacs lors de ses 2 présentations est objective ? NON

Mme et Mr Thierry MUSSELIN
154 chemin des vieux pavés
38121 Reventin-Vaugris
thierry.musselin@gmail.com

174

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M. Denis Cuvillier, commissaire enquêteur
Enquête publique –
Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud
Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Monsieur le Commissaire enquêteur

Nous tenons en qualité de résident de la commune de Reventin Vaugris à vous exprimer notre opposition au projet « centre compact » étudié et présenté par VINCI autoroute dans le cadre de cette enquête public. Je précise n'être en aucun cas défavorable au décongestionnement du trafic routier traversant la communauté d'agglomération Vienne/Condrieu, mais en intégrant l'étude de la solution sud proposé par la municipalité de Reventin Vaugris et de ses administrés en comparaison de celle menée par VINCI. Par ce fait vous pourriez constater que les résultats ne sont plus aussi favorables pour la solution Centre Compacte. Même si je comprends certains Viennois qui mettent en avant le trafic routier important sur leur commune, il n'est pas admissible de concevoir de déplacer ce problème sur une autre commune qui supporte déjà bien des désagréments. (Décharge sud de Vienne, aérodrome, trafic routier A7 et N7)

Nous vous proposons plusieurs réflexions et interrogations issues de notre lecture de cette étude.

- L'enquête initiale faite par VINCI, où de nombreux REVENTINOIS n'ont pu participer par manque de publicité (volontaire ou non), ne peut être considérée comme représentative et faire force dans le choix de la solution initiale retenue dès 2017. Le simple fait que l'approche « coût » supplémentaire par rapport au péage n'ait pas été clairement présenté pose réellement la question sur l'utilisation de cet échangeur. Vinci annonçait initialement un coût identique à la sortie de Vérenay, mais cette approche ne peut être maintenue par VINCI à ce jour. Un sondage auprès des automobilistes afin de savoir si ils seraient enclin à dépenser plus de 2€ / J soit plus de 400 € par an sous prétexte de gagner 10 mn par trajet avec ce projet, aurait été un plus dans cette étude.

De ce fait, parler de décongestion de la commune de Vienne parait utopique sans cette approche.

Page 292 évaluation environnementale : Le projet n'est pas soumis à une analyse socio-économique requise par l'article L.1511-2 du code des transports. L'analyse repose sur une approche qualitative (non monétarisée). Le projet va inciter les usagers qui transitent par la RN7 et le réseau secondaire en direction du Nord, à emprunter l'autoroute A7. Il contribue à améliorer les conditions de déplacement, de sécurité et le confort des usagers.

- Il est important de souligner que : *l'évaluation des consommations énergétiques selon l'étude « Air et Santé » (cf. pièce B.09), le projet induit une baisse de la consommation énergétique en situation future de 0,6% en 2025 et de 0,5% en 2045 (par rapport à la situation sans projet).* , ne se base que sur une référence à 2025 alors que l'étude du projet a débuté depuis au moins 5 années. Nous devrions avoir un rapport à minima de 2019 période avant COVID pour être en cohérence avec le trafic actuel.

- L'approche du gain de temps estimée dans cette étude appel remarques. On constate que les deux solutions Nord et Centre Compacte malgré un éloignement comparable à celle du centre avec sud (1.5 km) ont le même gain de temps de trajet 10 mn le matin et 11 mn le soir, alors que la solution SUD a un gain de 8 mn le matin et de 10 mn le soir. Hors nous sommes en présence d'une distance d'éloignement comparable de 1.5 km. Pour cet écart, si faible et interrogatif, il est considéré un critère d'évaluation sur un niveau fort pour le Sud. Cela pose la question de l'honnêteté de ce critère et qu'il ne peut être retenu en l'état comme un point positif pour la solution Centre Compacte.

- Dans l'étude, il n'est en rien fait état de la problématique que rencontre à ce jour notre commune lors des périodes estivales. L'autoroute A7 est l'une des plus saturée pendant cette période et se retrouve fréquemment impactée par les bouchons et ralentissements remontant jusqu'à la sortie de Vérenay. De ce fait, les usagers de la route, fortement conseillés par les applications de contournement comme WAZE sortent à Vienne et remontent sur Reventin Vaugris par la N7. Ce mode de fonctionnement ne changera pas car c'est devenu un élément d'ajustement des trajets lors de perturbation. Vienne sera toujours confronté aux bouchons. Mais nous tenons à attirer votre attention sur le fait que la solution Centre Compacte, lors de cette période viendra augmenter fortement la charge routière au niveau du rond-

point situé vers la station-service occasionnant un charge polluante importante pour les riverains en forte période de chaleur (augmentation de l'absence de dispersion des particules comme gaz carbonique (CO2), l'oxyde d'azote (NOx), le monoxyde de carbone).
En effet, les usagers de l'autoroute auront fortement intérêt à sortir avant le péage existant pour éviter les bouchons et ainsi passer par la sortie prévue dans le projet Centre Compacte et continuer par la N7 pour rejoindre l'entrée vers CHANAS ou au nord de ROUSSILLON sachant que la portion d'autoroute entre Reventin Vaugris et Chanas est actuellement de 3.8 € pour seulement 20 Km.

- L'approche « Cadre de vie » de la solution Centre Compacte n'a été évaluée que pour le lotissement du quartier de la plaine et n'intègre pas ce point qui de fait est classé comme modéré alors qu'il devrait être avec une incidence forte. Cette approche prouve, sur ce point, que la solution Sud permettrait d'avoir un impact favorable sur la santé public.

La mise en avant de l'utilisation du *Guide méthodologique sur le volet air et santé des études d'impact routière (CEREMA, février 2019)* est certes pertinente mais ne permet pas d'intégrer dans les scénarios modélisés cette aléa.

Affirmer *Page 292 évaluation environnementale : Qu'il est indéniable que le projet présente un gain notable pour la collectivité en matière de sécurité, de confort et de bien-être.* Montre que l'étude n'est axée que sur le gain pour les communes de Vienne, Ampuis sans réellement tenir compte de notre commune.

- Pour revenir sur l'aspect pollution aux particules, nous sommes pour la partie Centre Compacte à proximité d'un complexe sportif où de très nombreux enfants viennent s'entrainer tout au long de la semaine. Le rapprochement du trafic ne peut être balayé d'un revers de la main dans cette étude et donc non évalué.
Conclure que l'impact du projet sur la santé publique « étude Air et Santé » ne présente pas de risque pour la santé humaine et réduit l'impact sur les populations parait à ce stade problématique et sous-évalué.

Page 273 évaluation environnementale : Les variations entre les scénarios avec et sans projet sont relativement faibles (inférieures à 1%), que ce soit à la baisse ou à la hausse. L'évolution des concentrations montrent une diminution sur un large secteur. Les baisses les plus importantes sont observées le long de la RD386 et de la RN7 sur les secteurs les plus urbanisés

Il est étonnant de voir que les différents graphiques présentés dans l'étude des facteurs métrologiques sont basés sur des données datant de 12 années alors que celles-ci sont disponibles sur le site « infoclimat » chaque année. *Page 365 évaluation environnementale : VI.1. Facteurs influençant la concentration des polluants*
Graphique 6 : Températures normales sur Lyon-Bron (1981-2010)

- Un autre point qui ne nous semble pas être abordé dans l'étude Centre Compacte concerne le risque vibratoire occasionné par le passage des camions et véhicules sur le rond-point du quartier de la plaine. Le ripage des camions en mode giratoire provoquera des vibrations pouvant venir, à la longue impacter la structure des maisons du lotissement de la plaine. Nous pensons que ce sujet doit ne dois pas être oublié dans cette étude. Nous pensons sur ce point à la « perte de chance » pour les propriétaires des habitations de ce lotissement car ces habitations vont être dévaluées.

- Dans ce projet, il est annoncé la mise en place d'une piste piétonne et cyclable sur le pont d'autoroute. Cette voie favorisant l'utilisation de modes doux est une bonne avancée. Néanmoins la taille du tablier étant d'environ 9 m, nous sommes interrogatifs sur la capacité de ce pont à pouvoir accepter le passage de deux poids lourds en simultanés. Sachant que pour les poids lourds et autocars, leur largeur maximum est de 2,55 mètres à laquelle s'ajoute les rétroviseurs soit presque 3 mètres nous allons nous retrouver sur une chaussée double sens à minima 7 m de largeur (et c'est très contraint). L'espace restant sera très restreint et la sécurité des usagers de cette voie modes doux engagée.
Au-delà nous sommes également intéressés de connaitre la capacité de charge de ce pont sachant qu'il pourrait être traversé par deux poids lourds de 37 tonnes en simultanés. Il ne semble pas que celui-ci subisse des modifications sur sa structure dans le cadre du projet, ce qui parait peu probable. Nous espérons qu'une analyse structure a été faite en ce sens et que nous ne verrons pas apparaitre des travaux sur cette ouvrage deux à trois années après le projet. Stratégiquement, la non prise en compte de ce point dans l'approche « coût » du projet empêcherait de faire capoter la solution Centre Compacte.

Pour toutes ces raisons et interrogations, nous sommes contre la solution Centre Compact et demandons que l'étude de la solution Sud, effectuée par la municipalité de Reventin Vaugris, soit étudiée.

Cordialement

DEZARNAUD Loïse
657 chemin de l'Aubressin
38121 Reventin – Vaugris

175

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur CUVILLIER Denis
Commissaire enquêteur

Reventin-Vaugris, le 22/03/2022

Objet : contribution à l'enquête publique

Bonjour Monsieur,

J'ai 12 ans et je veux vous dire que je suis contre le demi – échangeur Centre.

Je prends le car tous les jours de la semaine pour aller au collège de l'isle matin et soir. Le car se retrouvera chaque matin et soir dans les embouteillages lié à la création du demi-échangeur. Pour ne pas arriver en retard le matin, le car passera plus tôt. Je prends le car à 7h10 au village de Reventin-Vaugris. Je devrai me lever encore plus tôt. Le soir je rentrerai plus tard et aurai moins de temps pour me reposer. Mes journées sont déjà très longues.

Je ne pourrai plus retrouver mes amis au stade pour profiter du skate park. Mes parents ne me le permettrons plus car ils pensent que ce sera trop dangereux car trop prêt de la circulation.

L'été je vais au centre aéré au stade de Reventin, je vais me retrouvé tout le mois de juillet dans la pollution, le bruit lié au trafic que va amener le demi-échangeur.

Je veux continuer à vivre heureuse dans mon village.

Merci Monsieur d'avoir lu mon courrier.

Loïse Dezarnaud

176

Andrée LOUIS

400 Route de Vernioz

38138 Les Côtes d'Arey

Les Côtes d'Arey le 22/03/2022

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

A Monsieur le commissaire enquêteur,

Monsieur,

Suite à notre entretien du 18 mars , je vous rappelle que j'ai vécu 34 ans à quelques centaines de mètres de l'autoroute et j'ai eu tout le temps d'en connaitre les nuisances : bruit continuel et particulièrement désagréable par vent de sud, pollution visible sur les légumes, le fil d'étendage, les haies...

Depuis mon appartenance à « *l'association pour le respect du droit et de l'environnement* »je milite pour la réouverture de la gare de Vaugris assortie d'un grand parking destiné aux utilisateurs du train, du covoiturage et de navettes qui pourraient venir de Vienne.

La gare induirait une baisse de circulation à Vienne et Vernay et désengorgerait les parkings viennois.

Les usagers feraient des économies non négligeables de carburant, de péage et de stress en s'abonnant.

Mon premier souhait est donc la réouverture de la gare avant de savoir si l'échangeur est indispensable.

Puisque les élus n'ont jamais donné suite malgré leurs promesses et qu'ils commencent par un échangeur, qu'ils acceptent au moins de le faire au sud pour qu'il ait le moins d'impact possible pour Reventin et les communes environnantes.

Depuis que je vis aux Côtes d'Arey je traverse Reventin sans rond-point pour me rendre à Vienne.

Si le projet « centre » voit le jour je devrai en emprunter 3 de suite !

Selon l'heure des rendez-vous médicaux il faudra sérieusement anticiper car je ne crois pas à la fluidité du trafic si toute la circulation de l'autoroute est rajoutée à celle déjà existante.

Je redoute aussi que les secours soient très ralentis au niveau de cet échangeur sachant que parfois chaque minute compte pour sauver une vie.

Comment va se faire la circulation pendant les 2 ans prévus pour les travaux ?

Je crains que davantage encore d'automobilistes venant de Vernioz ou Assieu passent aux Côtes d'Arey sur des routes étroites, sinueuses, pas adaptées aux travailleurs pressés.

Merci de regarder attentivement l'étude qui a été réfléchie pour créer l'échangeur au sud, cette version proposée par la mairie exige moins de bon terrain agricole, le coût est moindre, moins de nuisances, plus de sécurité pour la circulation locale et les modes doux, respect de la convivialité du village sans dévalorisation du bâti.

Il parait tellement évident de séparer la circulation de l'autoroute de celle des locaux. Je ne comprends pas pourquoi on ne tient pas compte de l'avis des plus concernés , les reventinois, qui réclament depuis le 1er jour et à juste titre, avec 3 maires successives, l'échangeur au sud.

J'ai entendu beaucoup de désinformation et cette obstination de Vinci et de l'agglo à rester sourds aux arguments sensés et argumentés est insupportable.

Merci monsieur le commissaire enquêteur de faire preuve de clairvoyance et de soutenir nos revendications.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Mr & MmeLECHEVALIER Bernard
305 Ch, de Chaumartin
69560 Saint Romain en Gal

Saint Romain le 22/03/2022

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M. Denis Cuvillier,
commissaire enquêteur
Enquête publique – Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud
Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Monsieur,

Nous sommes opposé au sprojet de demi échangeur tel qu'il est présenté actuellement par Vinci, Ce projet va apporter de graves nuisances sur la commune de Reventin Vaugris et dégrader fortement la sécurité .
Nos enfants habitent chemin de la colombette à Chonas et déjà à l'heure atuelle le débouché sur la N7 est problématique et dangereux alors qu'en sera t il lorsque le flot de voiture allant et sortant de l'autoroute va renforcer ce trafic,
Le rond point en face du pont sur l'autoroute va être saturé d'autant que le pont ne sera pas modifié et qu'il est déjà fort étroit, il est illusoire de penser qu'il pourra y avoir une cohabitation sereine entre les modes doux(piétons, vélos) et le trafic accru PL et VL, Tout cela sans parler des nuisances dues à ce trafic qui vont impacter les installations sportives juste de l'autre coté du pont : pollution sonore, pollution de l'air et insécurité pour accéder aux installations , Les vues aériennes du giratoire Est sont bien parlantes à ce sujet,

Le projet plus au Sud soutenu par la mairie de Reventin semble diminuer considérablement ces nuisances tout en conservant les bénéfices pour l'agglomération de Vienne et garder des conditions satisfaisantes pour les villages riverains de Reventin et Chonas,

Ne doutant pas que vous soyez sensible aux éléments de sécurité et d'écologie, je vous prie d'agréer,Mr le commissaire, nos salutations distinguées,

ENQUETE PUBLIQUE SUR LE DEMI-ECHANGEUR DE REVENTIN 05 mars 2022

La population des communes au Sud de Vienne augmente comme le prévoyait le SDAU de 1979.

Chaque maison nouvelle met deux voitures sur la route sauf pour ceux qui peuvent aller au travail en Train.

La circulation sur les voies de Vienne le long du Rhône, rapide à l'origine, devient « bouchonnante » aux heures de pointe.

Il faut donc trouver une solution pour que cette circulation en direction de Lyon évite Vienne et Ampuis en entrant sur l'A7 au sud de l'agglomération.

La situation retenue du demi-échangeur centre sur le territoire de REVENTIN VAUGRIS fait débat entre l'Agglomération Viennoise et la commune.

Or ce problème de circulation concerne toutes les communes entre l'échangeur de CHANAS et le demi-échangeur à créer au Sud de Vienne.



Photo du projet de demi-échangeur sur le site ci-dessous

https://www.a7-echangeur-viennesud.fr/le-projet-soumis-a-enquete-publique/



8 | DIMANCHE 27 FEVRIER 2022 | LE DAUPHINE LIBÉRÉ

VIENNE

VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION REVENTIN-VAUGRIS

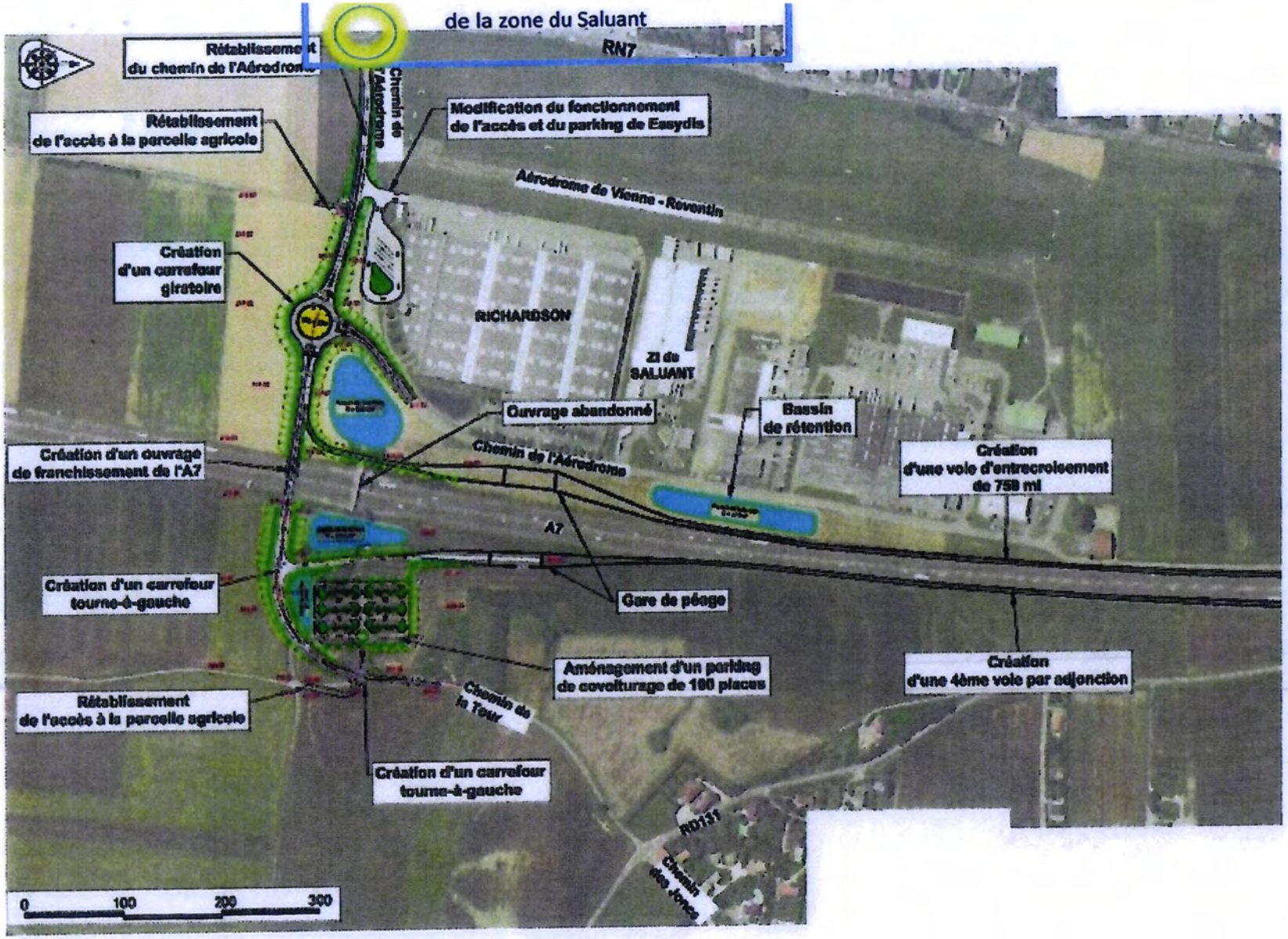
Demi-échangeur : l'heure de l'enquête publique

Le projet de demi-échangeur au sud de Vienne (variante centre composite) présenté dans le dossier d'enquête publique. Photo DR

Photo parue dans le DL du 27 février **d'un demi-échangeur idyllique** baignant dans la verdure qui s'est substituée aux maisons existantes.

A73

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS



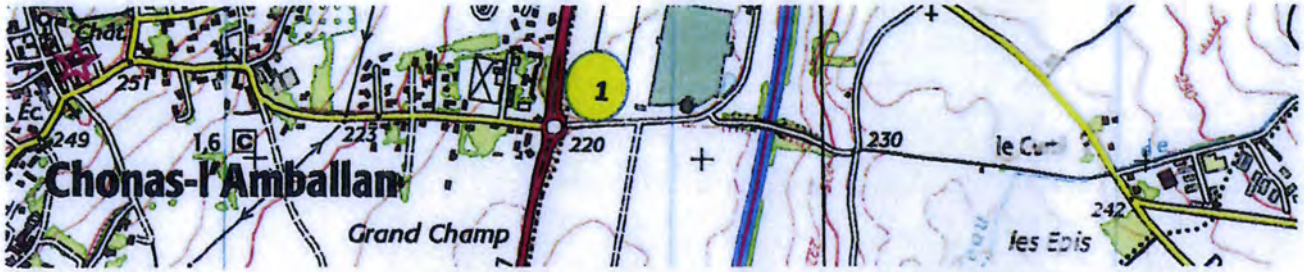
Projet de demi-échangeur Sud soutenu par la commune de REVENTIN.

ww.lessor38.fr/demi-echangeur-reventin-vaugris-presente-une-alternative-94263.html

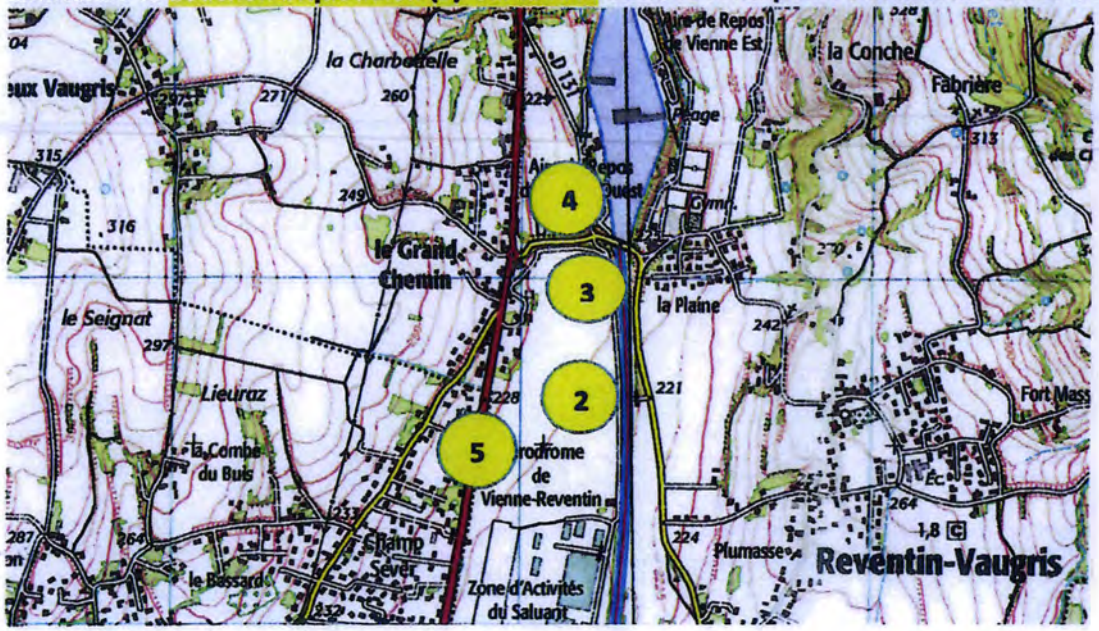
Les deux projets contiennent des éléments qui pourraient s'optimiser par l'amélioration des voies d'accès secondaires à ce futur demi-échangeur centre.

L'amélioration des voies d'accès secondaires venant du Sud

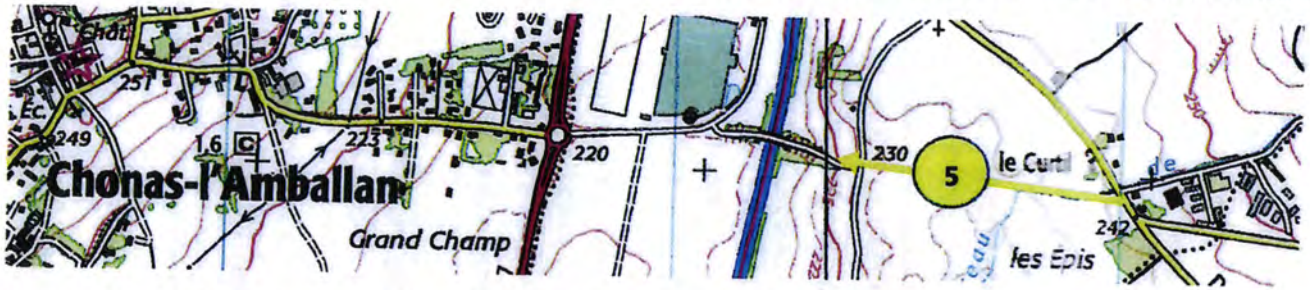
- Utiliserait le Rond-Point existant sur la N7 (1) desservant la Zone du SALUANT, mieux dimensionné pour les poids lourds que celui situé au Grand Chemin.



- Utiliserait le chemin de l'aérodrome (2) situé près de l'autoroute, à aménager.
- Déboucherait sur le rond-point (3) projeté sur la RD131 côté ouest du pont franchissant l'autoroute.
- Réduirait le flux supplémentaire de circulation sur la RD 131 (4) entre la N7 et le village de Reventin à l'Est de l'A7..
- Limiterait le bouchon biquotidien (5) sur la RN7 entre le rond-point existant au niveau de la ZA du Saluant et le rond-point du Grand Chemin.



- **Pourrait accueillir la circulation provenant**
  - Des Côtes d'Arey, Vernioz, Assieu par RD **131** **avec possibilité d'accéder directement sur le pont franchissant l'autoroute au sud de la zone du Saluant à redimensionner (6),**
  - Du Sud, Auberives, Cheyssieu, Clonas sur Varèze par la RN7,
  - De L'ouest, Chonas l'Amballan, Saint Prim, Saint Clair du Rhône voire Saint Alban du Rhône et les Roches de Condrieu.



Pour mémoire, il est intéressant de noter que le SDAU de 1979 prévoyait l'augmentation de la population, donc de la circulation, et émettait une hypothèse de tracé de contournement de Vienne par l'Est.

Ce tracé, réalisé partiellement entre la D75 à PONT EVEQUE REMMOULON et la N502 à VIENNE MALISSOL, coupait l'A7 et la RN7 en limite des communes de Sant Prim et d'Auberives sur Varèze pour se poursuivre à l'Ouest de l'agglomération Roussillonnaise jusqu'au carrefour de CHANAS.

Plus récemment les porteurs de l'entrepôt logistique EASIDYS, maintenant BERT et RICHARDSON avaient émis le souhait d'un accès sur l'A7.

Il y a certainement des éléments qui m'échappent. J'essaie donc de faire preuve de bon sens.

Je souhaite que l'ETAT et les COLLECTIVITES TERRITORIALES soient à l'écoute du territoire pour l'aménager directement ou/et par délégation à des opérateurs privés.

Pierre CHATAIN habitant 52, allée des érables 38370 SAINT PRIM

Madame THIRIAL Christiane
2486, Chemin de l'Aubresset
38121 REVENTIN-VAUGRIS.

COURRIER ARRIVEE
23 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

179

Vaugris, le 21/03/2022.

NON au PROJET Centre de l'Echangeur.

Monsieur, Madame,

J'habite sur la commune de Reventin, depuis 30 ans, est heureuse d'y vivre, et d'être Reventinoise

Je vous demande messieurs les Technocrates de lever le nez de vos ordinateurs.

Je vous demande d'entendre et prendre en compte ma voix, c'est MON DROIT et VOTRE DEVOIR.

C'est ce qu'on appelle la Démocratie, je crois ?!!

La priorité, des priorités, n'est-ce pas l'Humain.

Alors, optez pour la solution qui existe AU SUD.

Merci de me lire et de faire le bon choix

Une Reventinoise.
THIRIAL Christiane

M. Rivoire Dominique
165 Rue Mouret
38121 Reventin Vaugris

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

170

le 24 Mars 2022

Contribution à l'enquête publique concernant le demi-échangeur de Reventin.

Monsieur,

Habitant Reventin depuis ma naissance donc 61 ans, j'ai grandit dans cette commune, et j'y ai un cadre de vie agréable. J'ai été Président du club de foot pendant plusieurs années et aujourd'hui je suis encore un fervant supporter donc je fréquente régulièrement le complexe sportif c'est pourquoi je suis contre le demi-échangeur au centre.
Et on peut évoquer d'autres points néfastes par rapport à ce projet :

- Augmentation de la circulation avec 12000 véhicules par jour dont 600 poids lourds.
- Augmentation de la Pollution
- Complexe sportif et habitations à proximité
- 3 giratoires accidentogènes surtout pour les Poids-Lourds sans parler du pont trot étroit
- Difficulté pour les secours aux heures de pointe de parvenir jusqu'au village
- Les modes doux seront trop exposés à des risques d'accident mortel
- Tort du village qui sera coupé en deux à cause du demi-échangeur situé sur l'axe principal desservant les commerces

le cabinet médical, l'école élémentaire ...

Je soutiens la municipalité pour le projet du demi-échangeur au Sud et je souhaite que cette solution soit étudiée et prise en compte pour continuer d'assurer un cadre de vie agréable à tous les Reventinois.

Cordialement.

Mr GARON Andréé
chemin des Vieux Pavés
38121 Reventin - Vaugris

(184)

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur,

Le projet de VINCI n'est pas satisfaisant, je suis opposé car il détruit le cadre de vie d'un quartier très fréquenté de la commune (Lotissement les Ruines, le plaine et le complexe de Loisirs).
Le giratoire de la station service sur la RN7 est sous dimensionné, il ne pourra pas absorber l'augmentation du trafic, donc autant, sinon plus, de bouchon sur la RN7 et la RD131, qui nous compliquent la vie quotidienne dans nos trajets. J'habite chemin des Vieux Pavés, il est difficile à cet endroit de s'insérer dans la circulation sur la RN7
Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

AGaron

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Madame VALENTIN Germaine
389 chemin des Vieux Parcs
38121 Reventin-Vaugris

le 23/3/2022

(185)

Monsieur,

Ce projet d'échangeur sur la commune n'est pas possible. Il impacte la sérénité du village qui veut garder, qui fait tout pour garder son caractère rural.

Je m'inquiète de la circulation routière qui va aller en augmentant sur la RN7. Pour aller au centre-bourg, au club des aînés ou à l'église j'aurai plus de difficulté et moins de sécurité, avec tous ces poids-lourds qui emprunteront le pont pour prendre l'autoroute.

Je plains les riverains du lotissement la Plaine ou des Muriers qui subiront encore plus de nuissances sonores et atmosphériques. Je pense à tous les jeunes qui se rendent seuls à la zone de loisirs.

Sincères salutations.

G Valentin

Jean-François JOLIVEL
337 Chemin de la Chapelle
38121 REVENTIN VAUGRIS
Tél 06 80 02 22 38

186

Le 22/03/2022

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M. Le Commissaire Enquêteur

Enquête publique ½ Echangeur
Reventin-vAUGRIS

Monsieur Le Commissaire Enquêteur,

Suite au projet de l'implantation du ½ échangeur Vienne Sud, je vous fais part de mes remarques concernant les désagréments que celui-ci va m'apporter tel que décidé pour le moment.

1) Demeurant au Vieux Vaugris, pour me rendre au village en voiture, à vélo, ou à pied je vais devoir traverser 3 ronds-points et croiser 3 routes à grande circulation.
Cela accroîtra encore plus la dangerosité qu'à l'heure actuelle.

2) Peut-être ne le savez-vous pas, mais les 2 ronds-points supplémentaires tels que projetés vont être un obstacle pour certains véhicules, la route des Côtes d'Arey-Vernioz étant référencée pour les convois exceptionnels.

3) Pourquoi nous punir par un projet qui coupe notre village en 2 pour faire « plaisir » à d'autres communes et Vienne en particulier quand on sait que Vienne, d'après une enquête, ne sera allégée que de 6 % de son trafic

Posez vous un seul instant la question, si ces communes étaient à notre place accepteraient-elles un tel désagrément sans broncher ?

Une autre solution est proposée par notre commune semblant être solide et viable qui nous arrangerait ainsi que les autres communes alentours sans détruire notre environnement et sans augmenter la dangerosité d'un afflux encore plus important de véhicules.

J.F. JOLIVEL

Patricia JOLIVEL
337 Chemin de la Chapelle
38121 REVENTIN VAUGRIS
Tél 06 83 22 27 87

187

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Le 22/03/2022

M. Le Commissaire Enquêteur

Enquête publique ½ Echangeur de Reventin-Vaugris

Monsieur Le Commissaire Enquêteur,

Concernant le projet de l'implantation du ½ échangeur Vienne Sud, veuillez trouver ci-dessous mes observations.

Je me rends assez souvent au village et habitant au Vieux-Vaugris je dois déjà traverser un rond-point pour m'y rendre. Il est actuellement de plus en plus compliqué de le traverser mais avec un afflux de véhicules plus important et 2 ronds-points supplémentaires ce sera encore plus difficile voire impossible particulièrement aux heures de pointes sans prendre de gros risques.

Cet échangeur placé tel que défini actuellement va nous apporter un nombre de véhicules en augmentation y compris les poids-lourds et la circulation entre les 3 ronds-points va être infernale.
A noter, que déjà entre le rond-point et le pont surplombant l'autoroute la route est peu large et comporte un passage où le croisement est périlleux.

Par ailleurs, de nombreux enfants circulent à pied ou à vélo que ce soit sur la Route des Côtes d'Arey, du rond-point au stade pour venir à leurs activités sportives ou aller et revenir de l'arrêt de bus.
Pensez-vous qu'ils seront en sécurité avec toutes ces transformations ?

Le village est déjà coupé en 2, mais là il ne sera plus coupé en 2 car les habitants n'iront plus par peur d'attraper un accident alors que la commune vient d'implanter un nouveau commerce de proximité !!!

Un autre projet existe qui serait moins dangereux et n'impacterait pas plus notre vie quotidienne qu'à l'heure actuelle tout en conservant l'avantage de Vienne de n'être soulagée que de 6 % de son trafic !

Je vous prie de bien vouloir tenir compte de ces remarques qui seront sans doute les remarques de la plupart des habitants.

Veuillez agréer, Monsieur Le Commissaire Enquêteur, mes salutations distinguées.

Patricia. JOLIVEL

(1)

Reventin le 24-03-22

Jacques FANGET
612 chemin des cimes
38121 REVENTIN VAUGRIS

188

Mr le commissaire -
Enquêteur
Mairie de Reventin
Vaugris 38121

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je vous prie de trouver ci-joint ma contribution à l'enquête publique concernant l'emplacement du demi échangeur de Reventin Vaugris.

Pourquoi cette acharnement, de la part des élus de Vienne Condrieu Agglomération, à vouloir implanter un demi échangeur au centre alors qu'une alternative plus au Sud est possible ? Ces élus se sont ils déplacés sur le terrain pour voir les conséquences d'une telle implantation et de dialoguer et argumenter avec les élus de Reventin Vaugris pour justifier cette emplacement, NON.

Les conséquences de cette implantation au centre auraient un impacte dramatique sur la vie de la commune et de ses habitants.

En effet je me permet de pointer les effets

négatifs qu'aurait un tel projet.

- Porte d'accès au centre Village.
  Forte densité de Population
  École
  Pôle Santé
  Nombreux commerces
  Vie Associative
  Mairie
  Église

- Lotissement de la Plaine avec ses 25 résidences, SACRIFIÉES.

- La promiscuité avec le complexe sportif de la commune qui rassemble des centaines de participants par semaine dont de très nombreux Enfants. Danger avec les matières premières Transporté par les camions (ALCANAR, camping Les Alfaques), Danger de circulation, pourra-t-on laisser nos enfants accéder au complexe Sportif sans être accompagnés, bien sûr que non.
Lors des tournois et Fêtes organisés par l'USR des centaines de véhicules se retrouvent aux abords du stade, mélange avec cette nouvelle circulation égale DANGER.

- En semaine passage de très nombreux

Bus scolaire en provenance du Sud de notre agglomération pour se rendre aux collèges et Lycées de l'agglomération Vienneise et ce, pendant les heures de fort trafic.

- L'emplacement de 3 giratoires sous dimensionnés en moins de 500m où l'on mélange Poids lourds, voitures, vélos, piétons.

- L'ouvrage franchissant l'autoroute A7, construit au début des années 60 était prévu, à l'époque, pour un trafic très réduit, déjà pas de camion et une centaine de voitures/jour. Nous voyons que cette ouvrage sous dimenssionné devra supporter le passage de 600 camions et 12 000 voitures jour et en plus avec un petit mélange piétons vélos. Cette ouvrage va-t-il supporter cette surcharge longtemps?

- La Fermeture de la RD 131 entre le pont de l'autoroute et la RN7 (le grand chemin) va amener de nombreux véhicules supplémentaires sur le giratoire de la RN7, au niveau de la station Service. (Engorgement du giratoire).

- L'on risque aussi, pendant les heures de fort trafic, un délestage par le chemin de l'Aubressin de la part des automobilistes venant du Sud Est

et du Village et se rendant en direction de Vienne et plus au nord, avec le danger que cela présentera sur cette route étroite.

- Pendant les périodes migratoires de l'été qui entraine des "bouchons" sur l'A7 après la barrière de péage dans le sens Nord-Sud, vont obligatoirement entrainer des décrochages qui vont se produire pour rejoindre la RN7 et vont créer de très forte perturbations pour le trafic Local dans ce secteur.

- Une augmentation sensible de la pollution pour les résidents de cette Zone (Lotissement La plaine - les usagers du complexe Sportif ect...)

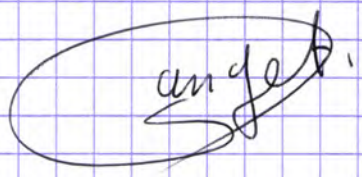
- Les nuisances du parking covoiturage dans le secteur.

- Je pense que le chiffrage Poids Lourds qui est donné va, dans les futurs années, être en très forte augmentation. Comment ne pas croire qu'avec un accès autoroutier, la Zone du Salucant ne va pas s'étendre. Il n'y a qu'à regarder les échangeurs ou demi échangeurs se trouvant sur l'A7 entre LYON et MARSEILLE, on constate de façon systématique une implantation ou un agrandissement des Zones d'activitées.

(5).

Economiquement, comment en être autrement?

En souhaitant que ces réflexions soient prises en compte, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, mes sincères salutations.



J. FANGET

Mme CAMPAMALE Nicole
RM7. le grand Chemin N° 1033.
38121 Reventin Vaugris.

189

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

À.

Mr le Commissaire - Enquêteur

Je rejoins les Reventinois(ses) qui sont contre l'Echangeur Autoroutier au centre -

Beaucoup trop d'inconvénients

- ++ Plus de Trafic, donc plus de retentissements déjà très élevé - tous les jours aux heures de pointe, week end, vacances ---- et donc plus de pollution.
- Une commune coupée en deux (L'A7, le vieux Vaugris / - le Village) c'est faire mourir notre commune, ruiner nos espaces sportifs et loisirs --
- Insécurité - ....

On nous parle sans arrêt de l'écologie Est-ce là donner l'exemple ??

Laissez nos campagnes continuées par porter ce nom.

Il doit y avoir d'autres solutions.

J'espère que nos requêtes seront prises en compte

Respectueusement
Mme Campamale

Fait à Reventin le 24 mars 2022.

M & Mme Patrick et Marie-Anne DECORBEZ
36 Lotissement la Plaine,
38121 REVENTIN-VAUGRIS

190

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Le 23 mars 2022 à Reventin-Vaugris,

Monsieur,

Nous vous écrivons ce courrier, comme demandé suite à notre bref entretien, pour vous faire part de nos remarques sur le projet de construction d'échangeur.

Nous n'oublierons pas dans ce courrier, les remarques d'ordre général liées au projet (toutes sortes de pollutions sonores et atmosphériques, et d'insécurité routière...) qui nous affectent individuellement, mais qui touchent évidemment l'ensemble des riverains de la commune.

Premier point à souligner : le mur anti-bruit "écran acoustique" qui devrait longer la route, et bloquer une partie de la vue de la maison. Nous rappelons d'abord notre étonnement relatif à la construction de ce mur : le projet nous a été décrit comme ne produisant pas de nuisance sonore supplémentaire, mais pourtant, le projet actuel nous présente une longue muraille sensée nous protéger du bruit. Il va sans dire que la maison et le terrain connaîtraient une altération de leur valeur : la vue est obstruée, et l'on se sentirait comme rapidement enfermés chez nous. Les confinements étant passés par là, nous nous accorderons certainement sur l'importance d'un terrain qui ne suscite aucun sentiment de claustrophobie.

Il est très difficile pour nous de savoir exactement où commence et où se termine son emprise foncière. Le plan présente un tracé trop grossier fait à main levé, c'est imprécis. Nous voulons connaître l'exacte position de cet équipement prévu sur la voie RD131 ou sur la parcelle en contrebas appartenant au Département ? À quelle distance sera-t-il de la limite de notre parcelle foncière ?

Deuxième point : les modifications de la circulation. Nous sommes situés à l'entrée du lotissement. Des études montreraient que le trafic ne serait pas ou peu modifié, et que la nationale 7 serait même plus fluide. Mais, si le projet d'échangeurs proposé se concrétise, il semble évident que les terrains au sein du village de Reventin-Vaugris, et au-delà vers l'Est seront bien plus attractifs et attireront de nouveaux actifs. De là, on imagine que le trafic à proximité immédiate de notre maison augmentera. Nous avons deux petits-enfants, un chien, des chats. L'enjeu de la sécurité pour ceux qui nous entourent semble négligé – il faudrait que les responsables du projet nous expliquent clairement où

se situe notre intérêt au sein de ce qu'ils appellent « l'intérêt public » : quels sont les privés qui sont les plus intéressés par ce projet.

Troisième point : l'aspect sanitaire. Ma femme est suivie de longue date pour une apnée du sommeil. Elle souffre de troubles respiratoires de l'ordre de l'asthme. Augmenter la circulation ici est un problème pour chacun en termes d'émissions de gaz ; mais cela affecte en particulier certaines personnes de notre foyer. Quelles garanties pourraient être offertes par ce projet ? Je pense également à la santé de tous les sportifs et usagers du complexe sportif en face du lotissement très impacté aussi par le projet VINCI.

Quatrième point : la question l'imperméabilisation des sols. Quelles garanties avons-nous sur ce sujet ? La zone devra probablement connaître des aménagements pour permettre aux employés de VINCI de garantir la sécurité de chacun et d'entretenir les routes. Le lotissement est déjà régulièrement inondé en cas de fortes précipitations : augmenter ces surfaces contribuera à rendre plus délicate la gestion de l'évacuation des eaux.

Nous comprenons l'intérêt public du projet pour tout un vaste territoire mais nous ne pouvons pas sacrifier complètement notre intérêt personnel. Ce projet tel que présenté à l'enquête publique a plus d'inconvénients que d'avantages, nous n'y sommes pas favorables.

Un autre tracé est possible au Sud, à côté de la Zone du Saluant. L'aménagement serait utile à tous sans gêner la vie de nombreux riverains.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de nos salutations distinguées,

Patrick et Marie-Anne DECORBEZ



MR BAIN et MME SALAS
103 Lotissement La Plaine
38121 Reventin Vaugris

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

A Reventin, le 20/03/2022

191

Monsieur,

Ma maison est à proximité du futur projet demi-echangeur. Je suis défavorable au projet échangeur proposer par Vinci à l'enquête publique.

Ce projet à beaucoup d'inconvenients:
- nuissances sonores supplémentaires
- pollutions supplémentaire pour les riverains et tous les usagers du complexe sportif. J'emmene mes petits enfants jouer au city et je m'inquiète de savoir qu'ils respireront des gaz d'echappement et dangereusité du trafic.
- mort du village.

La réalisation ne va t'elle pas endommager les constructions (fondation)?

Pendant les travaux rien n'est vraiment défini pour la circulation (déviation, circulation alternée) ce qui engendrera plus de bouchons, de stress et surtout pour les gens tout près.

On nous a proposé une variante au SUD du Salvant, non étudiée par Vinci.

Elle n'a pas de nuissances ou très peu, pas d'inconvenients vu que juste une petite zone s'y trouve.

Nous y sommes défavorables pour la variante centre.

Mme SALAS

Salas

MR BAIN

Monsieur et Madame
GALVAN Régis et
GALVAN Véronique
5, Lotissement La Plaine
38121 - REVENTIN-VAUGRIS

Reventin, le 23 Mars 2022

192

Monsieur,

Nous habitons au N° 5 du Lotissement La Plaine depuis 1974. Notre enfance.
Nous sommes contre le projet, tel que "VINCI" le présente à l'enquête publique.
Les nuisances sonores, déjà présentes malheureusement seront augmentées dur.
Mon neveux est entraineur au CLUB de foot de L'URS, l'une des 30 associations qui occupe le Gymnase et les terrains tout proche du Projet. je suis Foot Balle Heures
Tous les sportifs sont soumis aux nuissances des polluants de Véhicules et poids Lourds à L'A-7.
Nous pensons que la Solution du tracé au Sud du Saluant serait plus appro-priée

Monsieur Galvan Régis
et
Son épouse Véronique

avec nos Sincères Salutations
et Remerciement anticipé
Famille Galvan

193

Andree Badel

922 chemin des cimes

REVENTIN VAUGRIS 38121

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Objet : demi diffuseur centre :

COURRIER ARRIVEE
24 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Non à l'échangeur centre, ce projet couperait notre village en deux, avec une grande insécurité , une pollution intense, une étude a-t-elle été faite auprès de tous les sportifs qui utilisent la salle de sport et les terrains ,non ? l'étude est sous estimée et bâclée, sans prendre en compte les reventinois. L'accès a ces structures va se trouver dégradée en dissuadent les adhérents de participer aux activités

Le lotissement a proximité des rond points, d'un renversement de camions avec des produits dangereux , qui atteindrait les terrains de sports.

Nous sommes d'accord avec le projet plus au sud proposé par la municipalité et refusons catégoriquement le projet mis a l'étude .

Badel

(190)

jeudi 10 Mars 2022

Mme Dang-Van Janine
9 Rue Berthold Brecht
38550 St Maurice L'Exil

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur,

Monsieur le commissaire enquêteur, je vous écris pour vous dire que je suis contre la demi-diffuseur autoroutier au centre de reventin-Vaugris.

- Ça va défigurer la commune,
Ça va apporter la naissance sonore + la pollution insécurité pour les habitants pour Trafic routier insécurité pour les enfants qui vont à leur Sport
- les personnes qui sont venues habiter à reventin Vaugris c'est pour la Tranquillité et la nature Reventin-Vaugris est un village charmant que l'on ne l'abime pas.

Monsieur, veuillez agréer mes salutations distinguées.

Marilyne et Gilles LENTILLON
596 Chemin de Lieuraz
38121 CHONAS L'AMBALLAN

197

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous nous opposons fermement au projet Centre du demi échangeur, imposé à la commune de Reventin Vaugris, sans aucune concertation et dénonçons le mépris de la Démocratie locale pratiqué par Déni de démocratie : loi du 21 février 2022.

On peut s'interroger sur le fait que l'avis d'une commune ne soit pas pris en compte sur un projet d'infrastructure routière majeure.

Ce projet met en péril la tranquillité des habitants (sécurité, pollution, nuisances sonores) :

- Engorgement de Vaugris, de la montée du Grand Pavé, du Grand Chemin au rond-point situé à proximité de la station-service, fort étroit ;
- Tracé de trois ronds points successifs en pleine agglomération avec tous les risques que cela engendre ;
- Caractère accidentogène de la montée du Grand Pavé ;
- Impacts sur le cadre de vie et l'environnement : proximité d'habitations, d'équipements sportifs ;
- Destruction du merlon paysager existant ;
- Etroitesse du pont conduisant à des difficultés de franchissement aux heures de pointe, à un trafic important de poids lourds sur ce pont et à l'impossibilité de mettre en œuvre des modes doux et de sécuriser les piétons ;
- Isolement du centre du village des services et commerces généré par la création de trois ronds-points.

Non seulement la commune de Reventin Vaugris doit subir dorénavant tous ces inconvénients, mais aujourd'hui le comble est dans la proposition des services de l'État qui préconisent à cette commune d'investir dans des aménagements aux entrées et sorties du village pour résoudre les problèmes de sécurité consécutifs.

Nous nous inquiétons sur la circulation de la Nationale 7 et la sécurité des automobilistes notamment le quartier du Grand Chemin actuellement très saturé, provenant du Transit Sud-Nord des Riverains de la communauté de communes du Pays Roussillonnais.

Le projet Centre n'amènera aucune amélioration sur la fluidification du réseau routier ainsi que du cadre de vie.

D'autres alternatives pourraient être étudiées :

- Il serait plus raisonné de concevoir un tracé orienté plus au Sud, engendrant moins d'impacts pour la Commune de Reventin Vaugris et permettant de desservir les zones d'activités industrielles du secteur Sud existantes.

- La réouverture de la gare de Reventin Vaugris. Celle-ci est d'autant plus à l'ordre du jour que la réouverture des gares est à l'étude tout au long de la vallée du Rhône : Condrieu, Ampuis, Chavanay, St Pierre de Bœuf et pourquoi pas Reventin Vaugris.

Nous demandons le report de cette enquête publique en attente de ces éléments qui permettront de se faire la vraie idée de l'intérêt de ce projet.

L'agglomération tenant à cet échangeur vient d'adopter le PPA 3ème plan de protection de l'atmosphère qui prévoit entre autre de diminuer globalement la circulation routière en favorisant différente alternatives pour diminuer les pollutions. Nos élus ont des positions schizophrènes.

Eliane Tonoli

186 rue des écoles

38121 Reventin Vaugris

198

Reventin Vaugris, le 25/03/22

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Complément à ma contribution n°3

Monsieur le commissaire enquêteur,

A propos de l'étude « air et santé » incluse dans la pièce B du dossier Vinci

Dans le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières » du ministère de la transition écologique et solidaire du 22/02/2019, les informations suivantes appellent plusieurs remarques à propos de l'étude fournie à l'accord des citoyens.

1- Choix de la variante :

Dans le paragraphe 1.2, il est dit que l'étude de la qualité de l'air « sur les populations potentiellement exposées » doit être faite dans les différentes variantes pour être prise en compte dans le choix définitif.

>>>>> Dans les critères comparatifs présentés par le dossier, on retrouve bien la faune, la flore, l'eau et l'acoustique mais nulle part je n'ai trouvé les études sur l'air et la santé pour les différentes variantes.

Je pense qu'une étude est nécessaire pour avoir un choix objectif et juste.

2- Etude sur les populations concernées :

Dans ce même paragraphe 1.2, il est écrit que la solution retenue doit évaluer les risques sanitaires individuels et collectifs auxquels sont soumises les populations concernées.

>>>>> Les populations de l'agglomération sont bien prises en considération dans l'étude, **mais les riverains de la RN7 de Reventin Vaugris et de Chonas l'Amballan**, particulièrement concernés (voir pièce B.04 p273 : « les modélisations mettent en exergue plusieurs zones où les concentrations sont importantes par rapport à l'ensemble de la zone : le long de l'A7 et le long de la RN7 »), sont très vite oubliés car « les augmentations sont faibles » (p273)....

Merci les statistiques qui permettent d'oublier les humains ....

3- Les mesures effectuées sur site :

Dans le paragraphe 3.1.2, il est décrit que le trafic routier contribue à l'émission de particules fines par la remise en suspension de celles déposées sur la chaussée au passage des véhicules et par l'usure des pneumatiques, des embrayages, des freins et de la route.

Un peu plus loin, dans le paragraphe3.2.2, il est rappelé que « les campagnes de mesures in situ permettent de réaliser le calage du modèle de dispersion ».

>>>>> Il n'y a eu aucune mesure de particules fines effectuées sur Reventin Vaugris et Chonas, c'est-à dire le long de la RN7. Le dossier « air et santé » s'est basé sur 4 points situés à Vienne centre, Roussillon, les Roches de Condrieu et le col de l'Oeillon (B.09 p 371 et 372).

La dispersion a été étudiée par simulation (B.09 p387) et non à partir de mesures in situ.

Est-ce que les riverains de la RN7 à Reventin et Chonas ont vraiment été pris en considération dans l'étude de la variante centre compact?

4- <u>Le principe « EVITER »</u>

Toujours dans le document « guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières » du ministère de la transition écologique et solidaire du 22/02/2019, le paragraphe 2.1 rappelle que **la qualité de l'air doit être prise en compte le plus en amont possible car il n'existe pas de connaissances disponibles pour corriger un impact sanitaire lié à la pollution de l'air.**

On retrouve ici, le principe « EVITER » bien décrit dans le dossier Vinci en B.04 p 198.

Mais dans le projet de la variante centre compact, il n'est appliqué ni pour les riverains de la RN7 proche de l'échangeur ni pour les usagers du mode doux !!!!!

Le principe « EVITER », en ce qui concerne les nuisances atmosphériques, est parfaitement respecté dans la variante sud proposée par Reventin Vaugris car cette variante n'augmente pas le trafic sur la RN7 au sud du diffuseur.

J'aimerais revenir également sur les déclarations de MR Kovacs lors du Conseil Municipal extraordinaire du 21/03/2022 et du Conseil Communautaire du 22/03/2022. Il a été mentionné que l'Autorité environnementale était tout à fait satisfaite du projet présenté.

Il y a quand même eu 8 recommandations de leur part..... !!!!

Parmi les remarques faites par l'Autorité Environnementale, il y a une demande d'étude « air et santé « de type 1.

Celle-ci n'est pas donnée en consultation aux citoyens. Une fois de plus, je remarque que les informations ne sont pas complètes.....

Je suis opposée au projet centre compact tel qu'il est décrit car l'étude « air et santé » n'est pas celle souhaitée par l'Autorité Environnementale. De plus, cette étude sur la pollution atmosphérique n'est pas assez proche «des populations concernées » qui sont celles de Reventin, Chonas et des usagers du mode doux.

Vondi Eliane

199

M. et Mme Lucien VERGER
45 lotissement les Muriers
38121 REVENTIN-VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE
TIN-VAUGRIS

Jeudi 24 mars 22

Monsieur,

nous ne sommes pas favorables au projet d'échangeur Centre.
Il y aura beaucoup trop de circulation qui risque d'empêcher les secours (pompiers ou ambulances) de venir rapidement jusqu'aux riverains.
Il est regrettable que la voie d'eau (le Rhône) et les chemins de fer ne soient pas employés à leur pleine capacité.

1 convoi poussé représente 100 camions. C'est 100 poids-lourds de moins sur l'A7 donc moins de pollutions et de nuisances pour les riverains que nous sommes.
Le service des transports scolaires aura mille difficultés à être à l'heure dans les établissements scolaires car la circulation sera de plus en plus dense.
Pour toutes ces raisons, nous rejetons le tracé centre. Pour le sud, on Salvant.
Salutations distinguées.

200

Mr MANTEIGUEIRO 23/3/22
52 lotissement les Moriers
38121 REVENTIN. VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur,

Opposée au projet de VINCI
je vous écris mes raisons :
obligée d'aller souvent à des
rendez-vous médicaux, je
m'inquiète de la circulation
qui sera en augmentation -
Comment arriver à l'heure
avec mon taxi ?
Ce tracé va entrainer de
la pollution sonore et

dans l'atmosphère.
L'état de santé des riverains sera dégradé.
Le stade, le tennis, les terrains de foot sont des lieux très utilisés par les familles et les sportifs. C'est désolant de faire ça à côté.
Au Saluant, c'est possible.
Sincères salutations.

201

Marie-Ange Faure
lotissement les Muriers
38121 REVENTIN-VAUGRIS

le 23/3/22

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS
COURRIER ARRIVEE
REVENTIN-VAUGRIS

Je suis contre ce projet de Vinci -
Notre tranquilité sera bouleversée -
Je suis tributaire de nombreux services d'aide à domicile (taxi, ambulance, transport pour des courses ou des visites).
Tous les poids-lourds et les véhicules qui passeront sur le giratoire à côté du lotissement seront source de pollution (bruit) encore plus grande.
Comment sortir de chez moi pendant la durée des travaux ?

Je me fais du souci pour les usagers du stade et toutes les associations qui créent des évènements.
C'est au sud qu'il faut faire cet échangeur pour ne gêner personne.

Salutations

CONTRIBUTION DESTINÉE À MONSIEUR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

202

Nom : MARCHAND

Prénom : Monique (Mère et Belle Mère de Reventinois)

Demeurant .....

.....

Je demande la réalisation au plus vite du demi-échangeur au sud de Vienne, tel que soumis à l'enquête publique.

Je tiens à préciser que *(réponse facultative)* : La partialité des diverses parties étant connue de tous, il ne fait aucun doute que le plan fourni par Vienne Magazine Mars-Avril 2022 ne tient pas compte de la richesse des terres cultivées qui vont être bitumées.

L'avis des habitants de Reventin-Vaugris devrait être pris en compte, non pas au détriment des forces financières influentes sur la région mais en considérant une amélioration du Bien Vivre

L'Assession de Mr Kovacks (qui a encore essayé de convaincre son auditoire lors du dernier conseil) étant connue de tous, Tout un chacun a le droit de penser aux difficultés

Fait à Vienne, le 23.03.2022

SIGNATURE :

À découper selon les pointillés, timbrer au dos et ***renvoyer avant le 23 mars*** *ou* ***déposer dans les urnes*** *situées à l'accueil de l'Hôtel de Ville et dans les maisons de quartier* ***avant le 29 mars****.*

Vienne
Qualité de VILLE

des Seniors pour se rendre au stade, ou pire encore, faire leurs courses.

Soyez attentif, s.v.p. M' Curvillier, à l'humain et au Bien Vivre chez Soi. La Ruralité pesant si peu actuellement, face aux profits des grandes Sociétés

Respectueuses Salutations

Mme Marchand

Monsieur le Maire de Vienne

Enquête publique Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud

Place de l'Hôtel de Ville
BP126
38209 Vienne Cedex

Affranchir au tarif lettre

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

203

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Yolette Rivaire
1625 Chemin des Cimes
38121. Reventin Vaugris

Monsieur

Par la présente, je tiens à vous donner mon avis au sujet de l'implantion du demi-échangeur sur notre commune.

Bien sûr je ne suis pas favorable à l'implantation centre avec toutes les nuisances que chacun connait.

Si cet échangeur pouvait être déplacé plus au sud, ce serai sans doute beaucoup mieux. Malgré la disparition d'une grande surface de terres agricoles, que tout soit mis en oeuvre pour qu'il soit réalisé dans les meilleures conditions possibles.

Avec ma parfaite considération

Y. Rivaire

COUR... ...IVEE
[25 ...]
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Philippe Kreiss
462 Chemin de Pierre Plaine
38460 Crémieu
Tél. 07 81 83 82 03
Ingénieur ECP
40 ans d'expérience en aménagement du territoire, urbanisme, politiques de déplacements, environnement et grands projets d'infrastructure

À M. Denis Cuvillier, Commissaire enquêteur

Objet: Enquête publique: Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud

Non, l'enjeu stratégique de l'U.P. sollicitée n'est pas le choix de la position du ½ diffuseur supplémentaire sur A7 au Sud de Vienne , soit au centre , soit au Sud de Reventin-Vaugris ?
Les enjeux en cause sont bien plus importants que ceux développés dans le dossier d'enquête.
Il s'agit de:

- L'aménagement du territoire au Sud de la **région lyonnaise**;
- La préservation autant que possible du bon fonctionnement de l'extrémité d'A7 à son arrivée sur la capitale lyonnaise, vitale pour l'économie régionale (avec A47, A46,...) et nationale;
- Le souci d'un développement plus durable, contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique.

Reprenons l'examen rapide du projet à la lumière de ces enjeux.

A] L'aménagement du territoire Sud de la région lyonnaise

Normalement, une grande métropole ne peut se développer , sans s'asphyxier , que si elle structure son développement autour des pôles urbains périphériques. C'est d'autant plus vrai ici que la vallée du Rhône au Sud de Lyon est très fortement contrainte (relief, couloir de la chimie, le fleuve et les infrastructures européennes de transport qui doivent aussi servir de réseau structurant à l'échelle régionale (Loire, Haute Loire... sont aussi concernés par l'arrivée d'A7 sur Lyon)).
Certes le pôle urbain de Roussillon n'accède pas commodément à la capitale lyonnaise par A7 et doit utiliser la N7. Et ce pôle mérite pourtant considération , surtout si on veut maintenir ou relocaliser des activités industrielles en France.
Vienne par contre est à la fois bien desservie et contournée par A7, mais voudrait mieux profiter d'A7 en y reportant le trafic de la N7 qui traverse encore la ville centre, trafic largement consécutif au mauvais accès de l'aire Roussillonnaise à A7 vers le Nord. C'est ainsi qu'on

envisage d'installer un ½ diffuseur supplémentaire sur A7 au niveau de Reventin-Vaugris Malheureusement celui-ci offrirait un accès direct à Lyon pour les communes résidentielles du plateau de l'Amballan, plateau qui offre un espace très recherché , étant situé au-delà des fortes contraintes de la vallée du Rhône. Le dossier d'enquête se réfugie derrière le SCOT pour penser que le risque d'étalement urbain des villages directement concernés par le ½ diffuseur sera maîtrisé , même à long terme ???
La géographie des territoires au Sud de Lyon se traduit déjà par un développement essentiellement résidentiel de ces communes du plateau et l'étalement urbain sera évidemment encouragé par le ½ diffuseur projeté. Et, de ce point de vue, la variante centre au cœur de la commune de Reventin-Vaugris, branchée directement sur la D131 qui dessert le plateau, est la pire. Une variante Sud directement branchée sur la N7 (cf croquis ci-joint, non étudié pour cause d'emprise sur de bonnes terres agricoles) aurait déjà été plus en phase avec l'objectif d'un raccordement du pôle Roussillonnais à l'amont de l'agglomération Viennoise, et aurait mieux éviter toutes les communes résidentielles de celle-ci , y compris Reventin-Vaugris et les autres communes du plateau.
Mais on se demande pourquoi la solution n'a pas été recherchée encore plus au Sud , clairement orientée vers l'agglomération Roussillonnaise, pour laisser le plateau de l'Amballan à sa vocation agricole et résidentielle Viennoise. Serait-ce simplement une vieille habitude autoroutière, consistant à regrouper les péages du ½ diffuseur avec ceux de la barrière pleine voie, qui serait à la base du projet?
En ne respectant pas franchement la valorisation de toute l'agglomération Viennoise et en suscitant un étalement de l'agglomération lyonnaise jusqu'au Sud de Vienne, au détriment d'une politique des déplacements favorable aux modes collectifs, on va induire un usage regrettable de A7 qui va se révéler franchement préjudiciable pour la capitale régionale.

B] La préservation du fonctionnement de l'autoroute A7

Le projet contribue à reporter sur des sections déjà fragiles de l'autoroute (montée/descente sinueuse vers Vienne, accès nœud autoroutier A46-A47, etc.) un trafic local d'heure de pointe, qui va augmenter au fil des ans.
Lorsqu'un réseau est déjà saturé, tout usager supplémentaire accroît la congestion et fait perdre du temps aux très nombreux usagers déjà en circulation. Le modèle utilisé pour justifier l'intérêt du projet, prenant en compte uniquement les effets bénéfiques locaux, n'a pas pris en compte la congestion accrue du réseau routier du Sud de la capitale lyonnaise, lequel est utilisé par des flux de trafic extrêmement importants. Une telle modélisation n'est donc pas pertinente pour apprécier le projet et son utilité .
Mais en plus la variante centre propose de faire entrer le trafic local au niveau de la convergence délicate des voies de la barrière pleine voie de l'autoroute, juste à l'amont de l'accès à l'aire de Vienne Est. Comment penser que les usagers locaux habitués ne vont pas compliquer la circulation du trafic longue distance qui s'efforce déjà difficilement de trouver sa bonne voie?
Et dans le sens sortant, ces usagers locaux vont se faufiler pour traverser au dernier moment les voies de droite de A7, majoritairement utilisées par les poids-lourds ralentis par la rampe

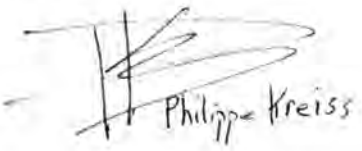
(grande hétérogénéité des vitesses - attention des conducteurs portée sur la barrière) afin de gagner leur sortie située dans le divergent de la barrière pleine voie. Il est plus que probable que la cohabitation du ½ diffuseur avec une barrière pleine voie aussi chargée que celle de Reventin-Vaugris va entraîner des perturbations supplémentaires , restreignant la capacité de l'écoulement du trafic, et peut-être sa sécurité . Un demi-diffuseur plus au Sud serait moins risqué pour le fonctionnement de l'autoroute.

C] Pour un développement plus durable et respectueux des engagements climatiques

Contribuer à une mauvaise croissance urbaine de la région lyonnaise et à une congestion accrue de son réseau autoroutier, en rendant encore plus difficiles les alternatives de déplacement, notamment ferroviaire, c'est poursuivre les errements du passé qui ont conduit aux constats environnementaux actuels , si difficiles à remédier.
Heureusement, les désaccords sur la position précise dudemi-diffuseur complémentaire au Sud de Vienne n'ont pas permis d'engager sa réalisation et il est encore temps de se poser la question de sa réelle utilité publique à la lumière des priorités qui s'imposent pour assurer le meilleur avenir possible à nos enfants, c'est-à-dire **à long terme**. Un projet beaucoup trop marqué par la vision du concessionnaire et les pseudo-éclairages techniques habituels a cristallisé un portage politique des principaux acteurs, lesquels pourraient bien, demain, découvrir des conséquences néfastes beaucoup plus étendues et importantes que prévues. Certes la région lyonnaise se construit petit à petit, ici un ½ diffuseur, là un autre projet ? etc. à chaque jour suffit sa peine ! Reventin-Vaugris mériterait bien pourtant qu'on trouve , ici et maintenant , le recul nécessaire pour s'extraire d'un débat trop local et très exacerbé , et construire ensemble une perspective plus durable pour toute l'Isère rhodanienne , et surtout pour le Sud si stratégique de la capitale régionale .

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'assurance de ma très respectueuse considération.

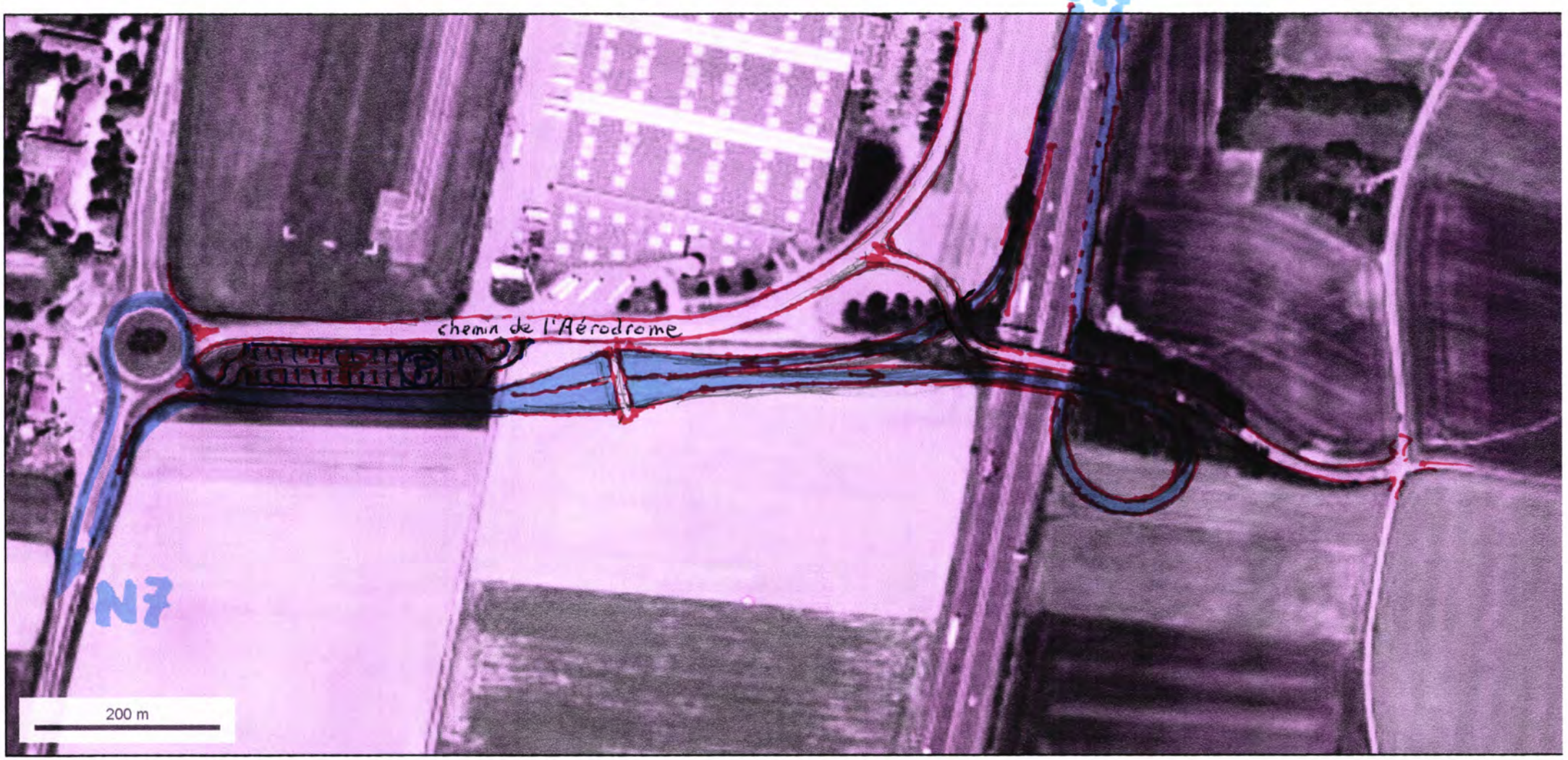
Cremieu le 23 Mars 2022



géoportail

Une vraie variante Sud ?

encore plus au Sud ?



© IGN 2017 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Longitude : 4° 50' 14" E
Latitude : 45° 27' 25" N

échangeur Sud raccordé directement à N7
- péages aller-retour regroupés, bretelles éloignées au max de la barrière pleine voie...
- ? convoiturage commode
- raccordt du pont existant sur ch. de l'aérodrome un peu pentu ! améliorer ?
- probablement moins cher ? (pas de giratoire à créer, ...)

205

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Avis sur le ½ échangeur Reventin Vaugris. Enquête publique jusqu'au 30 mars 2022
Texte de base

Au titre de citoyen et d'adhérent
EELV voici ma contribution à l'enquête publique sur le ½ échangeur :

Dans le rapport de Vinci p64 (Ingérop), nous observons une faible baisse du trafic à Vienne.
Seulement 9% dans la partie sud.

Trafics sur la RN7 / quais du Rhône A l'horizon 2025, le trafic sur les quais du Rhône baisse de l'ordre de -9% dans sa partie Sud (près de -2 000 véhicules par jour) et de -8% dans sa partie Nord (au Nord de la place Saint-Louis, avec -2 500 véh./j). En lien avec cette évolution, la baisse de trafic sur la place Saint-Louis est du même ordre de grandeur (-2 600 véh/j).



Page 42, nous observons un gain de temps de seulement 9 à 10 minutes.

> ➢ Gain de temps
>
> **Dans le sens Nord-Sud, cette variante permettrait de gagner 9 minutes aux heures de pointe du matin et 10 minutes aux heures de pointe du soir.**



Je m'interroge donc de l'intérêt d'aller dépenser plus de 25 millions d'euros dans un aménagement qui apportera de la pollution et qui ressemble plus à un aménagement, des années soixantes qu'un aménagement d'avenir.

Cette proposition permet donc de gagner moins de 10 minutes sur un trajet Reventin Vaugris -Lyon. Sur un trajet allant de 45 minutes à 1h50 ; dans le pire des cas, il y aurait donc un gain de temps de moins de 10% de temps.

De plus, quel sera le tarif d'un tel échangeur entre 1 et 2€ par trajets ?

S'il une personne travaille 24 jours par mois, il faudra donc qu'il ajoute à son budget entre 50 et 100€ sans compter le prix des carburants qui ne cessent d'augmenter. Qui pourra réellement se payer ce luxe ?

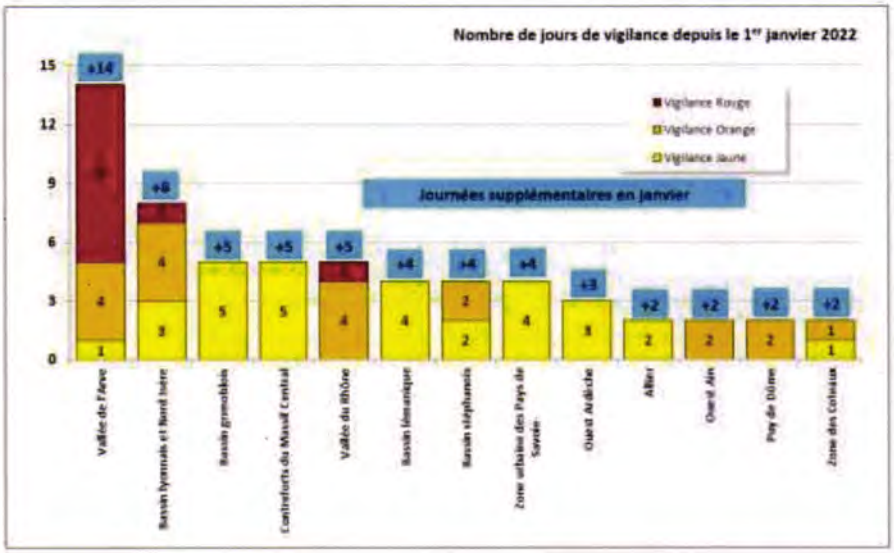
En plus du péage, il faut donc ajouter entre 6€ et 9€ par trajet, ce qui correspond à un budget mensuel de 288€ à 432 €. Un total par mois pouvant donc aller jusqu'à 532€.



D'un point de vue pollution, nous remarquons sur le graphique ci-dessous que le bassin Lyonnais et le Nord Isère dépassent souvent les seuils de vigilance jaune, orange et rouge. Augmenter la circulation automobile ne fera qu'empirer ces seuils dangereux pour la santé des habitants de cette zone.

NOMBRE D'EPISODES DE POLLUTION

Décompte du nombre de jours de vigilance pollution depuis le début de l'année 2022

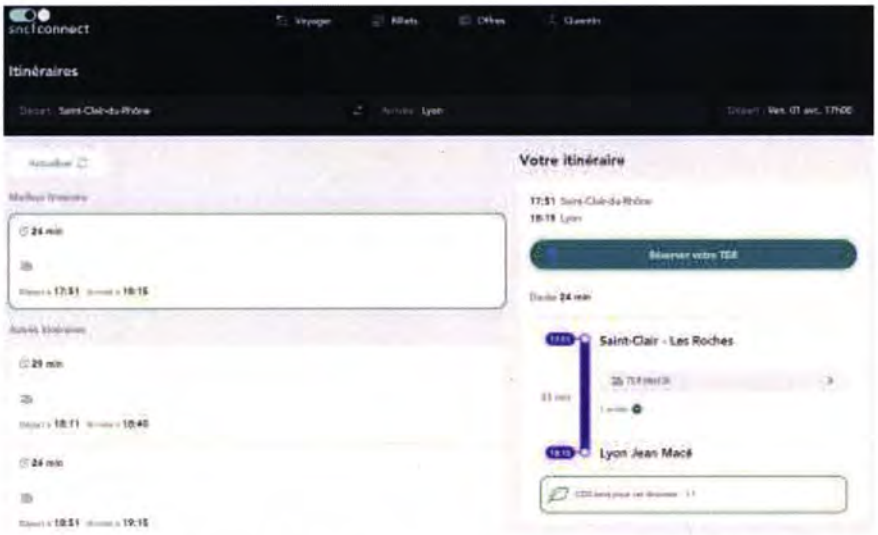


https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/fiche-bilan/bilan-janvier-2022-region-auvergne-rhone-alpes

L'argument de réduction de la pollution est lui aussi mensonger, "faciliter la voiture, attire la voiture", et bien sur la pollution. Au moment ou l'agglo adopte son 3eme plan de protection de l'atmosphère en lien avec la métropole lyonnaise, on peut se poser la question de la cohérence des actions. La main droite semble ignorer ce que fait la gauche.
Extrait : Les actions du PPA3 viseront donc à diminuer globalement la circulation routière, en favorisant différentes alternatives (covoiturage, vélo, marche à pied, etc.). Un soutien aux transports collectifs et ferroviaires sera renouvelé avec notamment la mise en place d'une tarification intégrée TER + TCL et d'autres réseaux urbains.

Une alternative existe et est bien plus avantageuse en temps, plus économique et meilleur pour la planète.

Si une halte ferroviaire était ouverte à Reventin, cela permettrait de rejoindre Lyon en moins de 30 minutes, il y aurait donc un gain de temps allant de 30 minutes à plus d'une heure par trajet.
Le gain de temps journalier serait donc de 1h à 2h.



D'un point de vue économique, un abonnement mensuel coûte seulement 84,40€ par mois. Cela représente donc un gain de 4 à 6 fois moins élevé que la voiture.



Par ce que la justice sociale et climatique devrait être prioritaire. Cette option d'ouverture d'une halte ferroviaire à la place d'un échangeur devrait clairement être prise en compte.

De plus, une halte ferroviaire permettrait également de relancer le débat des transports en commun dans l'agglomération de Vienne qui sont aujourd'hui insuffisants, surtout pour se déplacer dans toute l'agglo. J'ai personnellement hésité avant d'acheter une maison à Reventin Vaugris, et finalement je ne l'ai pas fait, car il n'y avait aucuns transports en commun (sauf un transport à la demande possible aux heures ou les actifs travaillent).

Je pense donc que l'a création d'un échangeur n'est pas nécessaire, mais si le choix d'un tel projet était à prendre en compte, il faudrait davantage écouter les premiers concernés, les habitants de la commune. Un projet alternatif est proposé et il a l'avantage de ne pas détruire la vie commerçante, culturelle, sportive et associative du village. La justice sociale passe aussi par l'écoute de ces premiers concernés et la vie du village.

Quentin Dogon

Marie-Paule BOILLARD
186, chemin du Vieux Pavé
38121 REVENTIN-VAUGRIS
tel. 06.80.11.91.04

206

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Reventin le 24 Mars 2022

Monsieur,

Habitant à Reventin-Vaugris depuis plus de 40 ans, il me paraît évident qu'un projet d'échangeur soit en cours.

Par contre, il est trompeur, voire malhonnête de faire signer des imprimés "favorable" ou "non favorable" par des habitants de communes non impactées par les nuisances qui seraient provoquées par un échangeur implanté en plein centre du village.

Il suffit d'avoir à rouler en direction de Reventin pour constater qu'une sortie au centre du village ralentirait énormément la circulation alors que celle choisie par la commune permettrait aux villages alentours de ne pas engorger le bas du village.

Ayant à traverser la Nationale 7 pour me rendre à Reventin village ou à Vienne je dois aller tourner au rond point qui serait envahi lourdement par les camions et véhicules venant de l'autoroute.

L'encombrement commencerait déjà sur le pont non prévu pour le croisement de camions et une circulation dense ainsi qu'une grande dangerosité pour les piétons et les 2 roues, alors que, la création d'un pont approprié serait plus judicieux.

Pour le pont en plein village on a d'ailleurs pas été prévu dans le 1er financement de l'agrandir mais des travaux seront rendus obligatoires pour élargissement et consolidation donc à rajouter au 1er projet présenté.

Il faut donc, en tant que budget, comparer ce qui est comparable et non pas escamoter des frais qui s'avéreront indispensables à court terme.

Comptant sur votre compréhension pour le bien-être de notre commune.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire, mes bien sincères salutations

208

Mme Patissier Fanny
80 chemin du Vieux Vaugris
38121 Reventin Vaugris
née le 4 décembre 1937
Handicapée

COURRIER ARRIVEE
25 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M le Commissaire - enquêteur

Je n'ai qu'une question à poser

Comment je vais sortir de chez moi ?

Salutations.

213

leo lagrange
FEDERATION

Léo Lagrange Centre Est
Le Karré
2 rue Maurice Moissonnier
69517 Vaulx-en-Velin cedex
Tel : 04 72 89 20 72

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Gestionnaire de
Mission d'animation « Saluant Animations »
1 Place des Arelis
38138 LES COTES D'AREY
Tel : 06.87.85.27.49

M. Denis Cuvillier,
Commissaire enquêteur
Enquête publique – Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud
Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Le 24 mars 2022,

Monsieur,

Responsable de la mission d'animation « SALUANT ANIMATIONS », regroupant les communes de Chonas l'Amballan, Les Cotes d'Arey, Reventin-Vaugris, Saint-Prim, je tiens à exprimer notre inquiétude quant à l'implantation du demi-diffuseur Vienne Sud.

En effet, tout l'été l'accueil de loisirs est basé au Gymnase de Reventin-Vaugris jouxtant la voie d'accès du demi-diffuseur. C'est 200 familles qui accompagnent 290 enfants différents sur l'été. Ces familles vont emprunter la route du demi-diffuseur pour accéder aux infrastructures et vont donc ajouter des véhicules sur cet axe qui sera déjà bien chargé par le trafic autoroutier. Certains enfants viennent au centre à pieds et les accès piétons seront coupés 4 fois par des giratoires rendant dangereux l'accès pour les piétons.

Les enfants accueillis devront aussi subir la pollution atmosphérique (particules fines, dioxyde d'azote, benzène), qui sera accru par l'augmentation de la circulation.

Autre point d'inquiétude : la nuisance sonore ; la proximité de ce flux de véhicule augmentera forcément le bruit et nous empêchera de proposer aux enfants des nuitées sous tentes que nous leur organisons chaque année.
En conclusion, ce demi-diffuseur comme proposée nous semble trop dangereux et impacterait la santé des enfants qui fréquentent le centre ainsi que les personnes qui y travaillent.

Sylvain ALVERGNAT
Délégué Territorial Animation
Léo Lagrange Centre Est

Catherine BONNETON,
Responsable de la mission d'animation

214

Monsieur PEPIN Jean-Paul
Président de la Vannerie reventinoise
Hôtel de ville
38 121 Reventin-Vaugris

Reventin-Vaugris, le 26 mars 20222

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Mr CUVILLIER
Commissaire enquêteur

Monsieur,

Je tiens à vous faire part, en tant que président d'une association reventinoise, de la position de notre association dans le cadre de l'enquête d'utilité publique en cours.

Ce projet va nuire au bon fonctionnement associatif de la commune en règle générale et pour la mienne en particulier pour plusieurs raisons :

- La zone sportive et de loisirs va être cruellement impactée alors que c'est dans ce secteur que se déroule un grand nombre de manifestations sportives et associatives tout au long de l'année.
  Impactée par le surcroît de pollution et de bruits : plus de trafic, moins de protection avec la destruction du merlon, et une proximité immédiate avec la voie d'accès à l'autoroute.
  Et que dire des effets jamais évoqués de la période estivale et de son trafic exponentiel de mai à septembre ? Chaque week-end, les bouchons s'accumulent au niveau de l'A7, de la barrière de péage actuelle, avant mais aussi après : la présence d'un échangeur à cet endroit va inciter les vacanciers à sortir ou rentrer ici pour éviter les points critiques (Wase donne ces indications) et donc nos évènements festifs seront encore plus impactés ;
- L'accès au centre du village sera bien plus difficile du fait de la configuration de cet échangeur : 3 ronds-points, plusieurs points étroits où on se croise difficilement, bien plus de trafic. Cela va dissuader nombre de personnes de monter au village (où se déroule notre activité) et donc de s'engager dans les pratiques associatives. Plusieurs des adhérents, plutôt des retraités, m'ont fait savoir qu'ils ne participeraient plus à notre association par crainte d'emprunter cet équipement ; c'est donc pénaliser les retraités et, parmi eux, les personnes plus âgées ;
- Ce point est d'autant plus paradoxal que, en 2018,la Commune a investi un budget important pour créer un pôle associatif au centre du village qui nous permet d'exercer notre activité dans des salles neuves, adaptées et bien équipées.

Monsieur le commissaire enquêteur, pourquoi s'entêter sur ce choix destructeur pour notre commune, et pour sa vie associative pour ce qui me concerne, alors qu'une autre solution existe et est proposée ? C'est juste incompréhensible pour le simple citoyen que je suis et encore plus pour le président d'association.
Alors, Monsieur, nous comptons sur votre écoute : pourquoi déporter tous les inconvénients sur une commune alors qu'une alternative pourrait éviter cela ?
Vous êtes un peu notre dernière chance dans ce qui devenu le combat de David contre Goliath.
Je vous remercie de votre lecture et vous prie d'agréer mes salutations distinguées.

215

Sébastien CHANAL
258, chemine de la Bastillère
38121 CHONAS L'AMBALLAN
s.chanal.38@free.fr

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M. Denis Cuvillier, commissaire enquêteur
Enquête publique –demi-diffuseur n°11
Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Chonas L'amballan le 23/03/2022

Monsieur le commissaire enquêteur,

Par la présente, je vous fais part de mes inquiétudes liées au projet de demi-échangeur tel que proposé au centre du village de Reventin-Vaugris.

En effet, si je partage l'idée de désengorger la circulation sur les communes de Vienne et Ampuis, l'emplacement proposé pour le projet ne me semble pas prendre en compte les aspects suivants :

I. **les conditions et la sécurité des déplacements pour les usagers locaux**
   - le projet ne permettra pas de réduire le nombre de véhicules déjà trop dense aux heures de pointe sur la D131 « route des cotes d'Arey » et la RN7 « le grand chemin ». Un réseau saturé n'est pas un gage de sécurité pour les usagers.
   - la réouverture du CARREFOUR RN7 / ROUTE DES CÔTES D'AREY, condamné il y a quelques années car trop accidentogène, ne me semble pas un progrès en matière de conditions de circulation, ni de sécurité.
   - Avec le développement des zones d'activité du Curtil et du Saluant à Reventin et la ZA Grand champs à Chonas l'Amballan, le flux de poids lourds traversant le secteur augmentera, perturbant encore un peu plus le trafic local et rendant la traversée du village encore plus dangereuse.

II. **l'accessibilité à l'agglomération Viennoise déchargée du trafic de transit**
   - Le projet n'a pas pour objet de réduire les flux de circulation sur la RN7 entre le rond-point de l'aérodrome et le rond-point du Vieux-Vaugris, ni sur la D131 au niveau du pont de l'autoroute. Les riverains des communes de Reventin, Chonas-St Prim et des Cotes d'Arey, ainsi que des communes les plus au Sud ne bénéficieront donc pas d'un accès facilité à Vienne. Seuls les quartiers Nord de Reventin (La Balme et l'Aubressin) pourraient bénéficier d'une amélioration du trafic, tout en sachant qu'ils sont actuellement peu perturbés par le trafic de transit.

III. **la sécurité des riverains des voiries secondaires qui actuellement supportent un trafic de transit pouvant être reporté sur l'A7**
   - Comment l'arrivée du demi échangeur à l'emplacement proposé permettra-t-il de sécuriser l'utilisation des voiries secondaires sur la commune de Reventin ? Le trafic ne sera pas réduit, il augmentera même probablement dans les prochaines années. Il ne me semble pas que les quelques aménagements proposés aillent dans le sens d'un progrès significatif en matière de sécurité routière, en particulier pour les enfants qui vont prendre le bus à pied ou les nombreux cyclistes avec qui nous partageons ce réseau. Le premier principe de sécurité à appliquer ne devrait-il pas être la suppression du danger (ici le flux de véhicule qui traverse la commune) ?

IV. **le cadre de vie général des populations du territoire par la réduction de l'exposition aux nuisances (pollutions atmosphériques et acoustiques) et plus globalement des émissions de gaz à effet de serre.**
    - Le projet aura pour effet de reporter une partie des nuisances actuellement subies par Ampuis et Vienne, sur la commune de Reventin. Il ne réduit en rien les pollutions atmosphériques ou sonores, il permet juste de déplacer ces problèmes.
    - Comme actuellement à l'entrée d'Ampuis, une rétention de véhicule est inévitable à l'entrée d'autoroute de Reventin. Ce bouchon aura pour effet d'augmenter les pollutions atmosphériques et sonores à proximité immédiate des équipements sportifs de la commune.

Ces aspects font pourtant parti des OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL ET MAJEUR DU PROJET DU DEMI-DIFFUSEUR DE VIENNE SUD, tel que présenté par Vinci et Vienne-Condrieu-Agglomération. A ce titre, ce projet devrait améliorer le cadre de vie de l'ensemble des riverains de Vienne-Condrieu-Agglomération, en particulier celui des Reventinois à qui il est demandé d'accueillir ces aménagements !

Il existe pourtant une étude de projet alternatif situé à quelques centaines de mètres au Sud du projet actuel qui me semble présenter les avantages suivants :

- Pas d'impact sur les habitations, ni sur les équipements sportifs de la commune (projet situé à l'écart des habitations)
- Accès à l'A7 sans traverser le village de Reventin, ce qui a plusieurs aspects bénéfiques :
    - Accès à Vienne facilité pour les riverains Reventin-Chonas-St Prim-Les Cotes d'Arey
    - Réduit les pollutions atmosphériques et sonores près des habitations situées le long de la RN7 et de la D131
    - Moins de véhicules dans le village pour plus de sécurité pour les riverains et les usagers
- Prise en compte du développement des zones d'activité de Reventin et Chonas (les camions pourront accéder aux entreprises des zones sans traverser le village)
- Parking covoiturage
- Cout du projet inférieur au projet actuel
- Moins d'impact sur les terres agricoles en culture
- ...

Je maintiens que le projet proposé par Vienne-Condrieu-Agglomération ne me semble pas le plus judicieux et espère que le projet alternatif pourra être étudié en toute impartialité, car il permettra à Vienne et Ampuis de retrouver un flux de circulation acceptable, tout en évitant de reporter ces mêmes problématiques sur la commune de Reventin-Vaugris.

Cordialement,

Sébastien CHANAL

Mme DAMAIN Martine
618 ch des Cimes
38121 Reventin Vaugris

215

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

le 27 Mars 2022

Rajout d'un complément à l'enquête publique, après une première contribution par lettre en date du 22 Mars 2022

D'un côté, lors du dernier conseil municipal du lundi 20 mars, Mr Kovacs, maire de Vienne nous fait part du trop nombreux passages de camions sur sa ville et il réitère au conseil communautaire du mardi 21 Mars, alors que d'autre part, en tant que président de VIENNE condrieu agglomération, il annonce sur le site embranché SNCF de St Romain en gal, l'implantation de Alstom qui possèdent déjà une usine sur Pont Evêque qui par son développement économique, va engendrer un trafic de transit important. Où est la bonne mesure.

De même, j'ai appris récemment pourquoi certains représentants communaux de la mairie de Reventin Vaugris ont démissionnés, à la suite de la découverte de certains documents concernant le demi échangeur (ceux ci ont malencontreusement disparus depuis). La prise de position du maire en faveur à cette époque pour le centre, alors que ses amis

→

et connaissances savaient qu'elle prendrait position pour le sud. Certaines informations qui auraient été cachées ou non divulguées ont été découvertes malencontreusement. Cherchez les erreurs, depuis le début, certains d'entre nous, je parle des Revendinois, se demandent pourquoi un tel acharnement pour le projet centre, et si justement cela débutait sur cette fameuse concertation publique totalement biaisée du départ.

On est en droit, tout de même de se poser quelques questions et surtout les bonnes.

Merci de votre attention

Jamain

(218)

DE HARO Jean
167 chemin des Pétrières
38 121 REVENTIN VAUGRIS

le 24 Mars 2022

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

A Monsieur le commissaire - enquêteur
Mairie de REVENTIN VAUGRIS

Objet : enquête publique
1/2 échangeur Centre de REVENTIN VAUGRIS

Bonjour Monsieur,

Je suis Farouchement contre le projet Centre !

Pourquoi ?

- Ce serait dramatique pour les habitants des lotissements,
- le village sera coupé en 2, condamnant ainsi les services et commerces.

- L'échangeur Centre provoquerait encore plus de bouchons sur la RN7 et tous les axes secondaires.

- 3 giratoires sur 1000 M, aux Heures de pointe, avec les camions, les cars scolaires et les voitures qui se croiseront.

- les uns pour accéder à l'autoroute.
- les autres pour rejoindre la RN7.
- Un semi remorque pour tourner à 360°, autour d'un giratoire, roule à environ 10 Km/H.

- En sachant que le Trafic passera de 1000 à 12 000 voitures et 600 camions/jour sur la commune.

- C'est obligé, ça bloquera partout. Pour un gain de seulement - 8% de Trafic à VIENNE.

TNZ →

On verra les mêmes bouchons de plusieurs Km, que je vois de ma fenêtre pour les départs et retours de vacances sur l'A7.

- Et ça, tous les jours !

- Au niveau Sécurité et pollution, ce serait dramatique si un camion transportant des matières dangereuses se renverse.

- Très près, il y a un stade, un gymnase avec plusieurs associations comme : Foot, basket, boxe, danse, gym, pétanque et aire de jeux. Il y a de la vie dans ce complexe sportif.

- Ça va devenir quoi ?

. Avec le risque d'un grave accident,

. Avec la pollution qui va considérablement augmenter, quand les sportifs de tout âges courent sur les terrains à pleins poumons.

- Nous avons 500 licenciés au Foot, dont les 3/4, sont des enfants. Je suis dirigeant, au club de Foot de l'U.S.R, au comité directeur, bénévole, et accompagnateur de l'équipe U20.

. On ne peut pas laisser faire ça, c'est inacceptable !

- Que vont devenir les modes doux. Nous sommes nombreux à pratiquer le vélo et la marche. Cela risque d'être dangereux et compliqué à l'avenir.

- J'ai lu dernièrement un article au sujet "égoïste" la commune de REVENTIN VAUGRIS. C'est FAUX !

- la commune, à son lot de nuisances :

1) Je suis à 300 M à vol d'oiseaux de l'A7, c'est des vagues de camions qui se croisent tous les jours. C'est pénible au niveau sonore.

TNZ →

COURRIER ARRIVEE
28 AOU 2012
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

2) le pont barrage
3) la déchetterie
4) la station d'épuration.

Ça suffit, la coupe est pleine ! On fait croire aux gens que tout ça est situé sur VIENNE SUD, C'est FAUX !

Toutes ces nuisances sont sur la commune de REVENTIN VAUGRIS.

- Car, il y a une autre alternative à ce projet Centre. A 1,2 Km plus au Sud, au niveau de la zone du Salvaut, les élus de la commune ont proposé une implantation moins dérangeante, plus aérée, respectant la Sécurité et moins chère.

- Il faut que le projet Sud étudié par un bureau d'études spécialisées soit remis sur la table de la discussion. Ce serait logique, la majorité du trafic vient du Sud de REVENTIN VAUGRIS.

Enfin, je vais terminer en disant :
"Nous vivons une drôle époque, une époque Formidable où c'est chacun pour soi, Dieu pour tous". Je veux parler des communes environnantes qui nous ont abandonnées, en votant le projet centre. Je sais que cela ne va pas faire avancer le débat, mais je tenais à le dire.

- Malgré tout, je ne baisse pas les bras et avec l'ensemble des opposants au projet centre, on luttera jusqu'au bout.

Je vous prie, Monsieur d'agréer mes sincères salutations.

(219)

Mme Paulette Méchaud
Lotissement les Barbettes
Chemin des Jones
38 121 Reventin Vaugris

Reventin Vaugris le 28.03 2022

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire,

Je souhaite vous faire savoir par ce courrier que je ne suis pas favorable au projet d'échangeur au centre de la commune. Celui-ci va amener un trafic intense sur la seule voie qui dessert la commune et, avec les 3 ronds points, la circulation sera difficile.
Je suis une personne âgée et je ne vois pas comment je vais faire pour circuler, je ne vais plus pouvoir prendre ma voiture et cela est très préjudiciable car je serai plus isolée.
Je comprends qu'il faille penser aux personnes qui travaillent à Lyon mais il faut aussi penser aux retraités.

la solution au Sud n'a pas tous ces inconvénients et me permettra de continuer à œuvrer dans ma commune alors, Monsieur le Commissaire, pensez aussi à nous

Je vous remercie de votre attention

Cordiales salutations

[illegible]

220

Eliane Tonoli

186 rue des écoles

38121 Reventin Vaugris

Reventin Vaugris, le 28/3/22

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Complément à ma contribution n°3

Monsieur le commissaire enquêteur,

A propos de l'étude « air et santé »

En B.03 p177, dans le paragraphe VIII.1.3 « estimation des émissions de polluants », on nous dit que 20 sites ont été mesurés sur la zone de l'agglomération de Vienne Condrieu dont 8 sur la commune de Reventin Vaugris. Parmi ces 8 sites, le dossier classe 2 sites en typologie « influencé » et 3 sites en typologie « trafic ». (trafic = sous pollution de la voirie, influencé = éloigné de la route mais sous influence de la pollution de la voirie B.09 p376)

Les 3 sites de typologie « trafic » sont directement situés en bordure de l'A7 et en bordure de la RN7. Ce classement nous conforte qu'en bordure de la RN7 il y a donc une forte pollution induite par le trafic automobile.

Les 2 sites de typologie « influencé » sont le lotissement « la Plaine » et près du complexe sportif. Ce classement nous montre également que ces 2 zones sont sous influence de la pollution atmosphérique alors .....qu'il n'y a que l'A7 lors de ce bilan initial.

>>>>>>>> Comment le projet centre compact prend en compte l'augmentation de la pollution le long de la RN7 ?

>>>>>>>>> Comment le projet centre compact prend en compte l'augmentation de la pollution aux abords du complexe sportif ?

La réponse est en B.04 p273, dans le paragraphe « Impacts bruts » :

« Les modélisations mettent en exergue plusieurs zones où les concentrations sont importantes par rapport à l'ensemble de la zone : le long de l'A7 et le long de la RN7 (= Reventin Vaugris).»

Quant à l'évolution des concentrations dans les scénarios avec projet et sans projet :

« Les concentrations augmentent au niveau du demi diffuseur, sur l'A7 au nord du demi diffuseur et le long de la RN7 au sud du demi diffuseur (= Reventin Vaugris). Toutefois, ces augmentations sont très faibles <1%.

La conclusion du dossier centre compact est :

*« **D'une manière globale**, le projet induit une diminution des émissions pour les populations du territoire notamment les zones les plus denses »*

Puis dans le paragraphe « Application des mesures d'atténuation » p 273:

*« Compte tenu des **bénéfices globaux**, aucune mesure de réduction n'est envisagée »*.....

Puis pour terminer dans le paragraphe « Impacts résiduels »

« Les impacts résiduels sont très faibles »

Avec une explication :

*« **Globalement**, le projet permet d'améliorer..... A l'inverse, **localement**, bien que le projet entraîne .... positifs à l'échelle de l'aire d'étude, **des secteurs supportent l'augmentation de trafic et subissent par conséquent une augmentation des concentrations en polluants (+1% au maximum) : au niveau du demi diffuseur sur l'A7 au niveau de Vienne et le long de la RN7 au Sud du demi diffuseur** (= Reventin Vaugris)»*

>>>>>> Ce projet fait donc le constat des nuisances atmosphériques existantes et de leur augmentation à venir sur les zones de la RN7 à Reventin Vaugris et Chonas, le long du futur mode doux et près du complexe sportif.

Mais ce projet centre compact :

1-Considère que les nuisances sont pré - existantes et ne le concernent pas

2-Considère que les augmentations des nuisances sont trop faibles pour être traitées

Quand on est Reventinois et qu'on voit ces conclusions, de nombreuses réflexions nous viennent en tête :

-Quelle injustice car tout cela pourrait être évité ! *Principe à mettre en œuvre dans tout projet d'infrastructure « **EVITER** » !!! Pièce B.04 p198*

-Les riverains de la RN7, même s'ils ne sont pas nombreux, vivent dans la pollution et celle-ci va augmenter avec le trafic prévu mais cela n'intéresse pas le projet centre compact

-Les piétons (souvent des jeunes) et les cyclistes, usagers du « mode doux » vont subir une pollution de type « trafic », mais ce n'est pas important pour le projet centre compact

-Les usagers du centre sportif, qui sont déjà dans la pollution, vont être encore plus près d'une bretelle d'autoroute et d'un giratoire mais ce n'est pas significatif au regard des statistiques du projet centre compact.

-Les reventinois ne sont pas considérés dans l'agglomération...

-Nous devons subir et nous taire....

-Ce projet déplace les nuisances du péage de Verenay au futur péage de Reventin Vaugris : c'est le seul objectif du projet centre compact... !!????

-La qualité de vie est prise en considération pour certains habitants de l'agglomération mais pas pour tous....

-Il y a une forte discrimination entre les habitants de l'agglomération jusqu'au risque de provoquer des divisions, des conflits entre eux : pour ou contre le projet ?

-Nous ne sommes pas assez nombreux à subir les préjudices donc on ne nous compte pas : ce n'est qu'une question de quantité ....

-Question de quantité... ? de pouvoir... ?, d'argent ... ?, de profit... ?, d'amour propre ? On est en droit de se poser des questions sur les raisons de ce choix....

-Le bon sens, l'humanité, la prise en considération de l'humain, de tous les humains... J'ai l'impression que tout disparaît et qu'un projet initial fait pour améliorer la vie humaine, va finir par la détruire à Reventin Vaugris et Chonas l'Amballan... pour des raisons incompréhensibles....

-Pour un Viennois ou un riverain de Verenay, qu'est ce que cela change si l'échangeur est au centre ou au sud de Reventin ? Rien ! **Perdons-nous notre bon sens** ?

-N'oublions pas que nous sommes en période de changement climatique... de risque de remise en cause de la vie terrestre pour l'homme...

Soyons un peu plus humbles dans nos discours et décisions d'humain...

Alors que, le projet sud ÉVITE cet accroissement de trafic sur la RN7 et pourrait induire une diminution des nuisances dans la zone du mode doux et le long de la RN7...

Alors que, le projet sud ÉVITE la construction d'un giratoire EST embouteillé perpétuellement et d'une bretelle d'accès à l'autoroute, sources de nouvelles nuisances atmosphériques, près du lotissement et du centre sportif...

...On nous présente un projet centre compact qui ne prend en considération qu'une partie des citoyens.

Je suis opposée au projet centre car il nie toutes les informations concernant un accroissement des nuisances sous prétexte que peu « d'humains » sont impactés.



221

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Danielle Chavasse
82 chemin du Lièvre
38121 Reventin-Vaugris

Monsieur le Commissaire enquêteur

Ayant déjà donné un avis sur une première contribution en m'opposant au projet au centre de notre commune et favorable au sud, je vous adresse une 2ème contribution, concernant l'analyse multi critères contestable, élaborée par le maître d'ouvrage, et qui paraît totalement biaisée.

Sur 10 critères mentionnés par le maître d'ouvrage, cf,tableau de la pièce A page 34.
1er critère-**Attractivités.** Pastille rouge, au sud, jaune au centre compacte.
Comment est justifié cette différence de traitement avec une moins bonne attractivité au sud alors que les 2 projets ne sont qu'à 1km d'écart ? Le drainage du trafic se faisant essentiellement par le sud(80%)

2ème critère - **Gain de temps** pastille rouge au sud, verte au centre-compact , une différence de traitement encore plus grande pour 1minute perdue pour les usagers venant du nord, ou de l'ouest mais pas pour ceux venant du sud….qui arriveront plus vite sur le demi-diffuseur.

3ème critère -**Sécurité sur L'A7**, mais pas sur la départementale 131, concentration de tous les trafics, locaux et accès au péage autoroutier en direction de Lyon. Le maître d'ouvrage ne s'intéresse pas à cette portion de voie de 400 mètres avec trois rond-points ,dont 2 sous dimensionnés, à l'endroit stratège des déplacements de vie de la commune de RV, mais uniquement à l'immersion des véhicules qui prendront l'A7. La commune de RV n'est pas représentée dans ce critère.

4ème critère -**Gêne travaux,** pastille jaune au sud, verte au centre-compact. Comment la gêne que va engendré le bruit , la pollution, la complexification du trafic au centre proche d'un habitat beaucoup plus dense, avec un complexe sportif, un lotissement, peut-elle avoir un traitement favorable ,(pastille verte) ,alors qu'elle est traitée au sud comme étant plus impactante négativement, malgré un nombre infiniment moindre de bâtiments privés , et qu'elle ne gênera pas la fluidité du territoire au centre, laissant la D131 à son trafic actuel.

5ème critère **Cadre de vie,** la différence de traitement, vert au sud , acceptable, mais jaune au centre, c'est-à-dire modérée ne s'explique pas. L'incidence est sous représentée de par son emplacement et pourrait facilement être projetée avec une pastille noire.

6ème critère - **Emprises agricoles.** Ici les emprises sont de facto plus impactantes au sud avec un projet qui n'a pas bénéficié des études approfondies d'Ingérop et dont on observe une sensible diminution de surface grâce aux études de Mediae en 2021. D'autre part ,les avis d'agriculteurs sur la qualité des terres , semblent donner une préférence au centre.

7ème critère -**Emprises foncières ;** pas de remarques particulières, n'ayant pas les éléments pour en contester la teneur.

8ème critère -**Développement économique.** Pourquoi une différence d'incidence sur le développement économique entre 2 projets proches l'un de l'autre et qui serait le meilleur au centre, pastille verte ? Et pas au sud en jaune ?

9ème critères – **Environnement.** Une analyse équivalente entre le sud et centre (jaune), alors que au sud, les nuisances; bruit, pollution et augmentation de trafic(qui sera plus fluide au sud) se trouveront à distance des habitations privés et de la zône de loisirs et sportives.

10ème critère - **Coût d'investissement;** les coût retenus, ont été évalués, lors d'une première étude en 2016 revue plu tard avec un ajustement favorisant une économie, et mise en évidence par le bureau d'étude de Mediae. D'autre part les coûts sont-ils un critère plus important que la sécurité ?

Merci Mr le Commissaire enquêteur de votre attentive lecture.

Ci-joint le tableau multi-critère élaboré par le maître d'ouvrage en 2016

D.Chavasse

le 28/03/2022

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE
VENTIN-VAUGRIS

III.4.3. Prise en compte de la concertation publique et raisons pour lesquelles le choix d'implantation du demi-diffuseur a été retenu

Bilan	Synthèse des analyses multicritères
Variante Nord	La zone envisagée pour l'aménagement de la variante s'inscrit dans un secteur à dominante agricole et peu habité. Les nuisances sur le cadre de vie sont donc faibles. A l'inverse, elle constitue la solution avec la plus forte incidence sur l'environnement. La ressource en eau (deux cours d'eau à rétablir) et plusieurs zones à fort enjeu (zone de refuge pour la grande faune, zones humides, zone intéressante pour les reptiles et des pelouses sèches) sont notamment impactées. L'emprise sur les terres nécessaires à la réalisation du projet reste raisonnable (45 000 m²) comparée aux autres variantes. Elle nécessite l'acquisition d'emprises foncières pour environ 40 000 m² (hors domaine autoroutier et terres agricoles). Concernant les aspects de sécurité, l'entrée sur l'A7, située en courbe dans un secteur contraint, présente des situations inconfortables pour les automobilistes. Elle présente la solution la plus attractive concernant le report de trafic (15 à 20% de plus que les autres variantes) avec un gain de temps qui, bien que plus faible que la variante Centre, reste intéressant pour les usagers. La variante Nord présente d'importants travaux d'ouvrages d'art et des impacts sur la circulation de l'A7. La construction d'une tranchée couverte sous l'autoroute A7 pour permettre le rétablissement de la voie d'entrée du nouveau demi-diffuseur nécessite 14 mois de délai, de lourds travaux de terrassement et la déviation de l'autoroute sur 2 périodes pour une durée totale de 12 mois. Elle est aussi la variante la plus coûteuse.
Variante Centre	Située à proximité immédiate de la barrière de péage en pleine voie, la variante Centre ne nécessite pas de lourds travaux en termes d'ouvrages d'art et n'a que peu d'impact sur la circulation de l'A7. Les incidences sur l'environnement sont également modérées et concernent essentiellement le ruisseau des Crozes et de possibles nuisances en lien avec la proximité de secteurs habités (quartier de la Plaine notamment). Cette variante nécessite l'acquisition d'emprises foncières et agricoles (environ 57 000 m² de terres agricoles et 21 000 m² de surfaces, hors domaine autoroutier et terres agricoles). La variante Centre a la plus forte incidence sur les gains de temps de parcours. Dans le sens nord-sud, elle permet de gagner 10 minutes aux heures de pointe du matin et 11 minutes aux heures de pointe du soir. Le report du trafic reste attractif (8 680 véh/j en 2021).
Variante Sud	La variante Sud se situe dans un secteur peu habité mais à forte dominante agricole. L'impact sur le milieu de vie est donc faible et l'emprise foncière réduite à environ 26 000 m² (hors domaine autoroutier et terres agricoles). Elle présente une incidence notable sur l'environnement et s'inscrit en zone inondable du Saluant (également corridor écologique important). L'insertion du projet nécessite l'acquisition d'environ 125 000 m² de terrains cultivables. En ce qui concerne l'aspect sécurité, la création de la voie d'entrecroisement peut induire des situations inconfortables pour les automobilistes. De plus, les travaux relatifs à la construction d'un nouvel ouvrage sur l'A7 entraînent une gêne à la circulation. La variante Sud, du fait de sa distance avec le diffuseur de Condrieu, se trouve être la moins intéressante en termes d'attractivité, de report de trafic et de gain de temps de parcours. Elle impose le passage de deux gares de péage.

COURRIER ARRIVEE
28 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Les variantes d'implantation du demi-diffuseur ont été présentées en concertation publique durant l'été 2016 (cf. VII « Bilan de la concertation »).

Le **bilan de l'analyse multicritère** est présenté dans le tableau suivant.

Figure 18 : Synthèse de l'analyse multicritère des variantes d'implantation

Critères évalués	Nord	Centre	Sud	Centre Compacte
Attractivité	🟢	🟠	🔴	🟠
Gain de temps	🟠	🟢	🔴	🟢
Sécurité sur l'A7	🔴	🟠	🔴	🟢
Gêne travaux	⚫	🟢	🟠	🟢
Cadre de vie	🟢	🟠	🟢	🟠
Emprises agricoles	🟢	🟠	⚫	🟠
Emprises foncières	🔴	🟠	🟠	🟢
Développement économique	🟠	🟢	🟠	🟢
Environnement	⚫	🟠	🟠	🟠
Coût d'investissement	⚫	🔴	🔴	🟠

Incidence faible ou positive	Incidence modérée	Incidence forte	Incidence la plus élevée
🟢	🟠	🔴	⚫

Source : D'après le dossier de concertation, ASF (2016)

223

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M. Denis Cuvillier, commissaire enquêteur
Enquête publique – Projet complément
demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud
Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Monsieur,

Par ce courrier je tiens à vous apporter mes remarques sur ce projet de demi-échangeur situé au CENTRE de notre commune de REVENTIN VAUGRIS.
Je vais vous expliquer en quoi il est inapproprié dans sa réalisation tant pour des raisons écologiques et de santé, que pour son lieu d'implantation.

Je suis ancienne élue de la commune de Reventin Vaugris et me suis battue dès octobre 2016 avec l'équipe municipale pour être entendue sur la réalisation de ce projet. Aucune concertation avec les élus et la population n'avait jusqu'à cette date été réalisée. C'est grâce à ces nouvelles élections et la mise en place d'une nouvelle équipe municipale que nous avons pu prendre connaissance du dossier et échanger avec les décideurs.

Depuis plusieurs années, nos représentants politiques, les représentants d'associations écologiques, les scientifiques nous interpellent à court terme sur les conséquences irréversibles liées au changement climatique que nous allons subir dans un avenir proche. On interpelle sans cesse les citoyens en leur demandant de changer leurs habitudes de consommation, de transport... afin de stopper cette dégradation du climat. Et pourtant, au même moment, des dirigeants politiques décident de favoriser à nouveau l'utilisation de la voiture individuelle en créant un nouvel accès à l'autoroute A7 afin que les habitants du Sud de la région Lyonnaise se déplacent en direction du NORD. Où est la cohérence dans cette approche ? Ne faut-il mieux pas repenser la mobilité dans notre région et particulièrement sur notre territoire ?
Nous avons sur notre commune une ligne ferroviaire qui pourrait aisément être utilisée dans cet objectif. Transporter les travailleurs de notre secteur jusqu'à LYON tout en respectant les engagements pris par nos représentants politiques locaux et nationaux afin de préserver notre environnement.

Le développement urbanistique au SUD et l'accroissement exponentiel de la population que notre territoire a connu depuis plus de 20 ans est considérable, mais AUCUNE réflexion sur l'organisation de la mobilité n'a été réalisé en conséquence.
La réalisation de ce demi-échangeur imposé sur notre commune ne réglera pas les problèmes de mobilité mais ne fera que les reporter temporairement ; nos villages et villes du secteur SUD continuant sans cesse leur croissance urbanistique.
Pourquoi devrions-nous subir ce projet par manque de réflexions antérieures ?

Concernant la réalisation de ce projet et de ces aménagements, nous avons alerté dès 2016 Mme la Sous-préfète, le Préfet et VINCI pour les informer :

- Que la largeur du pont était insuffisante pour le projet envisagé.
- Que l'étroitesse de la route depuis la N7 jusqu'à la RD131 après le rond-point ne permettait pas à un camion et une voiture de se croiser ! Cet élément technique n'a pas été étudié par la société VINCI puisqu'elle n'a pas la gestion de la N7 et de la RD 131.
- Que la mise en place de ronds-points successifs ne fluidifiait pas le trafic routier,
- Que l'augmentation du trafic aux abords de notre commune allait générer des problèmes de circulation entre nos deux secteurs de village notamment durant les périodes matinales et fin de journée quand les parents vont récupérer leurs enfants à l'école située dans le village
- Que l'augmentation du trafic va considérablement rallonger la durée du trajet des transports scolaires allant à Vienne, nos enfants se lèvent déjà à 6 h 15 le matin...Faudra-t-il encore raccourcir leur nuits de sommeil ?
- Que la proximité du demi-échangeur avec notre complexe sportif et son stade de foot sera très nuisible pour les enfants jouant sur les terrains de foot. Aujourd'hui un important corridor végétal les protège du trafic de l'A7.

Par ailleurs,

- Ce demi-échangeur ne baissera pas de 10% la circulation dans le centre de Vienne, car la plupart des camions se dirigent non pas sur l'A7 mais en direction de St Quentin Fallavier grande zone logistique et industrielle de notre secteur.
- Le coût du péage limitera son utilisation ce qui est déjà le cas pour l'utilisation du péage de Verenay. J'empreinte cet itinéraire depuis de nombreuses années et je peux vous affirmer que de plus en plus de conducteurs venant de Lyon passent dans le centre de Vienne donc par la N7 et ne sortent plus au péage de Verenay. Par souci d'économie certainement.
- Il y a certes une circulation dense et compliquée sur cette portion de trajet entre le SUD de Reventin et le Nord de Vienne, mais sur deux périodes relativement courtes de la journée le matin entre 7 h 30 et 8 h 30 et le soir entre 17 h et 19 h 00. Cela justifie t – il un investissement si conséquent ?

Nous savons depuis le dernier COPIL que la solution centre a désormais un budget plus élevé de 20 à 25%, soit environ 26 millions d'euros contre 21 millions d'euros budgété au départ, car des aménagements supplémentaires sont à prévoir !
La notion de coût plus élevé - 26 millions pour la version SUD contre 21 millions pour la version centre - était pourtant <u>le frein principal</u> du COPIL pour valider la solution SUD.

En tant qu'élue, j'ai également participé à l'établissement du nouveau SCOT 2040 validé en décembre 2019.
Voici ce qui a été prévu dans ce nouveau SCOT (extraits pris dans le PADD et DOO) :

Objectif 3 du PADD : Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

- *RECOMMANDATIONS En-dehors des grandes agglomérations, en dépit de la faiblesse de l'offre de transports en commun, il s'agit de promouvoir des modes de déplacement plus «durables» répondant à l'objectif de réduction des pollutions et émissions de gaz à effet de serre...*

- *L'aménagement et la valorisation des «pôles-gares» représente un objectif important pour le Scot (gares de la vallée du Rhône, pôle gare d'Annonay). Il est souhaité que la desserte en transport ferroviaire poursuive son amélioration : confort des rames, fréquence des arrêts, vitesse de liaison...* ***La réouverture de la halte ferroviaire de Reventin-Vaugris, à l'étude, permettra d'améliorer la desserte locale dans la partie Nord du Scot.***

- *Prendre en compte les pollutions atmosphériques Les infrastructures routières qui traversent le territoire et les industries présentes sur les Rives du Rhône sont des émettrices importantes de polluants atmosphériques. Certains modes de chauffage à base de fioul ou de bois contribuent également à ces émissions de particules et de CO2. La démarche de Scot ne peut avoir que des effets indirects sur les pollutions atmosphériques, en limitant l'exposition des populations aux émanations, en favorisant un report des moyens de transport les plus émetteurs vers des modes plus économes, en réduisant les déplacements motorisés sur son territoire, en promouvant le remplacement des modes de chauffage, etc.*

- **Prendre en compte l'exposition aux pollutions et nuisances sonores dans les choix de développement**. *La bonne desserte autoroutière, routière et ferroviaire du territoire a pour corollaire la présence d'infrastructures structurantes sur le territoire, supportant des trafics à l'origine de nuisances acoustiques pouvant être importantes, notamment en vallée du Rhône. Des distances de recul ou la réalisation d'aménagements spécifiques seront nécessaires pour concilier l'enjeu d'amélioration des dessertes et de renforcement des centralités.* ***Ces orientations contribueront également à réduire l'exposition des habitants aux pollutions atmosphériques.***

- *Favoriser des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle par des aménagements adaptés L'objectif du Scot est de renforcer l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle en anticipant les besoins d'aménagement qui faciliteront leur pratique. Ainsi, plusieurs orientations contribueront à cet objectif :*
  - *Le développement de l'urbanisation au plus près des réseaux de transport collectif existants ou en projet.*
  - *Le renforcement des centralités autour des gares ferroviaires.*
  - *L'aménagement d'espaces dédiés au covoiturage, en créant des parkings spécifiques ou en confortant des parkings relais.*
  - *La réalisation d'itinéraires cyclables et piétonniers.*

- *3.1 - Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (extrait du PADD)*
  Le territoire accueille un réseau de transports en commun qualitatif, avec en particulier un bon réseau TER (axe Lyon - Valence, axes Lyon - Saint-Étienne et Lyon - Grenoble à proximité, liaison car Annonay – Le Péage-de-Roussillon - Lyon). L'usage de ces services est de plus en plus important, et l'aménagement des gares, de plus en plus saturées, représente un sujet important. ...
  Au-delà de l'amélioration des gares existantes, les élus du Scot souhaitent affirmer leur ambition de réouverture de la halte ferroviaire de Reventin-Vaugris, et de développement d'un nouveau pôle multimodal au niveau de la halte ferroviaire de Salaise-sur-Sanne.

- ***3.3 -** Atténuer **les nuisances du trafic routier** (extrait du PADD)*
  Le territoire accueille des infrastructures majeures, qui génèrent des trafics de premier ordre (déplacements domicile travail, flux de transit qui traversent le territoire). Le trafic routier est régulièrement saturé, notamment sur les axes de la vallée du Rhône. Le développement de la population sur le territoire accroit progressivement les trafics, et un phénomène d'aggravation de la congestion est à anticiper pour les prochaines années. Le trafic automobile génère des risques et des nuisances, en particulier en termes de pollution, de nuisances sonores. Le transport de matières dangereuses (transit ou desserte d'industries locales) génère également des risques sur les grands axes. Limiter l'impact des trafics sur le cadre de vie L'ambition est de limiter l'impact des trafics, en favorisant leur fluidité et en prenant en compte les risques et nuisances dans l'aménagement des infrastructures routières et de leurs abords. Il s'agit, en particulier, de traiter qualitativement les abords des grands axes au niveau des

principales traversées (traitement des espaces publics, végétalisation, adaptation des modalités de construction...). L'objectif est d'atténuer la perception de la congestion et de réduire les nuisances sonores avec des modalités constructives adaptées. Les travaux d'aménagement des axes routiers devront également intégrer un objectif.

Je ne crois pas que ce projet de demi-échangeur au centre aille dans le sens du SCOT en vigueur.

Durant 2 ans, l'équipe municipale a fait réaliser des études de faisabilité, de trafic, des études de qualité de terrains agricoles et d'autres encore pour démontrer au COPIL que la solution SUD était la plus favorable.

CETTE solution SUD est la solution la MIEUX adaptée, et ce, pour plusieurs raisons :

- Le flux de trafic vient majoritairement du SUD de Reventin Vaugris
- La solution SUD n'a pas d'impact pour les riverains
- La solution SUD n'a pas d'impact sur la connexion de notre commune entre ses différents quartiers
- La solution SUD n'a pas d'impact sur notre complexe sportif
- La solution SUD a moins d'impact sur les nuisances sonores et la pollution atmosphérique pour les riverains, les sportifs, car plus éloignée des habitations, comme le prescrit le SCOT.

Enfin, la solution SUD serait en connexion directe avec la **zone du Saluant** qui comporte aujourd'hui des sociétés de transports, usine de fabrication et stockage, et qui à la suite de la validation du nouveau SCOT voté en 2019 aura une capacité d'évolution de **29 hectares** (VOIR TABLEAU p82 du DOO du SCOT 2019).
Cette zone industrielle sera directement favorisée par un accès à l'autoroute ce qui est voulu par les élus dans le cadre du développement du territoire apportant ainsi des emplois de proximité.

Durant 4 ans nous avons rencontrés tous les acteurs liés à ce projet, la sous-préfète, le préfet de l'Isère, le vice-président en charge des transports de la région, le président du département, les élus de l'agglomération, la société VINCI.

NOUS AVONS ETE ECOUTE, MAIS PAS ENTENDUS !

Nous vivons sur ce territoire, nous vivons dans ce village et ses alentours.
Si ce projet doit se faire, NOUS savons que la meilleure solution c'est incontestablement LA SOLUTION SUD.

Pour finir je dirai qu'il est TEMPS de prendre la mesure des enjeux climatiques, de santé, de bien-être et d'engager les moyens nécessaires afin d'obtenir une mobilité durable, intelligente, fonctionnelle et concertée avec les populations de notre territoire.

Bien cordialement,

V BAZILE

224

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M. Denis Cuvillier, commissaire enquêteur
Enquête publique – Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud

Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Monsieur,

Je souhaite m'exprimer sur le projet du demi-échangeur centre qui a été validé.

Je m'oppose à l'implantation au centre qui n'est pas du tout cohérente avec le trafic dont il est question et qui vient à 80% du SUD de notre commune.

Je ne conteste pas son utilité même si je pense que cela ne résoudra pas l'ensemble des problèmes liés au trafic sur ce secteur.
Il aura un engorgement des véhicules venants de la RN7 sur les 3 ronds-points consécutifs prévus. Certains véhicules venant du SUD emprunteront le chemin de l'aérodrome traversant une zone industrielle et logistique avec circulation de véhicules poids lourds, chemin qui deviendra une zone plus accidentogène.

Je trouve donc tout à fait censé que cette infrastructure qui capte les flux du SUD soit positionnée le plus au SUD de notre commune, proche de la zone industrielle, proche du rond-point de l'aérodrome avec une bien plus grande facilité d'accès depuis la RN7 après quelques aménagements.

Lors la concertation il n'y a d'ailleurs eu de 17 voix d'écart entre la solution SUD et celle du centre (seulement 42 voix entre la solution SUD et les 2 variantes centre) ; ce qui prouve que les futurs utilisateurs n'ont pas de préférence tranchée sur son implantation.

L'implantation au SUD du demi-échangeur permettra de conserver la mobilité entre les quartiers de notre village sans avoir à subir les bouchons matin et soir comme c'est le cas sur le N7 tous les jours. Cela permettra également de préserver notre complexe sportif et les habitations à proximité hors de toute pollution et nuisances supplémentaires.

Sincères salutations.

Patrick BAZILE
Reventin Vaugris

Gilbert et Michèle BAULE
48 rue de la Mulatière
38138 LES COTES d'AREY.

(226)

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

PROJET ECHANGEUR CENTRE
REVENTIN VAUGRIS.

Nous ne validons pas le projet actuel pour les raisons suivante :

- Problèmes d'insécurité et dangerosité pour les enfants piétons, cyclistes désirant accéder aux équipements sportifs et salle d'animation. La traversée du pont demanderait une grande vigilance.
- Sur ce même pont espace insuffisament sécure lors du croisement de camions ou bus.
- Des bouchons aux ronds points et axes secondaires
- Pollution supplémentaire pour les habitations à proximité dûe à l'augmention du trafic et ces bouchons.
- Effet d'emprisonnent pour ces habitants derriere un mur anti-bruit.

Quelles solutions envisagées pendant la période de travaux, lesquels impacteraient fortement la circulation.

Pour le projet sud :
- Pas d'habitations à proximité
- Plus de Possibilités pour les amenagements .../...

- Période de travaux plus facile à mettre en place.

227

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

A 7 ÉCHANGEUR VIENNE SUD

OBSERVATION : je suis contre le projet.

je fais la danse au gymnase de Reventin
et j'ai peur que ça sera trop dangereux.

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

INFORMATIONS PERSONNELLES :

Alena Burgaud

ALENA BURGAUD (8 ANS)
669 CHEMIN DES CIMES
38 121 REVENTIN- VAUGRIS

228

Monsieur ROUSSET Eric
578 Chemin de Vitrieu
38150 VERNIOZ

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Denis CUVELLIER
Commissaire enquêteur
MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS
85 Rue de la Mairie
38121 REVENTIN VAUGRIS

Le 27 mars 2022

Monsieur,

J'habite la commune de Vernioz qui est traversé par la départementale D37

L'ouverture d'une entrée d'autoroute va générer une augmentation du trafic des voitures venant des communes de Beaurepaire , Cour et Buis et des ses environs.

De plus mes petits enfants habitent REVENTIN, ils vont connaître plus de nuisances sonores, et de pollution.

Je suis opposé au projet de la création de cette entrée d'autoroute

Veuillez agréer Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués

ROUSSET Éric

Rousset

229

Alexandre CARRIER
665 Chemin des cimes
38121 REVENTIN VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Denis CUVELLIER
Commissaire enquêteur
MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS
85 Rue de la Mairie
38121 REVENTIN VAUGRIS

Le 27 mars 2022

Monsieur,

Nous habitons la commune depuis 20 ans
Nous connaissons déjà des nuisances sonores et de pollution avec le trafic autoroutier

L'ouverture d'une entrée d'autoroute va générer une forte augmentation du trafic des voitures, de camions

Nous n'aurons plus la possibilité de prendre la Nationale 7 , que nous avons déjà du mal à prendre à ce jour
Cela va engendrer un trafic sur la route de l'Aubressin (c'est ce que je ferai) , or cette route es très étroite

Les enfants vont en vélo au stade de foot ; comment éviter des accidents avec une augmentation du trafic ?

Est ce vraie ment dans le sens de l'histoire d'ouvrier des autoroutes avec le développement des modes de transports doux,
Le télétravail et l'augmentation du prix de l' essence ?

Nous sommes opposés au projet de la création de cette entrée d'autoroute

Veuillez agréer Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués

Alexandre CARRIER

230

Madame ROUSET Colette
578 Chemin de Vitrieu
38150 VERNIOZ

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Denis CUVELLIER
Commissaire enquêteur
MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS
85 Rue de la Mairie
38121 REVENTIN VAUGRIS

Le 27 mars 2022

Monsieur,

J'habite la commune de Vernioz qui est traversé par la départementale D37

L'ouverture d'une entrée d'autoroute va générer une augmentation du trafic des voitures venant des communes de Beaurepaire , Cour et Buis et des ses environs.

De plus mes petits enfants habitent REVENTIN, ils vont connaître plus de nuisances sonores, et de pollution.

Je suis opposé au projet de la création de cette entrée d'autoroute

Veuillez agréer Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués

ROUSSET Colette

Rousset

231

Monsieur ROUSSET André Marcel
578 Chemin de Vitrieu
38150 VERNIOZ

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Denis CUVELLIER
Commissaire enquêteur
MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS
85 Rue de la Mairie
38121 REVENTIN VAUGRIS

Le 27 mars 2022

Monsieur,

J'habite la commune de Vernioz qui est traversé par la départementale D37

L'ouverture d'une entrée d'autoroute va générer une augmentation du trafic des voitures venant des communes de Beaurepaire , Cour et Buis et des ses environs.

De plus mes petits enfants habitent REVENTIN, ils vont connaître plus de nuisances sonores, et de pollution.

Je suis opposé au projet de la création de cette entrée d'autoroute

Veuillez agréer Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués

ROUSSET Andre Marcel



232

ROUSSET CARRIER Véronique
Jacques CARRIER
665 Chemin des cimes
38121 REVENTIN VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Denis CUVELLIER
Commissaire enquêteur
MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS
85 Rue de la Mairie
38121 REVENTIN VAUGRIS

Le 27 mars 2022

Monsieur,

Nous habitons la commune depuis 20 ans
Nous connaissons déjà des nuisances sonores et de pollution avec le trafic autoroutier

L'ouverture d'une entrée d'autoroute va générer une forte augmentation du trafic des voitures, de camions

Nous n'aurons plus la possibilité de prendre la Nationale 7 , que nous avons déjà du mal à prendre à ce jour
Cela va engendrer un trafic sur la route de l'Aubressin (c'est ce que je ferai) , or cette route es très étroite

Les enfants vont en vélo au stade de foot ; comment éviter des accidents avec une augmentation du trafic ?

Est ce vraie ment dans le sens de l'histoire d'ouvrier des autoroutes avec le développement des modes de transports doux,
Le télétravail et l'augmentation du prix de l' essence ?

Nous sommes opposés au projet de la création de cette entrée d'autoroute

Veuillez agréer Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués

ROUSSET CARRIER Véronique
Jacques CARRIER

Eliane Tonoli

186 rue des écoles

38121 Reventin Vaugris

233

Reventin Vaugris, le 29/3/22

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Complément à ma contribution n°3

Monsieur le commissaire enquêteur,

A propos de l'étude « air et santé »

En B.03 p179, on nous dit que pour évaluer l'état initial des nuisances atmosphériques présentes sur le futur site de l'échangeur, les mesures sur site ont concerné 2 polluants : le dioxyde d'azote (NO2) et le benzène.

1- Le dioxyde d'azote NO2

B.09 p 369 : « Le dioxyde d'azote est un polluant essentiellement issu du trafic routier. Les concentrations sont par conséquent plus importantes sur et à proximité immédiate des axes routiers. »

B.03 p179 : « … les concentrations en proximité de trafic sont supérieures à l'objectif de qualité annuelle (40$\mu g/m^3$: valeur proposée par l'OMS B.09 p460 ADOC) sur la totalité des sites au niveau de la RN7 (=RN7 à Reventin Vaugris)… »

B.09 p370 : « …Sur une journée, les émissions de NO2 sont plus fortes aux heures de pointe de trafic… avec des pics de concentrations le matin et le soir…. »

B.09 p388 paragraphe X.3.1 : Quant aux prévisions avec le projet centre en 2025 et 2045, elles sont très optimistes…. Mais on peut lire la phrase suivante : « *Le scénario avec projet permet de réduire les concentrations* (de NO2) *sur plus de 75% de l'aire d'étude* »

>>>>>Il reste quand même **25%** où elles ne sont pas réduites et donc concentrées : Où ? Reventin ? Le long du mode doux ? Difficile à lire dans les cartes données p 390.

Même remarque pour la projection en 2045 (B.09 p388 paragraphe X.3.1) : « *A l'horizon 2045, Le scénario avec projet permet de réduire les concentrations* (de NO2) *sur plus de 55% de l'aire d'étude* »

>>>>>Il reste quand même **45%** où elles ne sont pas réduites et donc concentrées : Où ? Reventin ? Le long du mode doux ? Difficile à lire dans les cartes données p 391.

>>>>> Il n'y a pas eu de mesures effectuées sur la zone où va passer le mode doux. Celui-ci est très proche des voies de circulation et encore plus proche sur le pont au-dessus de l'A7. Mais on comprend avec ces données que les piétons et cyclistes vont être soumis à de fortes doses de dioxyde d'azote comme les riverains de la RN7 avec ce projet centre.

B.09 p472 : Ce gaz est irritant pour les bronches. Il peut provoquer, en particulier, l'inflammation des voies respiratoires avec une augmentation du risque bronchitique, une diminution des fonctions pulmonaires.

>>>>>> Le long du mode doux, les piétons et cyclistes, dans des circonstances particulières, pourront se retrouver dans des concentrations fortes de NO2...(sans oublier le sud de la RN7, le lot. La Plaine et le centre sportif)

2- Le benzène

B.09 p 356 : *«Les C.O.V sont libérés dans les gaz d'échappement. Ils sont émis majoritairement par le trafic automobile.... Le benzène est un composé majeur en terme d'impact sanitaire. C'est un cancérigène notoire (classé catégorie A pour l'homme par l'Union Européenne).* »

B.03 p179 : « *... les concentrations en proximité de trafic sont inférieures à l'objectif de qualité annuelle (2µg/m^3 : valeur retenue par l'étude Vinci).... L'objectif annuel est respecté sur l'ensemble des sites* »

>>>>>> Les 2 sites de Reventin ont été mesurés à 0.65 et 0.9.

B.03 p179 : « *... les concentrations en benzène sont plus importantes en décembre qu'en septembre....* »

B.09 p388 paragraphe X.3.1 : « *Les concentrations de benzène présentent de très faibles variations..... Le projet entraîne une réduction des concentrations sur un large secteur (de l'ordre de 80% en 2025 et 60% en 2045).* »

>>>>>Où se trouvent les **20% et 40%** restants ? Le long du mode doux à Reventin ? On peut l'imaginer aisément car très proche des voies de circulation comme sur le pont au-dessus de l'A7.

B.09 p470 : «... Lors d'exposition à des concentrations plus faibles, les symptômes se traduisent par des céphalées, des vertiges et nausées. »

>>>>>>Même si les prévisions sont prévues à la baisse statistiquement, on peut imaginer que dans certaines circonstances atmosphériques particulières, les piétons et cyclistes du mode doux se retrouvent dans des concentrations fortes de benzène...(de même que dans le périmètre proche de l'échangeur et au sud de la RN7).

3- Les particules fines PM10 et PM2.5

B.09 p371 paragraphe VII.2.1 : « ....Les 2 classes de particules ont les mêmes origines, le trafic.....Les concentrations sont plus importantes en bordure de voirie.... »

Elles sont issues également des pneus, des garnitures de freins et de l'usure des routes. B.09 p384

>>>>> Les particules fines n'ont pas été mesurées sur le site même de Reventin Vaugris. L'étude statistique « Air et santé » du projet s'appuie sur des mesures faites en 4 points de la région : Vienne centre, Roussillon, Roches de Condrieu et col de l'Oeillon. Elles datent de 2015, 2016 et 2019. (B.09 p 371 et 372)

B.09 p371 : « Pour les PM10 en 2015, le dépassement de l'objectif de qualité annuel (30µg/m^3) n'est observé que sur l'A7 et en proximité de l'A7... . Concernant les PM2.5, les valeurs modélisées sur la région sont supérieures aux recommandations de l'OMS (10µg/m^3) »

››››››› Si les particules fines se trouvent en grande quantité aux abords de l'A7..... Nous pouvons en conclure qu'à Reventin, le long du mode doux par exemple, nous nous retrouvons avec des doses de particules fines dépassant les doses recommandées !!!!!

Ce qui semble confirmé par les cartes de B.09 p392 et 393 pour les PM10.

B.09 p388 paragraphe X.3.1 : Quant aux prévisions avec le projet centre en 2025 et 2045, les statistiques les donnent en baisse et ne dépassant pas les valeurs limites....

Mais avec la phrase suivante, on se pose toujours des questions : « Pour les PM10,... le projet permet de réduire les concentrations sur 70% du territoire en 2025 et 75% en 2045 »p 388

›››››Comme pour les autres substances, il reste **30 et 25%** où les concentrations ne sont pas réduites. Est-ce encore le territoire de Reventin ? Le long du mode doux , au sud de la RN7, sur les giratoires, au centre sportif, au lotissement « la Plaine » ?

B.09 p 355 *Les particules, composées de polluants organiques et chimiques, se fixent à l'intérieur des poumons, en particulier les plus fines(PM2.5) qui peuvent atteindre les alvéoles pulmonaires. Elles sont aussi la cause de nombreux décès prématurés et de l'aggravation de maladies cardiovasculaires et respiratoires (asthme) »*

››››› Les usagers du mode doux et les riverains de la RN7 sont exposés au cumul de tous ces effets sur la santé....

4-J'aimerais aussi revenir sur la définition des sites vulnérables.

C'est une définition administrative dans laquelle on trouve les structures d'accueil des enfants en bas âge et les établissements scolaires.

Il a été signalé, dès le début du projet, que le « centre sportif » accueille de nombreux jeunes et enfants chaque jour et toute la journée pendant les congés scolaires.

Au lieu de se cacher derrière les définitions administratives, si on voulait garder un caractère « humain » à ces décisions, on pourrait considérer les utilisations réelles des lieux...

5-Conclusion

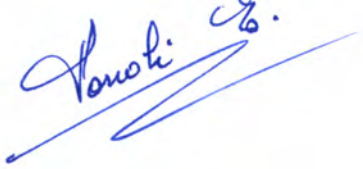
Après avoir lu cette étude concernant les polluants, je me dis que les études statistiques cachent les réalités de vie des citoyens qui vivent le long des voies de circulation ou empruntent en « mode doux » ces cheminements.

Le projet centre, concentre sur un espace restreint (Sud RN7, les 3 giratoires et la bretelle entrée A7) de fortes nuisances atmosphériques dues à un trafic qui sera intense dès sa mise en service. En effet ce trafic sera une addition des déplacements locaux et des déplacements pour l'autoroute.

Le projet Sud, permettrait de diminuer le trafic sur ce même espace en enlevant les véhicules à destination de l'autoroute.

Le mode doux serait soulagé des nuisances tout comme les riverains de la RN7 sud et les déplacements locaux pourraient s'effectuer sans problème et en sécurité.

Je suis opposée au projet centre car les statistiques cachent la réalité des riverains de la RN7 et du lotissement « la Plaine », de même que celle des usagers du mode doux et du centre sportif.



234

COURRIER ARRIVEE

29 MARS 2022

MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Estelle GUILLON

903 le grand chemin

38121 REVENTIN-VAUGRIS

Jeudi 24 Mars 2022

OBJET : Déclaration d'utilité publique

Je suis CONTRE le projet de construction de demi-échangeur au CENTRE de REVENTIN-VAUGRIS.

Jeune habitante de Reventin-Vaugris, je trouve que le projet ne porte aucune amélioration à la circulation de Reventin-Vaugris et qu'il est source de nombreuses nuisances :

- **Augmentation de la circulation**. Aujourd'hui Reventin-Vaugris subit des embouteillages importants sur la nationale 7 dans un seul sens (Roussillon/vienne). En créant un échangeur vers le péage, les flux de voitures seront non seulement plus nombreux mais en plus ne seront plus linéaire, favorisant les embouteillages plus importants sans contournement possible.
- Malgré l'aménagement d'une voix douce, l'augmentation de flux automobiles entrainera inévitablement **l'augmentation des risques d'accident**. De plus le projet est situé dans une zone fréquentée par de nombreux jeunes pour leurs activités sportives.
- **Augmentation de la pollution**. La qualité de l'air va considérablement baisser, la pollution sonore augmenter avec l'augmentation de la fréquentation de véhicules et des embouteillages. Cette baisse de la qualité de l'air est un réel problème sanitaire pour les habitants et les jeunes qui viendront pratiquer leur sport.
- **Défiguration du paysage**. Malgré l'effort fait sur la dernière version des plans masses, le projet reste visuellement imposant en étant si proche des habitations.

À noter que cette solution ne permet pas de répondre aux problèmes des nombreux camions et bus scolaires passant dans le centre de Vienne.

Estelle GUILLON

235

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Mme Eloïse GUILLON

Le Grand Chemin

38121 REVENTIN- VAUGRIS

Objet : Enquête publique – Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud.

Monsieur Cuvillier, commissaire enquêteur,

Je suis contre la proposition de demi-échangeur « Vienne sud » qui est en réalité situé en plein centre du village de Reventin- Vaugris.

Les nuisances occasionnées sur la commune de Vienne ne seront que déplacées et amplifieront celles déjà existant sur la commune de Reventin- Vaugris.

L'implantation de ce projet compact au cœur des habitations et d'un stade ne semble pas logique.

Cette option génère des nuisances et de la pollution et n'offre aucune évolution ou amélioration future. Le projet se situe sur l'axe principal de la commune ce qui signifie que tout le monde y compris les usagers qui n'ont pas besoin d'emprunter le demi-échangeur (villageois, travailleurs sur Vienne ou Roussillon, se rendant à la gare...) vont eux aussi se retrouver dans les embouteillages car il n'y aura aucune route permettant d'éviter l'accès à l'échangeur.

Une solution bien plus au sud de Reventin- Vaugris permettrait de réguler le flux d'usagers en majorité arrivant du pays Roussillonnais.

En tant qu'usager, j'empreinte les quais de Vienne chaque jour depuis plus de 5 ans. J'attire votre attention sur le flux de poids lourds empruntant les quais de Vienne et causant d'inévitable embouteillages. Ils emprunteront toujours les quais de Vienne car c'est le seul axe leur permettant de rejoindre la zone d'activité de Saint Quentin-Fallavier.

Je comprends l'utilité d'un demi-échangeur supplémentaire pour désengorger celui d'Ampuis, mais nous sommes encore plus d'une quinzaine de communes concernées qui allons utiliser ce demi-échangeur et je pense que tous les citoyens concernés doivent prendre conscience que pour que celui-ci répondre aux problématiques de chacun il doit impérativement être bien positionné.

Eloïse Guillon



236

Monsieur le commissaire enquêteur,

COURRIER ARRIVEE
24 MAI 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Je vous adresse ce courrier pour vous dire mon désaccord avec le projet centre tel qu'il est proposé aujourd'hui pour les raisons suivantes :

- La première est le fait de nous imposer (aux reventinois) un projet qui impacterait nos déplacements pour nous rendre aux infrastructures sportives, au village ou d'autres quartiers situés de l'autre coté de cette autoroute , car le tracé présenté passe justement par la route que nous empruntons plusieurs fois par jour (que ce soit à pied, à vélo ou en voiture) pour nous rendre à nos commerces, nos activités dans diverses associations ou simplement pour accéder au groupe scolaire pour nos petits enfants (en ce qui me concerne) avec les risques que cela comportent dus a un trafic accru considérablement.
Il est à noter d'ailleurs que tous ces projets que l'on nous a déjà imposés par le passé (autoroute, barrage, zones d'activités, station d'épuration ...) ont défiguré notre commune et ont eu un impact déplorable en ce qui concerne la vie et le bien être des habitants reventinois en général. Chaque fois des dizaines d'hectares de bonnes terres agricoles ont été sacrifiées! Et là, encore une fois on recommence les mêmes erreurs à notre détriment.

- La seconde, c'est l'insécurité due à l'augmentation démesurée du trafic sur cette portion de route avec ses trois ronds points sur une courte distance qui va créer des bouchons et décupler ainsi les risques d'accidents, car plus on concentre de véhicules dans un même lieu et au même moment, plus on multiplie ces risques . Alors est-ce bien raisonnable de faire circuler les piétons et les cyclistes et le trafic local au même endroit ?
Les rond point étant sous dimensionnés (du fait de la place réduite et des différents dénivelés éventuels aux endroits ou ils sont prévus) le risque de voir les camions se renverser sur la chaussée est bien réel aux vues des rayons de braquage qui leurs seront imposés. Parmi ces camions, un certains nombre transportent des matières dangereuses et polluantes!
Il est prouvé depuis longtemps que plus l'on crée des infrastructures de ce type plus on attire de véhicules. Donc s'il n'est pas saturé dès le début, que se passera-t'il dans un avenir très proche, lorsqu'il le sera (saturé). Un autre projet verra le jour plus au sud ?
L'emplacement de ce demi-échangeur ne serait-il pas plus judicieux plus au sud, en bout de la zone d'activité pour permettre un accès direct aux camions qui desservent celle-ci actuellement et aux futures entreprises puisque cette zone d'activités est appelée à se développer comme je l'ai lu dans vos documents?

Il faut faire preuve de bon sens pour une fois et se mettre autour d'une table avec tous les acteurs concernés par le projet et ne pas passer outre l'avis des premiers intéressés.

- La troisième c'est le fait de ne pas tenir compte de tous les efforts que nos élus ont fait depuis des années pour aménager et dynamiser le village. Des investissements importants ont permis d'arriver au résultat que nous connaissons actuellement. Qui sont ces élus de la communauté d'agglomération de Vienne-condrieu qui nous imposent ce projet? Sont-ils venus se rendre compte sur place de l'absurdité du projet centre qui va détruire la cohésion au sein de notre village, alors que l'option sud proposée par les élus de Reventin-vaugris est des plus réaliste et préserverait l'accès principal à notre village, tout en répondant aux attentes de l'ensemble des usagers de la route. Que feraient-ils si de telles réalisations se faisaient sur leur commune?
Accepteraient-ils sans rien dire ou bien défendraient-ils leurs administrés comme le font si biens nos élus.

- Je n'ai pas encore parlé des pollutions diverses (visuelle, sonore, dégradation de la qualité de l'air) . Il est vrai que celles-ci sont déjà bien présentes sur la commune avec la D1007 et l'A7, mais

3

est-il bien raisonnable d'accentuer considérablement ces pollutions dues à l'augmentation importante du trafic (+200%) , aux dires des porteurs du projet, pour ne réduire que très peu celui dans la traversée de Vienne (- 6 à -9 %)
Mr le Maire d'Ampuis nous dit lui aussi que le fait de déplacer le projet plus au sud aura un impact sur la réduction du trafic dans sa commune. Je pense que si le gain de temps annoncé par ce projet est intéressant, car le but final est bien celui là, il le sera autant, si le demi échangeur se fait 1 km plus au sud car c'est le souhait de la municipalité de Reventin-Vaugris et d'un grand nombre de reventinois dont je fais parti.
Mr le maire de Chonas L'Amballan nous dit que cela va augmenter le trafic dans son village si le demi-échangeur se fait au sud. Mais si le projet centre se fait, les véhicules emprunteront le même chemin pour venir de Condrieu, Saint Clair du Rhône ou plus à l'est pour rejoindre le rond-point au niveau de la zone du saluant ,comme ils le font déja aujourd'hui pour rejoindre la RN7.

En conclusion, je suis pour un demi-échangeur mais pas au centre. Une version sud me semblerai plus adaptée , moins accidentogène , et ne détruirait pas la vie de notre village.
Quand est-il du « **cadre de vie général des populations du territoire par la réduction de l'exposition aux nuisances (pollutions atmosphériques et acoustiques) et plus globalement des émissions de gaz à effet de serre. »**
Ou sont les conditions et la sécurité des déplacements pour les usagers locaux ?
Au milieu du trafic accru par le projet (on nous annonce 10000 voitures et 500 camions par jour)
Ne sommes nous donc pas concernés par tous ces sujets qui me semblent essentiels ?

Cordialement, un reventinois qui espère bien que le bon sens l'emportera .

Maurice Chanal
les vieux pavés
38121 Reventin-Vaugris

237

Mr et dame Lentillon Odette
Monsieur Lentillon René

COURRIER ARRIVEE
29 MAR 2002
MAIRIE DE
VENTIN-LES-GRIS

Mr le Commissaire Enquêteur

Le projet d'échangeur au Centre présente trop d'insécurité routière et de nuisances pour les riverains et les habitants. En tant qu'habitants au Centre village, nous allons rencontrer des difficultés pour se rendre sur Vienne « soins médicaux » ou autres rendez vous.

Pour preserver notre village, nous sommes

Pour un échangeur au Sud

cordialement

Lentillon

Marie-Quiick ELVIRA
1034 Chemin du Vieux Pavé
38121 REVENTIN-VAUGRIS

(238)

à Monsieur le commissaire enquêteur

Je suis contre le projet contre proposé par les décideurs pour plusieurs raisons.

1. la plus importante, c'est la fracture du village, causée par le flot incontrolable des véhicules.

2. les nuisances sonores et l'insécurité, pour tout un quartier, qui s'appelle "la plaine" et, l'accès au terrain de sport.

3. le projet Sud me paraît tout à fait réalisable, avec beaucoup moins de contraintes



→

puisque c'est le choix des Reventinois, en majorité.

Merci, Monsieur le commissaire, de m'avoir lu.

M.R.E

COURRIER ARRIVEE
29 MARS
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Mme FANGET Delphine
614 chemin des Cimes
38 121 Reventin-Vaugris
06 76 81 40 83.

239

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE
REVENTIN-VAUGRIS

Reventin-Vaugris,
le 27 Mars 2022.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Par la présente je vous signifie mon opposition à l'implantation d'un demi-diffuseur au CENTRE de notre commune de Reventin.
Bien consciente de l'utilité et de l'intérêt d'un demi-diffuseur, il me semble cependant que le lieu d'implantation définit par la société Vinci ne soit pas du tout adapté.

L'implanter au Centre serait néfaste pour tous.
En effet, en terme de sécurité comment laisser nos enfants se rendre à pieds au stade sans craindre un accident.
Il nous sera impossible de nous rendre à pieds au Vieux-Vaugris, chemin que nous faisons régulièrement pour rendre visite aux grands-parents de mes enfants.

Le nombre important de poids lourds et de VL, devant traverser trois rond-points en 400 m, est exorbitant.

Concernant les infra-structures sportives existantes, elles accueillent un très grand nombre d'enfants et d'adultes. Les bienfaits censés être apportés par le sport ne seront plus, tellement la pollution sera importante avec l'augmentation du trafic.

Par rapport aux transports scolaires se rendant à Vienne, vont-ils être à l'heure? ... le fait que la route du lavoir soit coupée ne risque pas d'améliorer les choses!

Les voitures vont se détourner en passant par l'Aubressin, ce quartier et ses chemins n'étant surement pas adaptés pour une augmentation du trafic.

Et les familles sacrifiées au lotissement de la Plaine, en tiendrez-vous compte?

Je suis en faveur de l'implantation du demi-diffuseur au sud, tel que proposé par la Mairie de Reventin-Vaugris, qui serait moins impactant sur le plan sécuritaire, environnemental, et surtout en faveur de la qualité de vie des habitants de notre village.

Espérant avoir attiré votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes respectueuses salutations.

(240)

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

A 7 ÉCHANGEUR VIENNE SUD

COURRIER ARRIVÉE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

OBSERVATION :

JE SUIS

CONTRE.

SEBASTIEN

INFORMATIONS PERSONNELLES :

SÉBASTIEN BURGAUD (5 ANS)
669 CHEMIN DES CIMES
38 121 REVENTIN - VAUGRIS

241

COURRIER ARRIVÉ
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Geneviève CHARLOT
142 chemin de Lieuraz
38121 REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le commissaire,

J'adhère sans réserve aux arguments de la commune de Reventin-Vaugris et à ceux de l'association CITEE pour refuser la solution « centre » et défendre la solution « sud de Reventin ».

Je tiens par ailleurs à notifier mon étonnement par rapport au document adressé aux Viennois par le maire de Vienne, leur demandant de retourner signé le coupon à l'intérieur réclamant « la réalisation au plus vite du demi-échangeur au sud de Vienne » (que Mr Kovacs se garde bien de nommer « projet centre de Reventin »). Ces coupons une fois réceptionnés par Mr Kovacs vous seront remis par lui-même.
Il est évident que les Viennois ne peuvent que répondre positivement à l'unique projet mentionné par leur maire, puisque la réalisation d'un demi-échangeur est souhaitable pour tenter de désengorger le trafic routier à Vienne et à Ampuis principalement.
Par contre, il aurait été plus légitime et honnête de mentionner dans ce document l'existence d'un projet à 1,2 km plus au sud impactant bien moins la qualité de vie des Reventinois.
Les Viennois ne sont pas affectés directement par l'emplacement du demi-échangeur, mais entre les deux projets un certain nombre d'entre eux aurait pu opter pour la solution moins néfaste aux habitants de Reventin si on leur en avait donné le choix .
Je considère donc que la façon dont a été rédigé ce formulaire l'a été en toute partialité et manque de transparence, avec une réponse positive induite automatique.
Quel est donc l'intérêt et le poids de ces coupons renvoyés signés à Mr le maire de Vienne, et qui vous seront remis ensuite ?

g charlot

242

Motion du conseil des Sages® du 24 mars 2022

COURRIER ARRIVÉE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Commune de Reventin-Vaugris

Le conseil des Sages® adopte à l'unanimité de ses membres la motion suivante et la porte à connaissance du commissaire enquêteur.

Le conseil des Sages®, force de réflexions et de propositions qui a pour vocation l'intérêt commun, émet un avis très défavorable à la proposition d'implantation d'un demi-diffuseur au centre de la commune et soutient unanimement la solution sud, présentée par la commune de Reventin-Vaugris.

S'il comprend la nécessité de réduire les temps des déplacements des habitants du pays du sud viennois et de fluidifier en début ou fin de journée le trafic dans certaines communes, il rappelle que la solution de demi-diffuseur doit également prendre en compte l'intérêt des habitants de la commune de Reventin-Vaugris et faire vivre une valeur fondamentale de notre République la fraternité. La fraternité se révèle par ce sentiment moral d'empathie qui nous rend capable de prendre en considération le bien-être de chacun.

La solution centre proposée présente, selon l'analyse du conseil des Sages®, de graves dysfonctionnements :

- une mise en danger de la jeunesse, en particulier les écoliers et les très nombreux utilisateurs du complexe sportif, en dégradant fortement la sécurité d'accès aux installations induite par l'augmentation très importante du trafic, et en la confrontant à un niveau de pollution plus élevé, néfaste à la pratique sportive ;
- une augmentation des polluants engendrée par le freinage et l'accélération des véhicules empruntant trois ronds points distants de moins de 300 mètres, induisant des nuisances alarmantes pour les riverains ;
- une contradiction avec la politique de la communauté d'agglomération de Vienne Condrieu de développement des modes doux, le cheminement proposé pour les cyclistes et piétons étant très périlleux avec en particulier une priorité à gauche sur le rond point à l'ouest ;
- un accès aux services publics et commerces pour une partie des villageois rendu dangereux voire inaccessible à certaines heures ;
- une absence d'étude des conséquences en amont ou en aval du projet des dessertes des habitations se situant de part et d'autre de la nationale 7 ;
- une augmentation inquiétante des nuisances sonores, olfactives, sanitaires et sécuritaires pour les habitants proches du rond point à l'est ;
- un déni de la géographie de la commune et de son projet communal ambitieux visant à relier les différents hameaux.

La solution sud proposée par la municipalité de Reventin-Vaugris ne présente aucun de ces dysfonctionnements et témoigne de la volonté de la commune de faire vivre la notion de solidarité en proposant sur son territoire une autre solution qui de plus serait moins coûteuse. Dans une période où les collectivités sont confrontées à de nouvelles dépenses, trouver des économies substantielles sur un tel projet est à privilégier en retenant la solution sud.

Le 24 mars 2022

Claudine VERIN Jean-François JOLIVEL Dominique GARRALON Madeleine DENOLLY
Janine LAMBERT Pierre BADEL André SIMIAN Dominique MARCELLIN-LUCAS
Michelle MARTIN Yves GRAS Guy CHARLOT

243

Pinto Raul
24 le grand chemin
38121, Reventin Vaugris
28/03/2022

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

La mairie
85 Rue de la Mairie
38121, Reventin Vaugris

Je dis non au projet de construction de l'échangeur situé au centre.

1. L'échangeur couperait la commune en deux, et obligerait les enfants allant à l'école de passer par la circulation de l'échangeur, matin, midi, et soir.
2. L'échangeur affecterait toutes les personnes utilisant les complexes sportifs. Notamment par les nuisances sonores, l'augmentation du flux de circulation, la pollution et tant d'autre encore.
3. Il faut également prendre en compte que la première maison sera à une vingtaine de mètre du rond-point, c'est affligeant.

Pour conclure, je ne comprends pas pourquoi un tel projet est envisagé alors qu'il va détruire la vie d'une commune. Sachant qu'aujourd'hui il y a d'autres solutions. Comme par exemple celle de le déplacer de 1500 mètres, là où cela ne dérange absolument personne.

Cordialement,

Pinto Raul
24 le grand chemin

244

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Pinto Maryse
24 le grand chemin
38121, Reventin Vaugris
28/03/2022

La mairie
85 Rue de la Mairie
38121, Reventin Vaugris

Je dis non au projet de construction de l'échangeur situé au centre.

1. L'échangeur couperait la commune en deux, et obligerait les enfants allant à l'école de passer par la circulation de l'échangeur, matin, midi, et soir.
2. L'échangeur affecterait toutes les personnes utilisant les complexes sportifs. Notamment par les nuisances sonores, l'augmentation du flux de circulation, la pollution et tant d'autre encore.
3. Il faut également prendre en compte que la première maison sera à une vingtaine de mètre du rond-point, c'est affligeant.

Pour conclure, je ne comprends pas pourquoi un tel projet est envisagé alors qu'il va détruire la vie d'une commune. Sachant qu'aujourd'hui il y a d'autres solutions. Comme par exemple celle de le déplacer de 1500 mètres, là où cela ne dérange absolument personne.

Cordialement,

Pinto Maryse
24 le grand chemin

245

Pinto Maxime
24 le grand chemin
38121, Reventin Vaugris
28/03/2022

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

La mairie
85 Rue de la Mairie
38121, Reventin Vaugris

Je dis non au projet de construction de l'échangeur situé au centre.

1. L'échangeur couperait la commune en deux, et obligerait les enfants allant à l'école de passer par la circulation de l'échangeur, matin, midi, et soir.
2. L'échangeur affecterait toutes les personnes utilisant les complexes sportifs. Notamment par les nuisances sonores, l'augmentation du flux de circulation, la pollution et tant d'autre encore.
3. Il faut également prendre en compte que la première maison sera à une vingtaine de mètre du rond-point, c'est affligeant.

Pour conclure, je ne comprends pas pourquoi un tel projet est envisagé alors qu'il va détruire la vie d'une commune. Sachant qu'aujourd'hui il y a d'autres solutions. Comme par exemple celle de le déplacer de 1500 mètres, là où cela ne dérange absolument personne.

Cordialement,

Pinto Maxime
24 le grand chemin

246

Rose Bergé

Résidence les Charmettes Bât A

8, rue Parmentier

38200 VIENNE

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Vienne, le 25 mars 2022

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je vous fais part de mes inquiétudes concernant le projet du demi-échangeur autoroutier au sud de Vienne, sa réalisation ne résoudrait probablement pas les problèmes existants, mais deviendrait source de dangers et de nuisances pour la commune de Reventin-Vaugris.

Les problèmes les plus importants que suscite ce projet d'équipement sont les suivants :

L'insécurité routière accrue par :

- Avec 3 giratoires sur 400 m et une voie étroite et dangereuse où les croisements seront plus que délicats
- Des giratoires de trop petite taille
- Un mélange entre le trafic local et le trafic autoroutier
- + 200% d'augmentation de trafic soit 12 000 voitures et 600 camions par jour
- Des bouchons systématiques aux heures de pointe
- Un accès aux équipements sportifs et de loisirs rendu très dangereux : 800 enfants, jeunes les fréquentent chaque semaine
- La piste cyclable et le cheminement piétons vont couper 4 fois les giratoires mettant en danger piétons et cyclistes.

L'accroissement des nuisances et pollutions :

L'augmentation de 200 % du trafic avec de nombreux camions et des bouchons réguliers vont accroitre considérablement :
- Les nuisances sonores pour tous les riverains et en particulier pour les 40 maisons du lotissement la Plaine qui touchera l'un des ronds-points
- La pollution atmosphérique (particules fines, dioxyde d'azote, benzène) pour tous les riverains mais aussi pour toutes les personnes fréquentant chaque semaine les espaces de loisirs : 500 licenciés au club de foot, 200 danseuses, 80 boulistes, les basketteurs, les personnes du club de tennis, les jeunes fréquentant le skate park, les enfants du centre de loisirs.

Cet espace est également régulièrement utilisé pour de grandes manifestations collectives.

La population et les élus locaux ont manifesté massivement leur opposition à ce projet, mais il n'en a pas été tenu compte.

Je réside moi-même à Vienne et suis amenée à me rendre souvent à Reventin-Vaugris pour des activités de loisirs et rendre visite à des amis. Je connais bien aussi les difficultés créées par le passage de la route nationale 7 dans Vienne. Mais, si, améliorer la situation à vienne entraîne l'aggravation du trafic et de ses conséquences dans la commune de Reventin-Vaugris, il ne s'agit pas, à mon avis, d'un progrès.

Pour tous ces motifs, je ne suis pas favorable à la réalisation de ce projet et je pense qu'il faudrait envisager d'autres alternatives.

Je vous assure, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Rose Bergé.



247

Vienne Condrieu Agglomération

M. Denis Cuvillier, commissaire enquêteur
Enquête publique – Projet complément demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud
Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
29 MARS
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Vienne, le 28 mars 2022

Objet : avis de Vienne Condrieu Agglomération dans le cadre de l'enquête publique unique relative au projet de création d'un complément au demi-diffuseur n°11 de Vienne sud

Pièce jointe : délibération du conseil communautaire de Vienne Condrieu Agglomération

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointe la délibération prise par le conseil communautaire de Vienne Condrieu Agglomération lors de sa séance du 22 mars 2022 donnant un avis favorable au projet tel que soumis à enquête publique.

Cette délibération a également été envoyée au Préfet de l'Isère (Direction des relations avec les collectivités/Bureau du droit des sols et de l'animation juridique) comme demandé dans son courrier en date 11 février 2022 faisant suite à son arrêté du 27 janvier 2022.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, mes salutations distinguées.

Le Président

Vienne Condrieu Agglomération (Isère)

Thierry Kovacs

Vienne Condrieu Agglomération
Espace Saint-Germain • Bâtiment Antarès
30, avenue Général-Leclerc
B.P. 263 - 38217 Vienne Cedex

04 74 78 32 10 · 04 74 53 54 26
info@vienne-condrieu-agglomeration.fr
www.vienne-condrieu-agglomeration.fr
Vienne Condrieu Agglomération

Vienne Condrieu Agglomération

DÉLIBERATION 22-31

CONSEIL COMMUNAUTAIRE
Séance du 22 mars 2022

COURRIER ARRIVEE
29 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Date de la convocation : 04/03/2022
Nombre de conseillers en exercice : 51

Etaient Présents :

M. Thierry KOVACS, Président
M. Frédéric BELMONTE, M. Richard BONNEFOUX, M. Christophe BOUVIER, M. Jacques BOYER, Mme Dalila BRAHMI, M. Lucien BRUYAS, Mme Michèle CEDRIN, M. Pierre-Marie CHARLEMAGNE, M. Christophe CHARLES, M. Jean-Yves CURTAUD, M. Martin DAUBREE, Mme Florence DAVID, M. Marc DELEIGUE, Mme Hilda DERMIDJIAN, Mme Annie DUTRON, Mme Anny GELAS, Mme Annick GUICHARD, M. Nicolas HYVERNAT, M. Christian JANIN, M. Max KECHICHIAN, M. Fabien KRAEHN, M. Jean-Claude LUCIANO, M. Philippe MARION, Mme Catherine MARTIN, M. Guy MARTINET, M. Alain ORENGIA, Mme Virginie OSTOJIC, M. Denis PEILLOT, Mme Claudine PERROT-BERTON, M. Christian PETREQUIN, Mme Brigitte PHAM-CUC, M. Jean-Paul PHILY, M. Isidore POLO, Mme Sophie PORNET, M. Jean PROENÇA, Mme Dominique ROUX, M. Lévon SAKOUNTS, M. Thierry SALLANDRE, Mme Maryline SILVESTRE, M. Luc THOMAS, M. Jean TISSOT, M. Charles TODARO, Mme Béatrice TRANCHAND.

Ont donné pouvoir : M. Erwann BINET à Mme Dominique ROUX, M. Alain CLERC à M. Max KECHICHIAN, Patrick CURTAUD à M. Levon SAKOUNTS, Mme Martine FAÏTA à Mme Dalila BRAHMI, M. Daniel PARAIRE à Mme Maryline SILVESTRE, Mme Evelyne ZIBOURA à M. Isidore POLO.

Absent suppléé : M. Christian BOREL représenté par sa suppléante Mme Sandrine SILVESTRE

Secrétaire de séance : M. Nicolas HYVERNAT

OBJET : **GRANDES INFRASTRUCTURES :** Enquête publique sur le complément de demi diffuseur de Vienne sud sur l'A7 : avis de Vienne Condrieu Agglomération

Rapporteur : Marc DELEIGUE

NOTE DE SYNTHÈSE

Il est rappelé que la création d'un demi-échangeur sur l'autoroute A7 au Sud de Vienne, identifiée comme une solution pour réduire entre autres le trafic de transit Sud-Nord sur notre territoire, est inscrite dans le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération et dans le SCOT des Rives du Rhône. VINCI Autoroutes a été chargé par l'Etat de la maîtrise d'ouvrage de l'opération qui consiste en la création du complément du demi-diffuseur existant de Vienne Sud (n°11) à hauteur de la barrière pleine voie actuelle de Vienne/Reventin, sur la commune de Reventin-Vaugris.

En effet, au regard des résultats de la concertation publique et de l'analyse multicritères, le comité de pilotage du projet composé de l'Etat, de VINCI Autoroutes et des collectivités locales a choisi la variante centre et plus précisément la sous-variante centre compacte pour l'implantation du demi-échangeur.

Le Conseil communautaire de ViennAgglo, lors de sa séance du 2 février 2017, a acté le choix du comité de pilotage et approuvé le plan de financement de l'opération.

Par délibération en date du 15 mai 2019, le Conseil communautaire de Vienne Condrieu Agglomération a approuvé la convention de financement relative au projet de demi-échangeur sur l'A7 au Sud de

Vienne, entre Autoroutes du Sud de la France (ASF) société de VINCI Autoroutes, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de l'Isère et Vienne Condrieu Agglomération avec des participations respectives de 50, 20, 20 et 10 %.

Le projet de complément de demi diffuseur de Vienne sud sur l'A7 est soumis à enquête publique du 28 février au 30 mars 2022.

Dans ce cadre, Vienne Condrieu Agglomération tient à réaffirmer son soutien à ce projet attendu depuis plus de 30 ans.

En effet, la création d'un demi échangeur au sud de Vienne permettra :

- d'offrir un accès direct à Lyon par l'autoroute aux habitants des communes du sud de Vienne Condrieu Agglomération et du nord de l'ex pays roussillonnais, communes dont la population a fortement augmenté ces dernières années ;
- de soulager du trafic de transit la RN7 dans la traversée de Vienne et de Reventin-Vaugris (montée des Grands Pavés), sur le pont du barrage de Vaugris et dans la traversée de Verenay, secteurs embouteillés et accidentogènes ;
- d'améliorer les conditions de sécurité sur l'autoroute A7 en désengorgeant le demi-échangeur de Verenay/Ampuis.

Le projet soumis à l'enquête publique est celui :

- qui a été le plus plébiscité par les contributeurs lors de la concertation en 2016 ;
- qui présente la meilleure notation selon l'analyse multicritères présentée lors de cette même concertation ;
- dont le coût est le plus faible pour la collectivité ;
- dont l'impact sur l'environnement et le foncier, en particulier agricole, est le plus faible ;
- qui a obtenu des avis positifs :
    - de l'ensemble des services de l'Etat, collectivités locales finançeuses et chambres consulaires lors de la concertation interservices de l'été 2020 ;
    - de l'autorité environnementale en avril 2021, saluant la clarté du dossier, confirmant les conclusions de la concertation et le choix de la variante centre et n'émettant pas de réserve sur le projet ;
    - du comité national de protection de la nature, de novembre 2021, rappelant que « *les arguments présentés dans le dossier justifient que le projet (tel que présenté) répond notamment au critère d'intérêt public majeur car il s'agit de limiter les impacts écologiques, pollutions de l'air, de l'eau et inciter au covoiturage.* »

La variante d'implantation retenue pour ce demi-diffuseur permettra localement :

- d'améliorer l'offre de transport alternative à la voiture individuelle en créant un parking de co-voiturage d'environ 100 places et un itinéraire modes doux dédié reliant les bourgs de Reventin et de Vaugris ;
- d'améliorer les conditions de sécurité sur la Rd 131 par la création notamment de deux carrefours giratoires permettant de réduire la vitesse à moins de 50 km/h contre 70 actuellement ;
- d'améliorer la perception sonore des riverains puisque grâce au mur acoustique prévu dans le projet, le bruit perçu demain avec l'échangeur sera plus faible que celui perçu aujourd'hui sans l'aménagement.

Il est à noter qu'un travail important a été réalisé depuis la concertation publique de 2016, en lien avec les diverses parties prenantes, pour réduire encore les impacts du projet et améliorer son intégration : déplacement du parking de covoiturage, suppression du giratoire sur la route des Côtes d'Arey à l'ouest et mise en impasse de cette voirie, préservation du bâtiment des services techniques de la commune, amélioration des accès à l'aire de service et réduction des incidences sur le ruisseau des Crozes, mise en place d'une bande paysagère...

Cette enquête publique est l'une des dernières étapes préalables à la réalisation de ce projet, après son inscription au Contrat de Plan Etat Région en 2015, après une phase de concertation importante

en 2016, après la rencontre avec le secrétaire d'Etat aux transports en 2016 qui a confirmé une participation de l'Etat à hauteur de 50 %, après la signature d'un protocole d'accord pour son financement en 2017 avec l'Etat, la Région et le Département, après l'inscription de ce projet au Plan d'Investissement Autoroutier en 2018, après la signature de la convention de financement en 2019, après l'approbation du dossier de demande de principe et une concertation inter services en 2020.

Pour toutes ces raisons, il est proposé que Vienne Condrieu Agglomération réaffirme la nécessité que cet équipement soit réalisé rapidement et donne un avis favorable au projet tel que présenté dans le cadre de l'enquête publique.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le plan d'action du Plan de Déplacement Urbain de ViennAgglo 2012-2017,

VU le Schéma de Cohérence Territorial des Rives du Rhône,

VU la décision du Comité de pilotage du 14 octobre 2016,

VU la délibération n°17-13 du Conseil communautaire de ViennAgglo du 2 février 2017 actant le choix du comité de pilotage de la sous-variante centre compacte et approuvant le plan de financement du projet,

VU la délibération n°19-71 du Conseil communautaire de Vienne Condrieu Agglomération du 15 mai 2019 approuvant la convention de financement relative au projet de demi-échangeur sur l'A7 au Sud de Vienne, entre Autoroutes du Sud de la France (ASF) société de VINCI Autoroutes, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de l'Isère et Vienne Condrieu Agglomération,

VU l'arrêté préfectoral du 27 janvier 2022 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique relative au projet de création d'un complément au demi-diffuseur n°11 de Vienne sud sur la commune de Reventin-Vaugris, et portant sur la déclaration d'utilité publique du projet emportant mise en compatibilité du PLU de Reventin-Vaugris, l'enquête parcellaire et la demande d'autorisation environnementale,

VU l'avis du bureau communautaire,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, après en avoir délibéré, **A LA MAJORITE (44 votes pour - 1 vote contre – 5 abstentions – 1 non-participation au vote)**

REAFFIRME la nécessité que le complément de demi diffuseur de Vienne sud sur l'A7 soit réalisé rapidement,

DONNE un avis favorable au projet tel que présenté dans le cadre de l'enquête publique,

AUTORISE le Président à effectuer les démarches et à signer tous documents afférents à la présente délibération.

Délibération transmise en Préfecture
le 25 mars 2022
et publiée le 28 mars 2022

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Claude BOUR

Pour extrait certifié conforme
Le Président,

Vienne Condrieu Agglomération (Isère)

Thierry KOVACS

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat

249

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Piaton Gaël
68 impasse du bois marquis
38150 vernioz

objet : enquête publique au projet d'un demi échangeur n 11 de vienne sud

m le commissaire enquêteur Denis Cuvillier

je tiens a vous informé mon désaccord concernant le projet de construction du demis échangeur

celui ci entainera une augmentation conséquente de la circulation sur la commune de reventin vaugris , au niveau des infra structure sportive

des giratoires supplémentaire trop petit , une piste cyclable et piéton qui coupe ces rond points 4 fois
des infrastructures qui coupe encore plus un village en deux

je vous remercie de l'attention que vous allez porter a ce courrier
cordialement Gael Piaton



250

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Piaton Muriel
68 impasse du bois marquis
38150 vernioz

objet : enquête publique au projet d'un demi échangeur n 11 de vienne sud

m le commissaire enquêteur Denis Cuvillier

je tiens a vous informé mon désaccord concernant le projet de construction du demis échangeur

celui ci entainera une augmentation conséquente de la circulation sur la commune de reventin vaugris , au niveau des infra structure sportive

des giratoires supplémentaire trop petit , une piste cyclable et piéton qui coupe ces rond points 4 fois
des infrastructures qui coupe encore plus un village en deux

je vous remercie de l'attention que vous allez porter a ce courrier
cordialement Muriel Piaton

251

Le 29/3/22

Mme Ogeret Rolande
396 RN7
38121 Reventin Vaugris

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur

Ce projet de Vinci pour le contournement centre est contraire au bons sens La circulation sur la RN7 sera en permanence en surcharge, la RN7 sera saturée la plus part du temps. Il n y aura plus de sécurité sur la route allant au village, je dis un grand NON pour l'échangeur du centre

Salutations Ogeret Rolande

252

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Ogeret Martine
163 rue de la Mairie
38121 Reventin Vaugris

le 29/3/22

Monsieur le Commissaire enquiteur

Je ne suis pas favorable au projet de Vinci pour un échangeur au centre, le giratoire à côté de la station service ne sera jamais assez grand pour une circulation fluide et sécurisée. Le projet sud est plus realiste

Cordialement

Ogeret Martine

253

Madame Mossière Dominique
618 Le grand Chemin
38 121 REVENTIN VAUGRIS

Reventin le 28 Mars 2022

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire - Enquêteur,

Je viens vous faire part de mon opposition au projet de Vinci pour un échangeur au centre.

J'habite la commune depuis 1983 (juste au nord de la station d'essence) et je constate l'augmentation du trafic routier sur la RN7 en particulier des camions.

Le giratoire vers la station est sous-dimensionné et a du mal à absorber tous les véhicules et poids lourds.

Lorsque je vais au village si je dois croiser un bus je dois m'arrêter! comment ferons-nous si un grand nombre de poids lourds passent? Comment vont se croiser les bus et les camions ???

Je pense que la proposition de la commune à 1,2 km au sud est la meilleure!

→

J'espère que le projet va être réétudié et que la solution sud bien plus raisonnable sera retenue.

J'espère que nous, Reventuriers, nous allons être entendus !!!

Avec tous mes remerciements, veuillez agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes meilleures salutations.

(254)

Famille TOUREL Armelle
639 Chemin de Mordant
38370 ST CLAIR DU RHONE

St Clair le 29 Mars 2022

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je suis très inquiète du choix de Vinci pour le projet d'entrée d'autoroute au Centre.

En effet, j'ai habité Reventin au bord de la nationale et ma mère y habite toujours.

Elle monte presque tous les jours au village et devra emprunter tous ces giratoires dangereux, alors que la solution sud proposée par les élus est beaucoup moins dangereuse.

J'espère que cet aménagement va être réétudié et que le projet sud sera retenu.

Oui à un échangeur mais AU SUD

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à mon courrier et vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur mes sincères salutations

Armelle

255

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

DURAND Pierre
34 Route de la Taquière
69420 AMPUIS

AMPUIS Le 24-03-22

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je viens en quelques mots évoquer la création du demi-échangeur de Reventin-Vaugris Loin des considérations techniques et économiques qui m'échappent je souhaite aborder le lien historique et culturel qui unit les villages de Reventin-Vaugris et Ampuis.

Je suis né à Ampuis au hameau de Verenay en 1960. Dans les années 70 la physionomie de notre village a changé. Création du contournement autoroutier de Vienne avec le demi-échangeur de Verenay offrant un accès direct à l'agglomération lyonnaise ouvert en 1974. Puis en 1980 mise en eau du barrage de Reventin-Vaugris. Ces deux réalisations emportant avec elles les plaines fertiles de Saint Cyr sur le Rhône, Verenay et Reventin.

Nos deux Villages sont liés depuis des siècles,

hier par le cable du bac à traille, aujourd'hui par le pont-barrage. Des familles se sont unies de part et d'autre du fleuve. Les célebres abricots d'Ampuis murissaient aussi bien dans la plaine de Reventin...

Depuis des lustres, tel le serpent de mer, resurgit le payet qui nous occupe.

Aujourd'hui si le consensus est acquis sur la création d'un demi-échangeur sur la rive gauche, le pabléme reside sur son implantation Sude ou Centre?

Carte à la main il est aisé de comprendre, comme son nom l'indique, que l'option "centre" coupe la commune en deux. Reventin au bord du Rhône et Vaugris sur la colline.

Pour trancher entre les deuxc passibilité d'accès à l'autaroute A 7 divers arguments sont avancés.

L'emprise sur les terres agricoles à débuté dans les années 80 avec la construction de vastes entrepots. Les sages de la filière grain (agriculteurs, minatiers ....) avaient à l'époque crier, en vain, au scandale. L'argument est

sans doute recevable à l'heure où les greniers de l'Est sont ravagés par la guerre.
Quelle anticipation...

La question du coût fait également débat. Vous savez que les chiffres sont malléables et que le coût final de telles réalisations varie souvent par rapport aux premières estimations.

Les études nous disent que la création de ce demi échangeur diminuerait de 26% le flux de circulation côté rive droite.

Pour soulager les nuisances sur le secteur de Verenay, doit-on par une décision qui paraît plus politique que technique ou économique couper en deux le village de Reventin-Vaugris? Non!

Espérant avoir contribué à votre étude, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, mes respectueuses salutations.

Durand

Mlle MOSNIER Rachel
Batiment le Six
6 Grande Rue
42 520 ST PIERRE de BŒUF

256

St Pierre le 29 Mars 2022

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je vous fais part de mon opposition au projet contre pour l'entrée sur l'autoroute.

J'ai habité à Reventin sur la nationale jusqu'en 2019 et ma mère habite toujours là-. D'autre part pour mon travail j'emprunte régulièrement la nationale 7 du Péage de Roussillon jusqu'au nord de Vienne-

Je pense que cette version contre n'est pas du tout adapté, qu'elle met en danger les habitants de Reventin et que le trafic pour aller au village sera très dangereux.

Je sais que les élus de la commune propose une version au sud à 1,2km vers le Salvert qui serait beaucoup plus raisonnable.

J'espère que le projet va être retenu ! également pour les sportifs qui évoluent au stade !

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à mon courrier et vous adresse mes sincères salutations.

R. Hosnic

257

M. Jacquet
115 LOT La Plaine
Reventin-Vaugris

le 30/3/2022

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur

Je m'opose au projet soumis a l'enquête Publique celui ci ne ressoudra pas la congestion du Trafic à Vienne car les Poids Lourd qui vont en direction de Ile d'abeau n'ont pas d'autre choix que de sortir de l'A.7 à Vienne et donc de continuer sur Vienne et le quai Riondet. pour prendre la RD 75. C'est une illusion de penser que cela changerai avec un échangeur ~~de~~ au centre de Reventin Vaugris.

L'évolution du Trafic serait de -9% sur Vienne alors ~~qu'une~~ qu'une augmentation sur Reventin. serait de plus 192% sur la RD 131 et plus de 63% sur le pont au dessus de l'A.7. Ce projet est néfaste car il procure encore beaucoup plus de pollution pour nos petit et grand sportifs, les deux lotissement Tout proche de l'espace de Loisir Pour éviter tout ces inconvenient il existe une alternative une Variante sud. proposé par la mairie à étudier avec Sérieux

Bien à Vous M. Jacquet

DECHAUME Bruno
107, lot la Plaine
38121 REVENTIN-VAUGRIS
07 86 63 57 78

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

37

258

Reventin-Vaugris, le 25/03/2022

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Je suis domicilié depuis plus de 10 ans au lotissement la plaine à proximité du stade sportif de REVENTIN. J'habite avec mes deux enfants scolarisés sur Vienne.
Le projet du demi-échangeur CENTRE mis à l'enquête constitue pour notre Santé et notre qualité de vie différents dangers.
Sous nos fenêtres, on nous annonce 12 000 véhicules par jour en plus qu'aujourd'hui ! Ce projet projette 3 rond-points sur 400 m de distance où des poids-lourds, bus scolaires, camping-car... vont ralentir, freiner, accélérer à chaque virage. L'air étant déjà pollué par l'autoroute (surtout période estivale, vacances) imaginez le taux de particules fines présentes dans l'air, si ce projet se réalise ici.
Effectivement, nous habitons à proximité de l'autoroute, il était là avant nous et c'est comme ça...
Les nuisances sonores sont aujourd'hui supportable. Ce n'est pas un mur "anti-bruits" qui fera changer grand chose étant donné la densité du trafic à venir.
Ce projet demi-échangeur CENTRE produirait un effet "entonnoir" car toute la circulation sera concentrée

au même endroit. Aucune fluidité de la circulation. C'est une solution trop compacte car 3 ronds-points sur 400m sera très accidentogène dans les différentes manoeuvres des gros véhicules. Comment pourrons-nous laisser sereinement nos enfants quotidiennement empreinter cette zone très dangereuse? Le pont trop étroit, nous ne laisserons pas les vélos circuler sur la "piste imaginée" dans ce projet, c'est de la folie...

Actuellement, mes enfants arrivent régulièrement en retard à l'école sur Vienne (1 lycée - 1 collège) la circulation est déjà un problème existant. Comment imaginer résoudre l'arrivée sur Vienne à l'heure des bus qui vont se retrouver face à cet "étau"? Justement les heures de plus forts trafics seront matins/soirs à l'heure des écoliers, les croisements seront dangereux en bus lorsqu'ils seront face aux poids-lourds!

Nous ne souhaitons pas vivre au quotidien à la sortie de notre lotissement avec les bouchons aux premières loges. J'affirme mon refus du projet CENTRE!

Notre commune propose une solution alternative au SUD, bien plus adaptée et respectueuse des habitants. Les équipements sportifs seront impactés également par cette pollution excessive concentrée au même endroit. Nos habitations perdront de leur valeur.

Tous ces arguments semblent être des questions de BON SENS !! Merci de l'attention que vous porterez à ce courrier. Bien Cordialement, [redacted]

259

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

M Samuel BOUFFARD
326 chemin de l'abri
38121 CHONAS L'AMBALLAN à Monsieur le COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
Mairie de Reventin Vaugris

Contribution à l'enquête publique portant sur le projet de demi-échangeur autoroutier de Reventin Vaugris.

Monsieur le commissaire enquêteur, la lecture du dossier d'enquête m'amène à vous faire part de plusieurs remarques.

1- Le projet présente une implantation au milieu de zones déjà fortement urbanisées et qui peuvent dans l'avenir être encore densifiées. Cette option est en contradiction totale avec les tendances actuelles d'aménagement autoroutier en France où l'on cherche au contraire à les retirer ou éloigner comme à Lyon par exemple.
Cette option est d'autant plus incompréhensible que le dossier affirme que au moins 80 % de la circulation routière qui provoque de fort ralentissements sur la RN7 provient de communes situées au sud ; Alors pourquoi tout ramener dans ce qui deviendra un goulet d'étranglement provoquant ainsi les conséquences que le projet dit vouloir supprimer ?

2- Le site d'implantation est la seule voie qui fait communiquer la partie Est de la commune où se situe le village de Reventin et la partie Ouest où se situe l'autre moitié de la population.
La commune va donc se trouver concrètement et immédiatement coupée en deux parties avec toutes les conséquences aisément imaginables sur la vie quotidienne des habitants. Vie civile, commerces et vie associative se situent à l'Est du pont enjambant l'A7. Par contre l'accès à la RN7 desservant l'ensemble de la vallée se situe à l'Ouest du dit pont. Cette situation ordinaire provoque déjà des flux important de véhicules sur un axe dont la physionomie suffit tout juste à assurer une sécurité minimum aux usagers.
Malgré cela le projet prévoit d'y adjoindre plusieurs milliers de véhicules en transit par jour dont 600 poids lourds. La conséquence engendre un mélange quantitatif et qualitatif (locaux et de transit) ce qui empêchera le déroulement de la vie locale et ne permettra pas la fluidité de transit recherchée.

3- L'installation de 2 ronds points supplémentaires de part et d'autre du pont chargés, selon le dossier, d'améliorer accès et sortie de l'A7 ainsi que de favoriser la fluidité des trafics va provoquer exactement l'inverse car ces deux aménagements sont :
   - de dimensions trop restreintes par rapport au nombre de voies desservies et aux gabarits de certains véhicules (poids lourds, bus ...)

- placés trop proche des deux issues du pont et ainsi ne proposant pas un débattement suffisant permettant aux usagers de positionner correctement leurs véhicules dans les manœuvres nécessaires. En un mot c'est trop court.

4- Le dossier ne présente aucune étude d'impact sur la vie quotidienne des habitants de la commune ni de sa consœur Chonas l'Amballan dont une partie importante de sa population est directement impactée. La vie dans cette zone d'habitat va être totalement bouleversée voir anéantie, mais cela est sans doute de peu d'importance aux yeux des décideurs puisqu'il est dit que tous les impacts ont fait l'objet d'études approfondies parfois même au-delà des exigences réglementaires.
Cette situation est totalement inadmissible et constitue pour moi un vice de forme du dossier, car comment ne pas voir que la vie dans ce secteur va devenir tellement dangereuse qu'elle en sera impossible dans des conditions ordinaires ?
Si l'on se réfère aux augmentations de trafic annoncées, les bruits de circulation, la dangerosité sur le site ainsi que les pollutions atmosphériques vont augmenter de 200 % voire d'avantage grâce aux nombreux ralentissements et bouchons.
Concernant les pollutions atmosphériques, le dossier présente un grand nombre de pages exposant les études réalisées, mais celles-ci sont très difficile à lire et totalement impossible à comprendre sauf à être un ingénieur chimiste confirmé. En conséquence il n'y a pas de réelle information du public sur ce sujet.

5- La conception de la piste dite « modes doux » (cycles piétons) est considérée par nombre d'habitants (et à juste titre) comme une ultime insulte au bon sens.
A elle seule elle représente un condensé de tout le méli-mélo de ce projet.
Etant moi-même adhérent, et depuis de nombreuses années, au Cyclo Olympique Reventinois je tiens à vous indiquer mon adhésion totale au contenu du document de contribution du club remis par notre président ; Aussi je ne développerais pas d'argumentaire spécifique sur ce thème.

6- Absence aussi de tout étude d'impact sur le réseau routier secondaire alors que la fréquentation sur celui-ci va logiquement augmenter de façon exponentielle.
Le dossier ne présente qu'un « petit zoom » sur une portion de voirie existante d'environ 450 m de longueur en y entassant tous les aménagements retenus comme nécessaires (et seulement ceux-là) à l'exclusion de toute autre réalités pourtant bien existantes et tout aussi réelles.
La zone d'impact est ramenée à quelques km^2 alors qu'elle s'étend sur plusieurs centaines de km^2.

7- Certes un aménagement autoroutier en amont permettrait-il, peut être, de désengorger en partie l'utilisation du demi-échangeur de Vérenay, mais pourquoi l'implanter de force à l'endroit énoncé à tout point de vue mauvais ?

De plus croire et faire croire aux habitants de la ville de Vienne que ce nouvel aménagement va engendrer de grandes améliorations dans leur vie quotidienne ne relève justement que d'une croyance, car les chiffres exposés par le dossier présentent l'inverse.
Une baisse maximale tout compris de trafic routier de l'ordre de 10 % n'est pas de nature à générer de telles améliorations et ne peut encore moins justifier un tel investissement notamment de fonds publics.
En fait les Viennois ne verront même pas la diminution compte tenu du nombre de véhicules. Par contre « tuer » toute une commune et plus au nom d'une croyance, il me semble que cela relève du déjà vu.

8- Depuis plusieurs années je fais parti des habitants qui posent la question : « pourquoi à cet endroit là ? »
Force est de constater que nous n'avons jamais eu de réponse vraie à cette question pourtant si simple. La réponse toujours réitérer peut se résumer par : « parce que ».
Tout s'est déroulé comme si les décideurs refusaient tout échange vrai et sincère avec les habitants et leurs représentants directs.
De même pourquoi refuser d'étudier sérieusement la proposition de la municipalité de Reventin (avec étude sérieuse de faisabilité à l'appui) d'une implantation au sud de l'aérodrome, c'est-à-dire à 1,5 km de distance, alors que le site permettrait de résoudre immédiatement toutes les incohérences et manquements du projet actuel tout en répondant aux objectifs attendus et pour un coût moindre ou au pire identique ?
Là non plus je n'ai pas de réponse à cette question, aussi je ne peux que supposer être face à un entêtement stupide (auquel je ne peux me résoudre) ou bien que les décideurs dissimulent un autre projet (non dit) qui pourrait se situer dans la zone en question.
En conséquence je reste avec mes questions et incompréhensions et je ne peux que me perdre en suppositions et conjectures. Est-ce la fonction d'une EUP qui doit en premier lieu informer pleinement les habitants ?

9- Si je me réfère aux orientations du SCOT et du PDU en matière de déplacement et de mobilité (rappelées dans le dossier), je ne peux m'empêcher de penser que face aux enjeux du territoire Isère Rhôdanienne élargi aux parties proches des 4 départements voisins, une nouvelle implantation autoroutière ne fera qu'amplifier les difficultés de tous ordres (circulation, pollutions, nuisances, dangers, effet de serre ...).

N'est-il pas à contrario devenu obligatoire parce que vital de travailler sérieusement, en y mettant tous les moyens disponibles, à l'installation de transports collectifs « tout azimut » en les rendant très fonctionnels, très faciles à utiliser donc prioritairement attractifs ? Nous possédons déjà toutes les technologies nécessaires à des réalisations rapides. SI j'ose dire la voiture individuelle doit céder le pas.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à ma modeste contribution, recevez Monsieur le Commissaire Enquêteur l'expression de mon respect le plus profond.

7/12/2022

Mr et Mme GIL DEL CANO
186 rue des écoles
Lot Jullien n°4
38121 REVENTIN-VAUGRIS

260

28/03/2022

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Echangeur Autoroutier - Enquête Publique

Par ce courrier, nous vous informons que nous désapprouvons l'implantation de l'échangeur au centre de notre commune pour les raisons suivantes :

- insécurité pour les personnes et surtout les enfants qui se rendent au Stade pour leurs activités sportives (foot - Basket - tennis ...)
- Difficultés d'accès à l'école, aux activités pour nos aînés, au Comptoir de campagne nouvellement crée → perte de rentabilité.
- Surcroit de trafic qui apportera bouchons, nuisances sonores, pollution, etc---
- dégradation de notre commune qui perdra son charme de campagne et son bien-vivre.

Pour éviter tous ces désagréments, voire dangers, il serait bien plus judicieux d'implanter cet échangeur au Sud.

Nous espérons que nos voix seront entendues et que la raison l'emportera -

Cordialement,

261

COURRIER ARRIVÉE
30 MARS
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

ANONYME

Habitante de Reventin-Vaugris

Ancienne Elue Municipale

M. CUVILLIER Denis

Commissaire enquêteur

Objet : Complément (partie anonyme) contribution enquête publique demi-échangeur centre

Reventin-Vaugris, le 24/03/2022

Monsieur Cuvillier,

J'ai été membre du Conseil Municipal de Reventin-Vaugris entre 2013 et 2016. Je fais partie des personnes démissionnaires le 17 octobre 2016.

Je reste anonyme car je crains les représailles certains des démissionnaires ont subi de forte pression.

Je veux dénoncé le manque d'information par le maire de l'époque Mme CELARD Elisabeth et par le comité de pilotage.

L'histoire commence comme cela :

Un document présentant un demi-échangeur au niveau du péage de l'autoroute A7 sur la commune de Reventin-Vaugris nous a fortement alerté. Ce document est arrivé dans le bureau des adjoints à la vue de tous. Il n'était pas prévu que ce document soit mis à la connaissance de l'ensemble de l'équipe. La personne responsable de cet acte à été réprimandé verbalement bien que ce document était adressé à l'ensemble des élus.

Des tensions et un dialogue tendu entre Mme CELARD, Maire et une majorité du Conseil Municipal est né. Nous avons insisté longuement et à plusieurs reprises pour que le Conseil Municipal prenne une délibération sur ce sujet. Pour calmer les tensions et nous rassurer Mme CELARD propose deux délibérations.

Une délibération est prise dans le lequel le Conseil Municipal de Reventin-Vaugris expose les points négatifs de la variante Centre et de la sous variante Centre compacte et les rejette toutes deux ainsi qu'une délibération en faveur du projet de variante Sud exige que les aménagements impactent le moins possible l'emprise des terrains agricoles et que plusieurs scénarios soient proposés.

Nous sommes de nouveau resté sans information. Mme CELARD nous a simplement dit qu'elle avait fait une demande pour qu'un projet au Sud de Reventin-Vaugris soit étudié, que le sujet était sous contrôle. Elle a voulu nous faire croire qu'elle s'opposerai à un projet centre car trop nuisible pour notre commune.

La communication sur la concertation publique à été très faible même inexistante auprès de la population mais aussi auprès du Conseil Municipal dont j'étais membre.

Nous avons fait confiance. Je ne suis laissé guidé et dupé. J'ai voulu croire en la bienveillance de Mme CELARD envers la commune. J'ai le sentiment que l'on a profité de mon manque d'expérience et de la naïveté.

Le 14 octobre 2016 : Le Comité de pilotage fait le bilan de la concertation et choisit la solution Centre compact. Lors de la concertation, 607 personnes se sont exprimées :

- 163 personnes pour le Sud,
- 91 personnes pour le Centre,
- 114 personnes pour la version Centre compact

Les résultats de la version Centre et Centre compact seront cumulés. Sans ce cumul la version Sud est majoritaire. Comment les votes sur les deux variantes différentes ont-ils pu être regroupés ?

J'apprendrai ce résultat en même temps que la population locale dans la presse comme la majorité de notre Conseil Municipal. Mme CELARD à participé au comité de pilotage du 14 octobre sans que j'en sois informé au même titre que le reste du Conseil Municipal. Aucune communication sera faite à aucun d'entre nous à ce sujet suite à la décision du Comité de pilotage. L'heure était pourtant importante pour l'avenir de notre Commune.

Le 17 octobre un Conseil Municipal est prévu depuis plusieurs semaines. Je n'y rends.

Contrairement à d'habitude la salle du Conseil est pleine de publique. Comprenant la raison de la présence de tant de Reventinois, Mme CELARD donne exceptionnellement la parole à l'assemblée publique. Un personne demande alors qu'elle va être les démarches du Conseil Municipal de Reventin-Vaugris. Mme CELARD, qui n'a consulté personne à ce sujet, répond : « Nous ne ferons rien ».

La plupart des conseillers s'opposent à cette réponse et donne leur démission spontanément. Ces démissions ont été réfléchit sans concertation les uns avec les autres. J'avais pour ma part préparé ma lettre et attendait de connaître la prise de positon de Mme CELARD. Je n'ai été influencé par personne c'était ma décision. Je suis fière d'avoir fait fasse à mes responsabilités de soutien à ma commune.

Mon objectif en devenant Conseillère Municipal était de contribué au bien être des habitants se que j'ai fait avec beaucoup de plaisir sur des divers projets.

Accepter un demi-échangeur qui va dégrader le cadre de vie des Reventinois, qui ne fera que déplacer le problème d'Ampuis et qui ne dégorgera pas Vienne efficacement est impossible pour moi. Je ne veux pas être responsable d'un tel gâchis humain et financier. Je veux preserver mon village, ses habitants et mon intégrité. Les différentes étapes ont été réalisées discrètement, sans communication, avec l'aide d'un réseau allié pour avoir le moins d'opposition et ainsi laisser croire que les jeux sont faits !

Je suis défavorable à ce projet demi-échangeur centre.

Je suis heureuse de vivre dans un pays démocratique mais je suis révolté de constater l'abus de pouvoir.

Je vous prie d'agréer, Monsieur CUVILLIER, mes salutations les meilleures.

Une ancienne Conseillère Municipale
2013 - 2016.

262

Eliane Tonoli

186 rue des écoles

38121 Reventin Vaugris

Reventin Vaugris, le 29/3/22

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN VAUGRIS

Complément à ma contribution n°3

Monsieur le commissaire enquêteur,

A propos de l'étude « air et santé »

1- **Chapitre XI. Evaluation de l'exposition de la population à la pollution B.09 p396**

Paragraphe XI.4 p396 : le calcul de l'indice IPP est présenté et commenté à l'horizon 2025 et 2045.

Qu'en ressort-il ? L'indice :

diminue *sur Vienne hors A7*
diminue *au nord du demi diffuseur*

et

augmente *au niveau du demi diffuseur* (= Reventin)
augmente *sur la RN7 au sud du demi diffuseur* (=Reventin, chonas)

La conclusion de l'étude pour le centre compact est :

*« Le projet présente une **diminution de IPP** entre les situations avec et sans projet d'environ 2%... La population est donc en **moyenne globalement** soumise à des concentrations plus faibles en situation avec projet »*

>>>>> Les diminutions l'emportent sur les augmentations !!!!!!
>>>>> L'indice IPP qui augmente disparait de la conclusion de l'étude ... on ne s'en occupe plus.
>>>>>Pourtant, il montre un dysfonctionnement avec le projet centre compact dont il faudrait se soucier !
L'indice IPP n'a pas été étudié avec un projet sud optimisé !

2- **chapitre XII. Evaluation quantitative des risques sanitaires B.09 p398**

Les risques chroniques non cancérigènes :

On peut lire les constats p 403 :

*«Concernant le cumul des risques d'atteinte du système cardiovasculaire lié à l'exposition aux particules PM10 et PM2.5, **l'ERS aboutit à des dépassements du Ratio de Danger**.... On observe **une augmentation du risque pour 12 sites vulnérables en 2025 et 17 en 2045** sur 61 sites.... **Pour 17 sites exposés en 2025 et 18 en 2045** sur 70 sites étudiés.»*

Puis la conclusion p 403 :

*« De manière générale, il ressort que l'exposition par inhalation génère un risque pour le système cardiovasculaire. .....Pour rappel, les concentrations de fond ne résultent pas uniquement du projet mais..... Par conséquent, **le projet seul ne peut être incriminé** dans les dépassements de ratio de*

danger. En ne considérant que les émissions du trafic routier, ***l'ensemble des ratios de danger sont inférieurs à 1*** *»*

>>>>Les dépassements du ratio de danger disparaissent de la conclusion !

>>>>> Quels sont les sites vulnérables qui augmentent ? On voit bien ce ratio de danger > 1 dans les tableaux en annexe 3 mais nulle correspondance avec les sites ? Est-ce que le site de la crèche sur Chonas en fait partie ?

>>>>> Où se situent les zones où les indices et ratios augmentent ?

>>>>> Le projet considère que seules les émissions du trafic routier lui sont imputables, mais il ne considère que le trafic de l'autoroute. L'augmentation du trafic de la RN7 au sud n'est pas considérée dans toute l'étude du projet centre compact ...

>>>>>Si ce sont toujours les mêmes zones qui cumulent les éléments négatifs de l'étude et que chaque fois elles sont sorties et oubliées : cela risque de devenir une lourde charge pour elles !

Les risques chroniques cancérigènes :

On peut lire les constats p 404 :

« On observe une ***augmentation du risque pour 9 sites vulnérables en 2025 et 2045*** *sur 61 sites.... Pour* ***5 sites exposés en 2025 et 2 en 2045*** *sur 70 sites étudiés.»*

Puis la conclusion p 404 :

« ... En ne prenant en compte que les émissions du projet sans intégrer les concentrations de fond de différents polluant, le projet ne présente pas de risque sanitaire »

Les sites dont les ratios augmentent disparaissent une fois de plus...

Les calculs statistiques font disparaitre les cas particuliers ..... Pour des calculs de ratios, ce n'est peut-être pas très important mais quand on subit les nuisances sur place, on aimerait être pris en considération.

3- Ma conclusion :

J'ai l'impression que cette étude « air et santé » sert à justifier un choix tout en s'éloignant de la réalité. Elle permet d'oublier la personne qui va marcher le long du mode doux, traverser les routes à 2 voies au milieu de la circulation et de conducteurs pressés et respirer les gaz d'échappement tout cela dans le bruit. Elle permet d'oublier les personnes qui vivent près de la RN7 et dans le lotissement « la Plaine ». Elle permet d'oublier les usagers du centre sportif qui sont sur le site toute la semaine...

Si nous sommes effectivement dans une zone polluée, pourquoi ne pas étudier une solution qui pourrait diminuer cette pollution ? La solution Sud par exemple....

Je suis opposée à ce projet centre compact car la réalité disparait dans de savants calculs statistiques.

Monoli

263

Mme CABUS Marcelle
578 le Grand Chemin
38121 REVENTIN VAUGRIS

Mr. le Commissaire Enquêteur

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

le 26 Mars 2022.

Monsieur,

Par la présente je vous informe que je suis opposée au projet de demi-échangeur prévu au CENTRE.

En effet domiciliée sur la RN7 et déjà soumise à une circulation intensive, allais devoir emprunter 3 ronds-points en voiture ou à pieds pour me rendre au village, Mairie, diverses activités des ainés, ou complexe sportif va devenir un parcours extrêmement dangereux pour tous.

De plus aucune étude n'a été faite au niveau de la santé publique, de la qualité de l'air et des nuisances sonores au niveau du lotissement, du gymnase, terrain de foot, pétanque et autres---
(un mur anti-bruit ne règle pas la solution vu le trafic qui sera encore plus important, et encore moins la pollution).

Alors que, avec un peu de bon sens et de respect pour la qualité de vie de tous, le projet SUD est possible et réalisable avec un coût moindre et des accès simplifiés, sans couper notre commune en deux.

Merci de prendre en considération mon avis pour PROJET SUD.

Bien sincèrement.

264

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

SUR LE « CHEMINEMENT DOUX » DE VINCI

IL faut ne jamais être monté sur un vélo ni marcher à pied pour oser envisager un cheminement « doux » comme Vinci le préconise.

Comment peut on envisager de faire rouler des vélos ou de faire marcher des piétons sur une route d'accès à une autoroute avec un trafic important.

Comment peut-on envisager avec les pots d'échappement des voitures et des camions faire circuler des personnes qui vont respirer un air(qui est déjà en « alerte pollution » à de nombreux moments de l'année.) avec encore un peu plus de véhicules . (on n' en est pas à 9000 véhicules de plus comme le dit Monsieur KOVACS dans le journal du Dauphiné)

Je ne vois pas dans le dossier de Vinci d'étude sur l'air ni d'étude sur les conséquences sur la santé compte tenu des trafics existant sur la RN7 et sur l'A7. Je suis inquiète de voir exposer sur le cheminement « doux » une population de marcheurs et de cyclistes . De même les sportifs du gymnase et des équipements sportifs jouxtant l'A7 ne risquent -ils pas pour leur santé ?

Pour ces raisons je m'oppose à l'implantation « centre » de l'échangeur de Reventin Vaugris .

J'habite Vienne , ma sœur au lotissement La Plaine . Je n'ai pas de voiture et me déplace à pied ou en vélo.

Mme Rodriguez Odile
4 rue de la Tuilerie
Vienne 38200

265

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Quentin DOGON
1/3

Avis sur le ½ échangeur Reventin Vaugris. Enquête publique jusqu'au 30 mars 2022
Texte de base

Au titre de citoyen et d'adhérent
EELV voici ma contribution à l'enquête publique sur le ½ échangeur :

Dans le rapport de Vinci p64 (Ingérop), nous observons une faible baisse du trafic à Vienne. Seulement 9% dans la partie sud.

Trafics sur la RN7 / quais du Rhône A l'horizon 2025, le trafic sur les quais du Rhône baisse de l'ordre de -9% dans sa partie Sud (près de -2 000 véhicules par jour) et de -6% dans sa partie Nord (au Nord de la place Saint-Louis, avec -2 500 veh./j). En lien avec cette évolution, la baisse de trafic sur la place Saint-Louis est du même ordre de grandeur (-2 600 veh/j)



Page 42, nous observons un gain de temps de seulement 9 à 10 minutes.

> ➢ Gain de temps
>
> Dans le sens Nord-Sud, cette variante permettrait de gagner 9 minutes aux heures de pointe du matin et 10 minutes aux heures de pointe du soir.

Je m'interroge donc de l'intérêt d'aller dépenser plus de 25 millions d'euros dans un aménagement qui apportera de la pollution et qui ressemble plus à un aménagement, des années soixantes qu'un aménagement d'avenir.



Cette proposition permet donc de gagner moins de 10 minutes sur un trajet Reventin Vaugris -Lyon. Sur un trajet allant de 45 minutes à 1h50 ; dans le pire des cas, il y aurait donc un gain de temps de moins de 10% de temps.

De plus, quel sera le tarif d'un tel échangeur entre 1 et 2€ par trajets ?

S'il une personne travaille 24 jours par mois, il faudra donc qu'il ajoute à son budget entre 50 et 100€ sans compter le prix des carburants qui ne cessent d'augmenter. Qui pourra réellement se payer ce luxe ?

En plus du péage, il faut donc ajouter entre 6€ et 9€ par trajet, ce qui correspond à un budget mensuel de 288€ à 432 €. Un total par mois pouvant donc aller jusqu'à 532€.

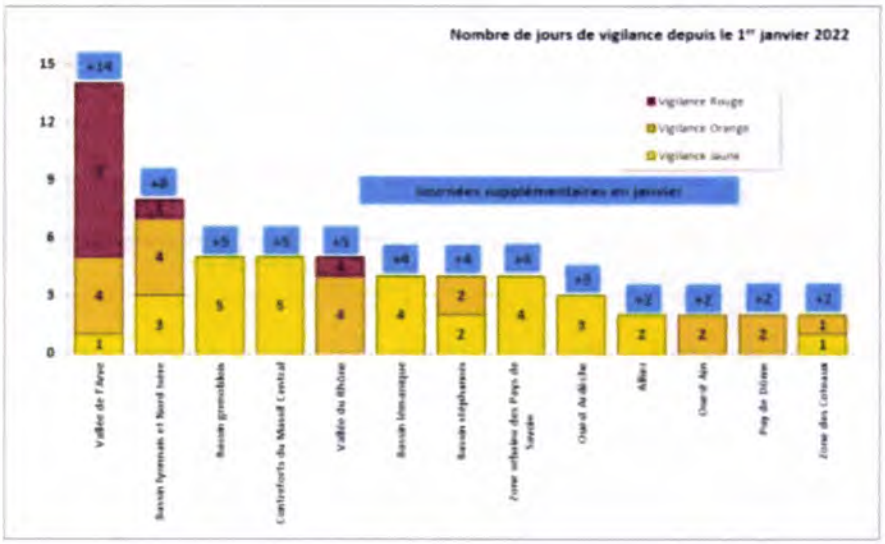


Quentin DOGON
2/3

D'un point de vue pollution, nous remarquons sur le graphique ci-dessous que le bassin Lyonnais et le Nord Isère dépassent souvent les seuils de vigilance jaune, orange et rouge. Augmenter la circulation automobile ne fera qu'empirer ces seuils dangereux pour la santé des habitants de cette zone.

NOMBRE D'EPISODES DE POLLUTION

Décompte du nombre de jours de vigilance pollution depuis le début de l'année 2022

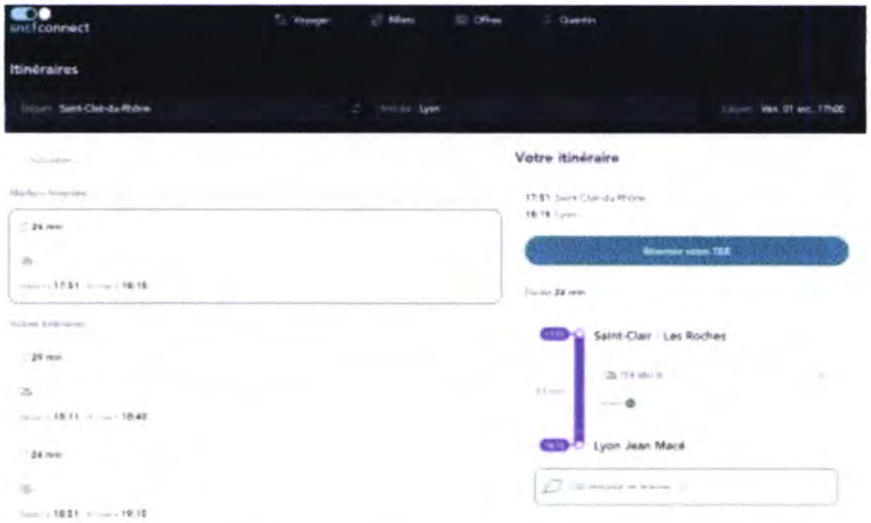


https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/fiche-bilan/bilan-janvier-2022-region-auvergne-rhone-alpes

L'argument de réduction de la pollution est lui aussi mensonger, "faciliter la voiture, attire la voiture", et bien sur la pollution. Au moment ou l'agglo adopte son 3eme plan de protection de l'atmosphère en lien avec la métropole lyonnaise, on peut se poser la question de la cohérence des actions. La main droite semble ignorer ce que fait la gauche.
Extrait : Les actions du PPA3 viseront donc à diminuer globalement la circulation routière, en favorisant différentes alternatives (covoiturage, vélo, marche à pied, etc.). Un soutien aux transports collectifs et ferroviaires sera renouvelé avec notamment la mise en place d'une tarification intégrée TER + TCL et d'autres réseaux urbains.

Une alternative existe et est bien plus avantageuse en temps, plus économique et meilleur pour la planète.

Si une halte ferroviaire était ouverte à Reventin, cela permettrait de rejoindre Lyon en moins de 30 minutes, il y aurait donc un gain de temps allant de 30 minutes à plus d'une heure par trajet.
Le gain de temps journalier serait donc de 1h à 2h.



D'un point de vue économique, un abonnement mensuel coûte seulement 84,40€ par mois. Cela représente donc un gain de 4 à 6 fois moins élevé que la voiture.



Par ce que la justice sociale et climatique devrait être prioritaire. Cette option d'ouverture d'une halte ferroviaire à la place d'un échangeur devrait clairement être prise en compte.

De plus, une halte ferroviaire permettrait également de relancer le débat des transports en commun dans l'agglomération de Vienne qui sont aujourd'hui insuffisants, surtout pour se déplacer dans toute l'agglo. J'ai personnellement hésité avant d'acheter une maison à Reventin Vaugris, et finalement je ne l'ai pas fait, car il n'y avait aucuns transports en commun (sauf un transport à la demande possible aux heures ou les actifs travaillent).

Je pense donc que l'a création d'un échangeur n'est pas nécessaire, mais si le choix d'un tel projet était à prendre en compte, il faudrait davantage écouter les premiers concernés, les habitants de la commune. Un projet alternatif est proposé et il a l'avantage de ne pas détruire la vie commerçante, culturelle, sportive et associative du village. La justice sociale passe aussi par l'écoute de ces premiers concernés et la vie du village.

Quentin Dogon

266

Georges MAISONNEUVE
17, chemin de la Jacquetière
38121 REVENTIN VAUGRIS

Marie-Thérèse MAISONNEUVE
17, chemin de la Jacquetière
38121 REVENTIN VAUGRIS

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

à **Monsieur Denis CUVILLIER**
Commissaire Enquêteur
MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS

38121 REVENTIN VAUGRIS

Reventin-Vaugris, le 25 mars 2022

Objet : enquête publique
Demi échangeur Vienne Sud

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous avons pris connaissance très attentivement du projet « centre » concernant le demi-échangeur sur la commune de Reventin Vaugris.

Nous vous faisons part de nos griefs concernant cette étude « centre ».

Alors que de tous côtés, entre autre les grandes villes, on nous impose l'exclusion des véhicules thermiques, si ce projet est accepté, la circulation automobile sera triplée sur ce secteur. D'autant que pour accéder à l'entrée de l'autoroute, trois giratoires devront être franchis. Quand on est déjà usager de ce secteur, on sait les ralentissements qui sont occasionnés par le seul giratoire existant, bien sous dimensionné pour le trafic actuel sur la RN 7, alors on n'ose pas imaginer le résultat avec trois giratoires, avec l'intense trafic routier concentré sur cette courte distance de 400 mètres. De nombreux usagers n'hésiteront pas à emprunter les réseaux secondaires non appropriés pour un surplus de circulation.

En ce qui concerne les modes doux, ce sera un vrai parcours du combattant pour franchir ces trois giratoires, avec tous les dangers que cela comporte.

Cette bretelle va longer un stade de foot, un gymnase, un boulodrome, un tennis, un skate park, … Ces lieux vont devenir un vrai enfer pour tous ces sportifs, qui devront supporter pollution atmosphérique, bruits constants du fait de la suppression du merlon qui avait été édifié pour supprimer les bruits de l'autoroute. L'espace autour du gymnase est régulièrement utilisé pour de grandes manifestations tel que solida'foot, kermesses, compétitions sportives … Aussi avec des risques d'accidents avec ce giratoire à 270° fréquenté par de très nombreux poids lourds.

…/…

.../...

Le lotissement de la plaine sera surplombé par le giratoire à la sortie du pont où 600 poids lourds annoncés journellement par l'**étude Vinci** devront faire un tour presque complet pour accéder à l'entrée. Les habitants de ce quartier devront aussi subir quotidiennement les nuisances sonores, pollution et tous les risques en cas d'accident de poids lourds. Ces habitants devront vivre continuellement derrière un mur en haut de la butte. Les usagers de la route départementale venant du sud auront toutes les peines du monde pour s'introduire dans la circulation, ce qui entrainera de nombreux bouchons et pollution supplémentaires.

La route longeant l'autoroute sera coupée à la sortie du pont jusqu'à la RN 7 ce qui augmentera encore le flux sur l'axe des trois giratoires. Quant aux habitants de cette route, ils devront de nouveau traverser la RN 7 en venant du nord ou en voulant repartir au sud, sachant que sur ce lieu de nombreux accidents graves et même mortels, ont eu lieu, avant l'aménagement actuel.

Au vu de ces éléments, nous espérons que vous pouvez vous faire une idée de ce que les reventinois devront subir si le projet tel qu'annoncé est validé. Reventin-Vaugris est une commune étendue avec ses différents hameaux et subit déjà de nombreuses nuisances : barrage, zones industrielles et artisanales, péage autoroutier, aérodrome, station d'épuration, ... Vienne ne perdra que 6 % de circulation, alors qu'à Reventin-Vaugris ce sera 200 % de trafic supplémentaire annoncé, avec un taux de pollutions atmosphérique, visuelle, sonore, correspondant à ce pourcentage. Reventin-Vaugris n'est pas une poubelle.

La solution un peu plus au sud serait bien plus judicieuse et enlèverait tout autant la circulation à Verenay-Ampuis, Vienne, que le projet centre.

Les élus de Reventin-Vaugris ont mis beaucoup d'énergie pour faire revivre le centre bourg avec les commerces, le pôle médical, les écoles, le 3ème âge, le marché, la bibliothèque, ... Tous ces efforts seront remis en question, car avec ce projet, certains quartiers seront coupés du village, l'accès devenant presque inaccessible et bien trop dangereux.

Au vu de tous les éléments cités ci-dessus, vous comprenez bien que l'on ne peut **qu'ETRE CONTRE CE PROJET** « centre » insensé, nuisible pour tous les usagers de ce secteur, ainsi qu'aux habitants de la commune. Reventin-Vaugris est un village rural très agréable, où il fait bon vivre, et perdra ainsi toute son identité. Car pour un projet de telle ampleur, il faut se rendre sur le terrain pour estimer la réalité, la vision sur les plans ne rendant absolument pas compte du résultat final avec toutes les conséquences.

Nous sommes extrêmement dépités de voir que notre village soit ainsi traité de la sorte par les intervenants extérieurs, administrations locales, départementales, ..., non concernés directement par tous ces désagréments qui sont leurs dernières préoccupations, mais qui seront cependant supportés quotidiennement par la population locale.

.../...

.../...

Nous comptons sur votre compréhension et votre bon sens.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations distinguées.

Georges MAISONNEUVE

Marie-Thérèse MAISONNEUVE
Conseillère Municipale de
Reventin-Vaugris de 1983 à 1995

Eliane Tonoli

186 rue des écoles

38121 Reventin Vaugris

267

Reventin Vaugris, le 30/03/22

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Complément à ma contribution n°3

Monsieur le commissaire enquêteur,

A propos de la pièce B.11 « Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage »

1- Réponses aux recommandations 1 et 2 du projet technique

- Le maître d'œuvre revendique une ***concertation*** « avec la mairie de Reventin Vaugris » p515

  Le mot est bien positif par rapport à ce qui s'est passé !

  Disons plutôt, que le maitre d'œuvre s'est empressé de corriger toutes ses erreurs et oublis signalés dès le départ par la commune.

  Ce qui conduit à quoi ? Des réparations !!!

  - Le projet est déjà réparé avant d'être commencé ! N'est-ce pas la preuve qu'il y a des dysfonctionnements dans ce projet centre ?
- P 515, on peut lire encore : « Le maître d'ouvrage a poursuivi ses efforts d'optimisation de la conception du projet..... pour en réduire les impacts et en poursuivant l'amélioration de l'insertion dans son environnement naturel et humain »

  Le projet centre n'était pas optimisé, correct... ????(comme celui du sud proposé par le maitre d'oeuvre...). Il ne prenait pas en compte, entre autre, l'environnement humain... ???.

  - Le maitre d'œuvre en est conscient... un pas est franchi !
- **Amélioration** proposée : aménagement du carrefour entre la route des Côtes d'Arey et la RN7

  Comment le maitre d'œuvre peut-il juger que c'est une amélioration ?

  Pour les riverains, ce n'est pas une amélioration :

  Ce carrefour a été supprimé suite à un accident mortel : le remettre est-il judicieux ?

  Mise en impasse d'une route qui est utilisée en délestage du giratoire de la RN7 : le trafic augmentera sur le giratoire de la RN7

  Suppression d'un giratoire qui n'a jamais existé... est-ce une amélioration ?

  « Déplacement du parking de covoiturage pour séparer les flux locaux et autoroutiers » (p515)... la solution sud les sépare sans rien faire de plus !

- Les autres « **améliorations** » proposées p 516

« Réduire les emprises foncières » : le projet centre a donc été proposé sans optimisation des emprises foncières ? Comme le projet Sud d'ailleurs !

« Réduire le nombre de branches du giratoire ouest de 5 à 4 » : c'est une amélioration...Elle cache un aménagement du chemin de l'aérodrome qui vient en surplus dans le projet centre. Le coût en est-il évalué dans la version présentée aux citoyens ? Non

« Eloigner un peu plus les infrastructures de la partie habitée de la RN7 » : A l'ouest de l'échangeur, elles sont déjà éloignées !

« Intégrer une bande paysagère en lisière ouest » : merci !

2- Réponses aux recommandations 5 : bruit

- Le maître d'œuvre précise en B.11 p520 *« les points PF3 et PF4 ne sont pas nécessaires au modèle, étant de plus situés à plus de 100m de la source principale (A7) »*

  Je ne comprends pas que le point PF3 ne fasse pas partie du projet : en effet il se situe près de la RN7 au sud du giratoire. Il mesure donc le bruit issu de la circulation sur la RN7 qui va **augmenter avec l'installation du demi diffuseur**. Cette augmentation est pointée par l'étude du projet centre en B.04 p259.

  - Le bruit au sud de la RN7 doit absolument être analysé dans cette étude d'impact environnementale.

- Le maître d'œuvre pointe *« Ce point (PF3) présente en effet une valeur modélisée inférieure de 6 dB de nuit par rapport aux valeurs mesurées. Le modèle a donc pour conséquence d'estimer un état initial avec un niveau de bruit inférieur à la situation réelle mesurée... »*.

  Cette constatation est normale puisque l'analyse statistique ne considère que le bruit issu de l'A7 !
  - Il faut à tout prix, que les bruits issus de la RN7 soient inclus dans l'étude statistique.

- Le maître d'œuvre continue *« ...Pour le point fixe n°3, malgré la différence observée, son estimation future n'est pas pour autant sous-estimée ou en défaveur des riverains. En effet, l'état initial est perçu par le modèle comme plus calme que la situation mesurée. Aussi, la contribution du projet sera relativement plus importante pour ce point et sera donc au bénéfice des riverains de ce point»*.

  Nous comprenons exactement le contraire : le bruit au point PF3 est sous estimé et en défaveur des riverains car les nuisances sonores de la RN7 ne sont pas incluses dans l'étude d'impact du projet centre qui ne prend que le bruit de l'A7.

  - Nous exigeons que l'étude d'impact sonore intègre les bruits tout le long de la RN7 (sud et nord du giratoire) induits par la mise en place de l'échangeur.

- Mais le maître d'œuvre veut faire preuve de bonne volonté ... « *En revanche, pour confirmer cette analyse et actualiser cette modélisation, le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser après la mise en service de l'échangeur des mesures in situ : au droit du lotissement de la Plaine, pour vérifier l'efficacité du dispositif de protection ; au niveau des points de calage pour contrôler les niveaux de bruit projetés par le modèle.* »

  Le maître d'oeuvre s'engage à faire des mesures de bruit une fois le projet en place ? Ce n'est pas trop contraignant pour lui ?

  Puis, qui devra résoudre les problèmes ? Réponse p521 : « *la DDT de l'Isère...* » C'est génial.....

  ➢ Nous exigeons une fois de plus que le principe « EVITER » mis en avant pièce B.04 p198, soit réellement appliqué et ne reste pas un beau principe de communication !

  Le projet SUD prend en considération ce principe et sans construction supplémentaire !

- Choix du dispositif de l'écran B.11 p522

  Le maître d'œuvre nous fait part de ses soucis pour choisir l'écran ... «*En résumé, le récepteur 45A ne peut pas être protégé de manière satisfaisante avec le seul écran car il faudrait étendre son emprise de manière conséquente le long de la RD131 générant des emprises importantes sur la parcelle agricole, des acquisitions, mais aussi des hauteurs de l'écran bloquant les perceptions paysagères pour les constructions et pouvant engendrer également une perte de luminosité.* »

  Ce n'est pas une découverte pour nous : un mur est un pis-aller.... qui ne protègera pas tous les riverains.... Il n'y a pas besoin d'étude d'ingénierie pour cela, le bon sens suffit....

  ➢ Que de perte de temps, d'argent pour chercher des « remèdes » à la solution centre alors que la solution Sud n'a pas été étudiée correctement.

3-Réponses aux recommandations 6 : qualité de l'air et santé

- L' A E recommande de produire une étude air et santé de type 1 pour tenir compte du trafic de l'A7.

Bizarre : pour l'étude acoustique le projet centre n'étudie que les nuisances de l'A7 et pour l'étude air et santé elle n'intègre pas les nuisances de l'A7 !!!! Je cherche la logique !!!!!

L'étude « air et santé » a été menée sur la zone d'étude éloignée, définie dans la pièce B.03 p 77. Mais le maître d'œuvre peut choisir... « Toutefois, la zone d'étude éloignée est variable selon les thèmes environnementaux, afin de s'adapter à l'échelle des enjeux. (p77) »

➢ Est-ce que l'analyse air et santé a choisi la bonne échelle pour justifier le projet centre ?

- Le maitre d'œuvre persiste : « *Etant donné les trafics attendus sur la RN7 et la densité de population projetée, l'étude retenue est de niveau II. Le niveau d'étude est correctement proportionné par rapport aux enjeux sur la qualité de l'air (cf. chapitre II de l'étude).*

L'étude « air et santé » ne prend pas en compte suffisamment l'environnement proche du projet. Toutes les nuisances produites par la RN7, sur la RD131, dans les giratoires, près du centre sportif sont négligées par rapport aux bienfaits attendus pour l'agglomération viennoise.

- Cette étude doit être refaite avec toutes les données proches du projet et pour tous les citoyens même s'ils ne sont pas nombreux. Elle devrait être faite également pour la variante SUD !

4-Recommandations n°8 : suivi du projet…

- P 526 : « *L'A E recommande de compléter le suivi du projet par des mesures in-situ du bruit pour valider les modélisations acoustiques après la mise en service* »

A quoi, à qui serviront ces mesures ?

- A faire retomber les conséquences du projet sur d'autres entité (commune, agglomération, département…) ?
- A faire oublier toutes les responsabilités des décideurs ?

5-Mesures complémentaires de réduction des impacts

- Le maitre d'œuvre ajoute p 527 : « *Toujours dans un objectif continu d'amélioration de la conception du projet pour en réduire les impacts et en assurer une meilleure insertion dans son environnement naturel et humain, le projet intègre : l'évitement du bâtiment technique de la mairie de Reventin-Vaugris en adaptant le giratoire Est et en insérant un dispositif de soutènement des terres. Cette mesure, évitant l'achat et la destruction d'un bâtiment fonctionnel va dans le sens de la réduction de l'empreinte humaine et carbone du projet* »

Pour éviter de détruire le bâtiment technique, on va construire un mur de soutènement et on va adapter le giratoire ….

Cela fait un peu peur : le giratoire va être réduit en dimension, le giratoire va être posé sur un mur en contre-haut du lotissement « la Plaine » et du centre sportif. Est-ce que la sécurité est respectée à son maximum ? Les convois exceptionnels vont mettre combien de temps pour parcourir les trois quarts du giratoire EST ? Les marchandises dangereuses ont intérêt à être bien arrimées…. ! Les chauffeurs de poids lourds devront être très adroits !

Dans cet espace restreint, il vaudra mieux ne pas avoir besoin des services d'urgence !!!!

- On peut lire encore p 527 : « *Ces évolutions vont dans le sens* ***d'une réduction des travaux*** *à réaliser, de leur temps d'exécution et de la gêne produite aux usagers comme aux riverains…* »

Un mur de soutènement pour poser le giratoire EST est un travail en moins ? Je ne comprends pas, ce mur n'était pas prévu dans le projet d'origine...

De même la construction des giratoires ne va pas gêner les usagers ?! Ceux de l'A7, c'est vrai mais les usagers locaux, j'en doute !

6-Présentation du nouveau projet : carte p533

- Nous pouvons lire dans un encadré : « Basculement du mode doux au sud de l'échangeur pour séparer les flux locaux »

Message énigmatique !!

De quel flux locaux s'agit-il ? Les séparer de quoi ?

- P 534 :Tableau des impacts du nouveau projet avec comparaisons avec l'ancien projet donné en B.03 p 193

La comparaison entre les 2 tableaux est très difficile à faire. Il y a beaucoup d'*améliorations* dans le nouveau tableau mais elles sont tout à fait subjectives et n'engagent que les rédacteurs.

Exemple 1 : Onglet « paysage » : « amélioration ... par l'introduction d'une bande de 10m en bordure ouest du projet ».

Il n'est pas dit que la bretelle d'entrée de l'autoroute à l'est, détruit un merlon arboré et paysager pour en faire une « clôture paysagère occultante (B.02 p68) »

Exemple 2 : onglet « déplacements et infrastructures » : « *Amélioration de la sécurité avec la séparation des flux locaux et autoroutiers.* »

Cette séparation est une conséquence du changement de place du parking de covoiturage. Mais sur toute l'aire du projet, il n'y a pas de séparation des flux locaux et autoroutiers à part quand les véhicules sont sur les bretelles d'accès..... Présenter cela comme une amélioration de la sécurité, c'est vraiment très trompeur !

Exemple 3 : onglet : « prise en compte des risques technologiques »

Aucune mesure n'a été prise par le dossier en phase d'exploitation concernant les risques liés au transport de matières dangereuses. Pourtant le trafic PL va augmenter, les PL vont devoir traverser 3 giratoires sous dimensionnés pour prendre la bretelle d'entrée...

Beaucoup d'informations sont tronquées, partielles, présentées de façon positive et ne reflètent pas la réalité du projet centre....

7-Réduction des incidences sur le milieu humain

- Le passage du mode doux au sud

C'est un progrès, mais cela ne raconte pas :

qu' il faudra quand même traverser 4 routes à double sens pour aller de la RN7 au centre sportif.

Que les voies d'accès aux parcelles agricoles se trouvent près du mode doux

Que piétons et cyclistes se partageront 2,32m (B.02 p66) de largeur sur le pont au-dessus de l'A7

Que piétons et cyclistes se partageront aussi nuisances sonores, pollution de l'air et insécurité

Que piétons et cyclistes seront très proches des véhicules sur le pont au-dessus de l'A7. Une Glissière en Béton Armée ou GBA de 45cm les séparera de la voie de circulation.

Que piétons et cyclistes suivront 2 giratoires avant d'arriver au centre sportif

- Peut-on mettre tout cela dans le chapitre « Réduction des incidences sur le milieu humain »
- Comble du cynisme : on appelle cet espace « le cheminement mode doux » !!!

Ma conclusion :

Comment donner mon accord à un tel projet ?

Ce n'est pas un document technique sérieux donnant des informations impartiales et complètes.

On ne devrait pas trouver de jugements de valeurs dans un tel document : une modification n'est pas forcément une amélioration...

Toutes les modifications apportées sont des « pansements » sur un projet qui n'est pas judicieux.

Un projet Sud optimisé n'a pas besoin de tous ces pansements !

Le projet SUD permet aussi d' « EVITER » beaucoup de nuisances et d'insécurité pour les riverains de ce demi diffuseur.

Les Reventinois subissent une décision prise sans considération, de façon arbitraire, il y a plusieurs années. Les décideurs n'ont pas jugé bon de les entendre au moment opportun et veulent leur en faire porter toute la responsabilité.

Le bon sens et la démocratie auraient voulu que le projet Sud, voté par la municipalité lors d'une délibération, soit optimisé par le maître d'oeuvre avant de s'en débarrasser....Les années passées à chercher les « pansements » n'auraient pas été perdues...

Je suis opposée à ce projet centre compact car il représente un déni complet de démocratie, il est plein d'imperfections, plein d'approximations, plein d'imprécisions, plein de lacunes, plein de jugements inutiles... et pour cela **je ne peux absolument pas lui accorder ma confiance.**



De : claire ruggeri ruggericlaire@msn.com
Objet : Echangeur centre
Date : 2 mars 2022 à 20:54:29

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

268

Bonjour à tous,

C est en qualité de professionnelles exercant sur la commune que nous nous interrogeons sur le projet de l échangeur centre.
Nous nous inquiétons sur les questions de sécurité et pratique afin de continuer à exercer notre metier dans de bonnes conditions:
-comment va t on circuler pendant les travaux?
-est ce que l accès au cabinet pour les patients le nécessitant sera préservé?
-est ce que cela implique des deviations ?
Cela entrainerait pour nous une perte de temps considerable et un cout supplémentaire lors de nos déplacements !?
-quels en seront les avantages ?
-pour nous qui parcourons parfois jusqu'à 80-100 km par jour au sein même de la commune, cela sera t il vivable pour la continuité de notre exercice professionnel ?
-nous nous questionnons également sur la durée des travaux afin de nous organiser au mieux ?

Dans l attente de réponses concretes.
Bien cordialement
Les infirmières

Envoyé de mon iPhone

RUGGERI Claire

Rivoire Sophie

VALETTE Magalie

269

Madame FORTIE

Rue robespierre

26500 Bourg les valence

Bourg les Valence le 29/03/2022

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le commissaire enquêteur,

La création d'un échangeur au centre de Reventin Vaugris m'interpelle pour plusieurs raisons.

Pourquoi ne connait-on pas le prix du péage ? Bon nombre d'automobilistes ne prennent pas l'autoroute à Ampuis à causse du prix ce qui veux dire que le désengorgement de Vienne est un mensonge

De plus un parking de covoiturage de 100 places non extensible me parait dérisoire à l'heure ou un litre d'essence est a2 €.Je pense que l'on est à un tournant pour les déplacements et on ferait mieux de mettre 25 million d'euros dans les transports en commun. En effet nous avons 2 voies ferrées dont une à 1 km de ce projet autoroutier ou une gare a été fermée il y a 25 ans !!

La dangerosité de la RN7 à vélo pour se rendre au village sans piste cyclable c'est déjà beaucoup alors si on ajoute ces 3 ronds-points non merci.

Si un échangeur résoudrai les problèmes de circulation ça se saurait d'autant plus qu'une réunion publique s'était tenue il y a une dizaine d'années et à la question : pourquoi n'y a-t-il pas d'entrée d'autoroute à Reventin la réponse avait été claire : on ne peut pas mélanger le trafic local avec le trafic internationnal. Aujourd'hui c'est possible ! On se fout de nous.

Et si un jour on décidait de faire un échangeur complet c'est-à-dire en direction du sud il faudrai recommencer ailleurs !

Et les jours de grand départ comme il y a des bouchons sur l'A7 tout le monde va sortir ici !

Madame Forite



270

Monsieur Montel Ger ard

Rue pascal

26000 Valence

Valence le 28 mars 2022

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le commissaire enquèteur,

Je vous écris cette lettre pour vous faire pars de mon désaccord du projet de demi diffuseur a Reventin Vaugris

En effet comment accepter ce projet sur un si petit périmètre sur le seul lien qui réuni le village déjà très impacté par la barrière de péage .Dans quel lieu de France voit-on le cloché du village quand on paie a part ici alors cet échangeur en plus non.

De plus j'ai remarqué sur les plans qu'il y a 3 ronds point successifs sur une petite distance et je m'interroge : comment vont passer les convois excepionnels car c'est bien ici le seul accès pour eux

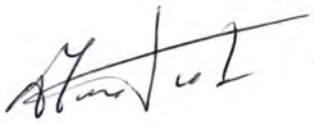
Et puis Reventin a déjà payé un lourd tribu lorsqu'que l'on a déplacé la sortie de Vienne un quartier(le petit Paris) rasé a 90% il ne reste plus qu'aujourd'hui 2 maisons sous l'autoroute

Les Reventinois vous tendent la main pour que ce projet soi plus au sud .

Isaac Newton a dit : « Les Hommes construisent trop de murs et pas assez de pont «

Merci de m'avoir lu

Gerard Montel



271

Madame Claire Simian

Rte de Pélussin

42520 Bessey

Bessey le 30/03/2022

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le commissaire enquêteur

Si je vous écris aujourd'hui c'est que je suis très affectée par le projet d'échangeur au niveau du stade de Reventin –Vaugris.

Je suis née et j'ai grandi dans ce village.

Depuis plusieurs décennies le village œuvre pour qu'il y ait une cohésion : développement des commerces, réunification des écoles, associations dynamiques ayant même certains des labels...

Il me semble également que ce que nous traversons mondialement actuellement nous rappelle à quel point la fraternité est essentielle . Comment aider son voisin , son concitoyen si le village se retrouve coupé ?
Le sport n'est –il pas un moyen de rassembler , de s'entraider ? Comment faire si les structures deviennent inexistantes ?

Est-il possible d'emmener, ramener son enfant de l'école si les parents se retrouvent sans cesse dans les bouchons ? L'école publique est pour moi menacé, entraînant le droit à l'éducation pour tous menacée également .

Aujourd'hui : Monsieur j'ai peur pour tous les Reventinois, pour mes parents , mes frères , mes neveux .

Je crois que le projet d'échangeur est possible à la seule condition de respecter la vie des Reventinois et de ceux de la région .

Merci pour l'attention que vous portez à mon courrier et pour votre investissement afin d' être le plus juste

Très cordialement

Claire Simian

(272)

Auguste Jean Guyonnet
428, chemin de la Chapelle
38421 Reventin-Vaugris.

à Monsieur le Commissaire Enquêteur
Mairie
38421 Reventin Vaugris.

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur,

80 ans passés à Reventin-Vaugris, 25 ans à avoir distribué le courrier et R.V., j'ai vu la commune passer de 845 habitant à ysi de 2000.

Quels bénéfices en ont tirés les Reventinois : disparition des terres agricoles, disparition de commerces, augmentation de la circulation et aujourd'hui, un demi-échangeur

Lors de la présentation de ce demi-echangeur, trois projets nous avaient été présentés. Que sont devenus les projets Nord et Sud ?

Le projet Sud ne serait-il pas plus judicieux, la zone du Saluant ne comportant aucune habitation. Le projet centre est une concentration de rond-points et difficultés de manoeuvres dans une zone très peuplée. Pour intégrer la circulation sur la RN7, venant du chemin du Vieux Vaugris via de Lieuray, il faudra s'armer, car actuellement aux heures de pointe, il faut être très vigilent

A Reventin le 29 mars 2022

Guyonnet

273

CHONAS L'AMBALLAN

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Chonas l'Amballan, le 25 mars 2022

Monsieur Denis Cuvillier - Commissaire Enquêteur
Enquête publique – Projet complémentaire de mi-diffuseur n° 11 de Vienne Sud
Mairie de Reventin-Vaugris
85 Rue de la Mairie
38121 REVENTIN-VAUGRIS

N/Réf. *: 2022-104*
JP/AM

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je vous prie de trouver ci-jointe copie de la délibération prise lors de notre conseil municipal du 10 mars 2022.

A une très grande majorité, des élus de notre conseil municipal se sont prononcés pour le projet centre du demi échangeur prévu sur Reventin-Vaugris.

La principale raison de ce choix s'appuie sur la crainte que le centre village de Chonas l'Amballan, ainsi que le chemin de Sambillot qui seraient la principale voie d'accès au « projet Sud », verraient une concentration très importante de véhicules.

Il se trouve que notre école située en centre village, fréquentée par 202 élèves, pourrait voir une dangerosité importante, de par la fréquentation des véhicules désireux de rejoindre l'échangeur qui serait situé au Sud.

Toutefois, la délibération en question comporte cinq préconisations dont je vous demande de prendre connaissance.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, mes salutations distinguées.

Le Maire,
Jean PROENÇA

MAIRIE DE CHONAS-L'AMBALLAN (Isère)

COMMUNE DE CHONAS L'AMBALLAN

Nombre de Conseillers :	
en exercice	*19*
présents	*18*
votants	*19*

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL N° D2022-008

L'an deux mille vingt deux
Le dix mars à dix-neuf heures

Le Conseil Municipal de la Commune de Chonas l'Amballan dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Jean PROENÇA, Maire.

Date de convocation du Conseil Municipal : 04 mars 2022

PRESENTS : M. PROENÇA Jean, M. GUIGUE Gérard, Mme SALOMON Marie-Rose, M. MATHIEU Jean-Pierre, Mme RIVOIRE Christelle, M. PLASSON Jean-Jacques,
Mme BERNAL-VICENTE Céline, Mme BRENIER Emmanuelle, M. CESARIO William, Mme CLEMENÇON Annie, M. COLCOMBET Jean, M. FOURNIER Jean-Michel, M. GONTEL Paul, M. JURY Xavier, Mme KOWALSKI Christine, Mme Marie-Cécile MALLARTE, Mme MEUNIER Stéphanie, Mme SERVE Virginie.

Ont donné procuration : M. Hernani CASILLAS a donné procuration à M. Gérard GUIGUE

Absent excusé :

Secrétaire de séance : Mme MALLARTE Marie-Cécile

ENQUETE PUBLIQUE CONCERNANT LE PROJET D'UN DEMI ECHANGEUR SUR L'AUTOROUTE A7 AU SUD DE VIENNE à REVENTIN VAUGRIS.

Vu l'enquête publique qui a lieu du 28 février au 30 mars 2022 concernant le projet de complément de demi diffuseur de Vienne Sud sur l'A7 ;

Vu la délibération à prendre le 22 mars 2022 par le conseil communautaire de Vienne Condrieu Agglomération (projet de délibération joint) concernant le demi- diffuseur n°11 à hauteur de la barrière pleine voie actuelle de Vienne/Reventin, sur la commune de Reventin-Vaugris (Vienne Sud sur l'A7) ;

Monsieur le maire souhaite que le Conseil Municipal se positionne en ce qui concerne ce projet.

Un débat a lieu entre les élus afin que ces derniers se prononcent soit contre soit pour le projet.

Des préconisations sont émises par le Conseil municipal en ce qui concerne ce futur aménagement :

- Préservation des terres agricoles sur la plaine du Saluant pour qu'elles le restent de façon pérenne même après l'implantation si elle a lieu.
- Le mur anti bruit prévu afin de protéger les habitations limitrophes aux abords du stade doit être le plus performant possible.
- Un aménagement étudié tout le long de la route longeant l'aérodrome. Ceci permettrait que le trafic se fluidifie entre le Rond-Point de Chonas l'Amballan et celui de la station-service et que la portion de la RN 7 entre Chonas l'Amballan et Reventin Vaugris s'en trouve moins encombrée. C'est en effet un lieu où se situent des habitations de Chonas l'Amballan.

Notre option du Centre est aussi motivée par le fait que l'accès par nos habitants se fluidifierait entre trois points d'accès secondaires (Sambillot, Lieuraz et le plateau de l'Amballan). La version Sud nous fait craindre un engorgement du chemin de Sambillot ainsi que de notre centre village aux abords de l'école aux heures de rentrées scolaires.

- La future implantation devra se situer avec un éloignement le plus important possible des installations sportives existantes.

- Sécurisation de la montée du Grand Pavé avec éventuellement une piste cyclable et des modes doux de cheminement.

Délibération adoptée à Voix Pour : 15 contre : 2 abstention : 2

Ainsi fait et délibéré le jour mois et an que dessus.

Pour copie certifiée conforme,

Le Maire
Jean PROENÇA



276

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Alain Orengia
272, ch du rondet
38121 Reventin-Vaugris

Je fais partie de ceux, et nous sommes très nombreux, qui pensent que construire cet échangeur autoroutier, est une folie à 25M€ (ce sont les chiffres actualisés et non pas 21 M€, chiffres de 2016!) Il donne le signal fort que le tout voiture a encore de beaux jours devant lui. Qu'en pensez-vous ? C'est comme si nous offrions une bouteille de tord boyaux à quelqu'un atteint d'une cirrhose du foie !!!

Comme vient de le confirmer tout récemment le dernier volet du rapport du Giec, il convient de changer radicalement nos comportements pour espérer donner un avenir viable à nos enfants voire à nous même.

La circulation automobile et des PL doit être réduite (entre autres). C'est aussi l'objet de tous les plans climat et notamment le PPA de la métropole Lyonnaise (Plan de Protection de l'Atmosphère, sur lesquels s'engage VienneCondrieuAgglomération) qui indique dans son défi intitulé M4 :
« Diminuer le trafic routier ... »

De mon point de vue documenté, l'équipement projeté ne résoudra rien. Il déporte les problèmes et en crée de nouveaux pour les habitants de la commune de Reventin-Vaugris en augmentant de 200% le trafic routier sur la seule voie qui relie les quartiers de la commune, sur le seul passage du mode doux pour relier nos quartiers avec nos commerces (et notamment notre tout nouveau commerce multiservices incluant la poste) notre pôle médical, notre pôle associatif, la mairie, notre salle d'animation rurale et demain, nous l'espérons, la halte ferroviaire de Vaugris Gare (quartier de Reventin-Vaugris) Autant de projets pour relier les habitants de la commune et développer le mieux vivre ensemble.

Et combien d'autres problèmes de sécurité routière, pour les piétons les cyclistes, les usagers. L'augmentation de la pollution. L'absence de prise en cpte des 1ers concernés qui depuis 2016 refusent l'implantation imposée par Vinci et ses partenaires du comité de pilotage(copil), arcs boutés sur des logiques financières ou politiques du passé, servis par une communication puissante !

Ces points négatifs qui entraîneront la mort de notre commune et la fin du projet ambitieux de l'équipe municipale sont largement développés et deviennent évidence pour quiconque s'est sérieusement penché sur la question en se rendant sur place.

Force est de constater que mon avis n'est pas majoritaire. De nombreux habitants du secteur pensent que cet échangeur résoudra tout... (cela malgré les chiffres donnés par le maître d'ouvrage Vinci qui annonce une baisse de trafic inférieure à 10% pour le cœur de Vienne).

Ce 1/2 échangeur pourrait peut-être avoir un impact sur 2 points noirs du secteur : le barrage de RV e la D386 jusqu'au péage de Verenay.

Je comprends les habitants de la vallée du Rhône (Ampuis, Condrieu, etc) et du sud de Vienne qui attendent une solution pour rejoindre la métropole Lyonnaise.

Encore une fois, je doute que cet équipement au coût de péage encore inconnu qu'il faudra intégrer au budget des utilisateurs et des contribuables, aux augmentations incroyables du prix du carburant, etc, résolve quoi que ce soit. Il permettra juste d'arriver plus vite dans les bouchons qui polluent quasiment tous les grands axes de la métropole.

Je me range à la position démocratique proposée par la municipalité.

Mais de grâce, si cet équipement devait voir le jour, que ce soit au bon endroit : au sud de la commune de Reventin-Vaugris.

- Là d'où provient plus de 80% du trafic escompté.
- Là où la majorité des habitants de RV acceptent de l'accueillir sur leur territoire communal.
- Là où la vie de notre commune et de ses habitants serait un peu mieux protégée.
- Là où tous les impacts sur les réseaux de routes secondaires (qui n'ont jamais fait l'objet d'étude par Vinci et dont l'entretien est déjà une priorité où il manque du budget) seraient moindres, bien que nécessaire car cet équipement bouleversera forcément tous les réseaux secondaires !

- Là où tous les travaux de terrassement colossaux nécessaires durant toute la durée du chantier seraient bcp moins impactant pour la vie de la commune et de ses habitants et voisins pendant les longs mois (voire années) de travaux, pour lesquels, aucune organisation n'est transmise pour la solution centre que le Copil veut imposer.
- Là où le coût des travaux proposés par le BE qui a travaillé pour la commune est inférieur au coût désormais annoncé pour la solution centre que l'on veut nous imposer au cœur du village, au sud de Vienne... !

Si cette fuite en avant pour aller toujours plus vite dans le mur annoncé doit démocratiquement se poursuivre, au moins qu'elle soit le moins nuisible possible : au sud du territoire de Reventin-Vaugris et non pas sur son axe vital, au centre.

Merci.



le 22/03/22

CITEE

CITOYENS ET ENVIRONNEMENT

En vallée du Rhône

AVIS de CITEE

LISTE DES PIECES

1 Avis CITEE du 29 mars 2022
2 Première contribution CITEE 8 mars 2022
3 Historique du projet (CITEE mars 2021)
4 Note SEGIC sur analyse multicritère 8 décembre 2017
5 Note SEGIC sur amélioration Variante Centre Novembre 2017
6 Lettre de CITEE à tous les élus des 30 communes de la communauté d'agglomération Vienne-CONDRIEU du 17 mars 2022
7 Deux exemples d'intox :
   - Panneaux sur RN7 installés dès novembre 2020 !
   - Article du Dauphiné Libéré du 6 octobre 2021 pour rectifier chiffres de trafic
8 « Option » passerelle en encorbellement sur le PS pour modes doux
9 Trafic sur les diverses voiries (avant mise en impasse de la route du lavoir)
9bis Trafic sur les diverses voiries (avant mise en impasse de la route du lavoir) sur photo
10 Effets des solutions Centre et Sud en termes de délestage du trafic
11 Article Dauphiné 1er juillet 2016 : point de vue de Mme CELARD Maire
12 DDP Dossier de demande de principe. Particules fines sur le stade

CITEE
CITOYENS ET ENVIRONNEMENT
En vallée du Rhône

Reventin-Vaugris le 29 mars 2022

Monsieur Denis CUVILLIER
Commissaire enquêteur du demi-diffuseur Vienne SUD

En complément du document remis le 8 mars dernier consécutif à nos deux entretiens des 5 et 8 mars, le présent document constitue l'avis de l'association CITEE sur le projet de demi-diffuseur Vienne SUD mis à l'enquête.

I LEGITIMITE PARTAGEE

Il est légitime pour la ville de Vienne de réduire le trafic de transit qui utilise ses quais ou la place Saint Louis. Cette opération peut lui permettre de réhabiliter ses lieux de convivialité que les villes de Lyon ou de Valence ont perdus depuis la création de l'autoroute A7.
Il est légitime également pour Ampuis que les habitants du hameau de Verenay vivent dans un cadre moins nuisant avec un allègement du trafic sur la RD 396 attiré par le demi-échangeur.
De même, pour les habitants du territoire situés au Sud de Vienne, de Reventin-Vaugris jusqu'à Salaise sur Sanne, il est légitime de souhaiter des conditions de déplacements vers le Nord et Lyon améliorées, avec la possibilité, pour les usagers de la route, d'accéder rapidement à l'autoroute A7. Un besoin similaire existe, d'un accès ferroviaire à Lyon amélioré, en rive gauche comme en rive droite.

La même légitimité concerne le droit des habitants de Reventin-Vaugris à vivre dans un territoire agréable.
Or ce territoire coupé en deux par l'autoroute A7 dans les années 60, a bien servi la collectivité en accueillant

- la voie ferrée,
- la nationale 7,
- l'autoroute A7 et sa barrière de péage,
- le barrage sur le Rhône,
- la décharge – déchèterie,
- la station d'épuration
- et plusieurs zones d'activité dont une réalisée en bafouant le droit. (création de la zone du Saluant pour l'installation de Rovapack en 1989-90).

Autrefois dans le district de Vienne, maintenant dans la communauté d'agglomération Vienne-Condrieu, Reventin-Vaugris est depuis longtemps le terrain d'un développement que ses habitants, autrefois agriculteurs en majorité, n'ont pas toujours souhaité. Ainsi les habitants ont vu disparaitre sous le gravier ou le béton les terres fertiles de la vallée et celles de plaine. La population a dû s'accommoder progressivement de la situation en occupant l'espace qui lui restait pour installer ses lieux de vie et de loisirs, au sein de son espace hachuré par les infrastructures.
On lui reproche maintenant l'implantation de certains de ses équipements près de sources de nuisances, alors que c'étaient les seuls terrains aménageables disponibles.

II Le PROJET DE TROP

Dans ce contexte, le projet de demi-diffuseur sur A7, situé au Centre de la commune, sur le « cordon ombilical » qui relie les quartiers Ouest au centre bourg et au complexe sportif, par l'unique ouvrage de franchissement de l'autoroute A7 est le projet de trop. Il témoigne de la part des concepteurs puis des promoteurs de cet aménagement d'une absence de connaissance du territoire et d'un total mépris de ses habitants, à commencer par ses élus.

Pour avoir été, au cours des six dernières années, témoin et acteur de l'histoire de ce projet, l'association CITEE souhaite partager, à l'occasion de cette enquête, son regard sur la conduite aveugle de cette opération d'aménagement.

Après une phase d'études « amont » destinée à asseoir l'opportunité du projet, reconnue en 2015, Vinci a poursuivi les études encadrées par un comité technique.et un comité de pilotage. Ce dernier comprenait Etat, Région RA devenue AURA, département 38 et l'agglomération de Vienne devenue VCA. La commune de Reventin-Vaugris n'avait dans ce comité de pilotage qu'une une voix consultative.
On notera dans cette opération, l'absence de la communauté de communes du Sud (EBER), dont les habitants sont pourtant les premiers usagers concernés par ce diffuseur... Cela peut expliquer que très rapidement, les variantes du projet de demi-diffuseur ont été étudiées sur le seul territoire de l'agglomération viennoise.

Si trois familles de projet ont été examinées, au Nord, au Centre et au Sud, il est apparu rapidement que la solution Centre, proche de la barrière de péage pleine voie, avait la préférence du concessionnaire, à la différence de la commune de Reventin-Vaugris qui a, dès le début, manifesté son inquiétude puis son opposition aux solutions Centre ou Nord.(pj N°11)

III UN SIMULACRE DE CONCERTATION

La concertation de 2016, conduite avec 4 projets, un au Nord, deux au Centre et un au Sud, a été un remarquable simulacre de démocratie avec

- **un projet SUD repoussoir**, le parking de covoiturage étant installé dans les meilleures terres au moment même où les agriculteurs contestaient l'extension de la zone du Saluant
- **une étude multicritères** conçue du seul point de vue du concessionnaire autoroutier, et utilisant une méthode de cotation tout à fait subjective, afin de donner la meilleure note à la solution préférée par VINCI. Trois analyses sont venues démonter cette pseudo étude (CES 2016, SEGIC 2017,-pjN°4- C3E 2018).

On notera, à titre d'exemples, que

- le critère « attractivité » passe de l'orange au rouge pour 600 véhicules sur 8000
- le critère « gain de temps » passe du vert au rouge pour 1 à 2 minutes d'écart !!!
- le critère « sécurité » n'est vu que pour les usagers d'A7
- Le critère « gène travaux » ne concerne aussi que les usagers d'A7
- L'impact sur le cadre de vie des solutions Centre est totalement minimisé

Le territoire et ses habitants sont les grands absents de cette pseudo étude, brandie à longueur de réunion par certain promoteur du projet.

A noter que cette étude multicritère résulte d'une précédente analyse, dévoilée dans le DDP - dossier de demande de principe du 22 aout 2017. On y voit que le nombre de critères était plus important et que ceux qui favorisaient la solution SUD n'y figurent plus.
De même, dans le dossier d'enquête (volume B pages 53 et 54) il est étonnant de voir que certaines cotations de critères ont été modifiées, alors que c'est une des deux bases du choix du projet centre par le comité de pilotage le 14 octobre 2016.

IV LE CHOIX DU COMITE DE PILOTAGE en 2016 : COMMENT, POURQUOI

Le « Comment » du choix

Le 14 octobre 2016, le comité de pilotage du projet a acté la solution Centre compacte en s'appuyant sur deux éléments

- l'étude multicritères dont on a décrit quelques-uns des travers
- l'expression de la population, utilisée là aussi de façon caricaturale (nous sommes persuadés qu'il n'en sera pas de même pour la présente enquête !).
  D'une part, on ne sait rien des personnes qui se sont exprimées par voie électronique. La voix d'un internaute compte autant que la délibération du conseil municipal d'une commune de 2000 personnes.
  Ensuite, alors qu'il y avait 4 projets en lice, les deux solutions Centre ont été additionnées... comme si lors d'élection, on totalisait les scores de deux candidats d'une même mouvance...

Le Pourquoi du choix : le P.I.A

Le « pourquoi » éclaire la rapidité du choix et toute la conduite ultérieure de l'opération, il se résume en 3 lettres : P.I.A = Plan d'Investissement Autoroutier. C'est en juillet 2017 que ce dispositif destiné à booster les grands travaux a été annoncé par le président de la République (F Hollande). Il s'agit de permettre le financement à 50% de petites opérations par les sociétés concessionnaires en échange d'un accroissement des péages. Ce dispositif ne doit pas être confondu avec le Plan de relance autoroutier, lancé en 2016, permettant l'allongement de la durée de concession des sociétés concessionnaires d'autoroute suite à divers travaux sur le réseau (élargissements, aménagements environnementaux..).
Ce PIA a amené les collectivités locales à boucler les études et formalités diverses au plus vite pour pouvoir figurer « au sommet de la pile » des dossiers candidats au PIA.

Dès lors, la possibilité pour la commune de Reventin-Vaugris de se faire entendre a été réduite à zéro, et toute les démarches et tentatives diverses qu'elle a entreprises se sont heurtées au mur du PIA dont la validation est intervenue en août 2018.

V UNE CONDUITE DE PROJET SANS ECOUTE DU TERRAIN

Malgré la démission de la majorité des membres du Conseil municipal de Reventin-Vaugris et l'élection en janvier 2017 d'une équipe nouvelle déterminée à promouvoir un projet SUD, malgré une pétition de plus de 1200 habitants en faveur d'un projet SUD, malgré une population globalement favorable à un projet de diffuseur, mais « au bon endroit », les promoteurs du projet sont restés sourds aux demandes du terrain.
Combien d'aménageurs auraient aimé avoir en face d'eux des interlocuteurs, favorables à leur projet et porteurs de demandes justes et réalistes.
Les promoteurs du demi-diffuseur Vienne SUD, impatients d'être élus du PIA, se sont enfermés dans une attitude de déni des problèmes soulevés, de refus de révision du projet et de dénigrement des opposants taxés d'égoïsme.

La concertation pratiquée s'est apparentée à celle décrite par un habitant de la région de Saint Marcellin lors de la création de l'autoroute A49 quand il disait au DDE : « Monsieur le directeur, votre concertation, c''est celle du charcutier avec le cochon ! »

Le projet s'est déroulé entre déni de la réalité des impacts du projet - masqué par un dispositif d'études impressionnant, et dissimulation des solutions envisagées.

VI UNE MECONNAISSANCE DU CONTEXTE LOCAL

Les dossiers présentés lors de l'enquête publique laissent à la fois admiratifs par la qualité de leurs analyses et sidérés par leur côté « hors sujet ».
Admiration devant la débauche de spécialistes mobilisés pour analyser avec minutie, les diverses caractéristiques du milieu naturel. Faune et flore ont fait l'objet d'investigations lors de nombreuses campagnes, de jour comme de nuit, avec des rendus cartographiques remarquables. Remarquables, mais quasiment hors sujet, car si quelques éléments du demi-diffuseur touchent des milieux naturels, l'essentiel de l'impact du projet est ailleurs, dans la déstructuration du territoire d'une communauté et dans les nuisances apportées à toute une zone regroupant complexe sportif et salle polyvalente.

Rien n'est dit dans l'analyse du milieu sur **l'organisation de la commune** et les relations qui unissent les hameaux au centre bourg. Pourtant c'est une des caractéristiques majeures des quartiers de Reventin-Vaugris que de vivre reliés par **un unique lien, la RD 131**. C'est, depuis la création d'A7, le seul passage qui permet les échanges entre

- la partie Ouest : Grand Chemin, Vieux Vaugris, Vieux pavés, Vaugris gare, Saint Christ, la Balme également
- la partie Est : complexe sportif et salle polyvalente, La Plaine, Les Muriers, Plumasse, La Conche, Le bourg, Les Joncs, La Lune, L'Aubressin

Toute une politique conduite par la municipalité pour revitaliser le centre bourg repose sur la participation des habitants des hameaux périphériques. Ceux-ci empruntent la RD 131 pour emmener les enfants à l'école, aller aux divers commerces (halle multiservice, coiffeur, esthéticienne, restaurant), aux services de santé, dans les salles associatives, la bibliothèque, l'église, le cimetière ou à la mairie.

Rien n'est dit sur la fréquentation du complexe sportif et de la salle polyvalente, .
Pourtant, Reventin-Vaugris abrite un des plus grands clubs de foot du département – L'USR – Union Sportive Reventinoise qui compte plus de 500 licenciés et organise chaque année une manifestation caritative – SOLIDAFOOT – qui rassemble, sur 5 jours maintenant, plusieurs milliers de participants.
Le club LEO LAGRANGE, utilisateur important du gymnase, encadre toutes les semaines près de 200 jeunes filles qui pratiquent la danse dans cet espace, lieu d'un important gala annuel.
C'est également à côté du gymnase que le terrain de boules accueille une soixantaine de membres, sur un terrain que le projet Centre va entamer, de même que le skate park-riverain.
C'est sur ce complexe sportif, encore, que se retrouvent, à chaque vacances, les enfants du Centre aéré, près de 300 enfants durant l'été, encadré par la mission « Saluant animations » qui regroupe Chonas, les Cotes d'Arey, Reventin-Vaugris et Saint Prim..
On peut continuer encore avec les manifestations socio culturelles telles que le salon Rev'Nature, les vide-greniers, sans oublier la cérémonie des vœux du maire, moment rare de rencontre pour tous les habitants.

Il faut bien reconnaitre que la remarquable étude d'impact d'Ingérop a totalement fait l'impasse sur la dimension humaine du territoire. Il en résulte que la majeure partie des impacts du projet a été superbement minimisée voire ignorée.

VII QUELS SONT LES IMPACTS REELS DU PROJET DE DEMI-DIFFUSEUR CENTRE ?

- **1 l'augmentation des trafics sur la RD 131** :
  - de 4000 à 12 000 véhicules/ jour dans sa partie Ouest avec augmentation du nombre de poids lourds de 60 à 600 (pj N° 9 et 9bis)
  - de 5500 à 9000 véhicules sur le pont qui surplombe A7 et les PL de 82 à 450

  Ces flux compromettent les déplacements en modes doux permis par un itinéraire certes modeste, mais existant, contrairement à ce que laisse penser le dossier d'enquête. Il semble peu concevable, même avec un équipement amélioré, de laisser des enfants circuler à proximité d'un axe à fort trafic, où passeront de nombreux poids-lourds. Il est d'ailleurs remarquable que l'itinéraire modes doux calibré à 3 mètres en section courante est réduit à 2m32 au passage du PS qui surplombe A7. Le maître d'ouvrage n'a pas jugé utile de proposer dès la réalisation « l'option » à 3 mètres de large, avec encorbellement qu'il a présenté dans son DDP précédemment cité. (pj N°8).Le refus de la municipalité d'accepter de négocier sur la solution centre explique sans doute cela.

- **2 l'arrivée de près de 5000 véhicules à proximité immédiate des terrains de foot**, de boules, du mini foot, du skate-park, et de la salle polyvalente-gymnase, avec destruction du merlon arboré qui les protégeait de la barrière de péage.
  Or ce secteur, dans le DDP déjà mentionné de 2017, a été identifié comme un site où les concentrations en particules fines - PM 10 dépassent l'objectif de qualité de 30 µg/m3... (pj N° 12) mais depuis 2019, les terrains de sport ne sont plus considérés comme des sites vulnérables en matière de pollution de l'air !!! (pièce B03 page 181)
  D'ailleurs, les descriptions environnementales ne manquent pas de rappeler, chaque fois qu'ils sont évoqués, que le complexe sportif et la salle polyvalente jouxtent la barrière de péage pleine voie. (pièce B page 22)
  Il en est de même **du lotissement La Plaine** dont la construction postérieure à l'A7 réduit la légitimité des demandes de protection. Et pourtant, quand les maisons ont été construites, le trafic sur A7 n'avait rien à voir avec les flux enregistrés actuellement. Pour ce cas précis, il semble que Vinci souhaite aller au-delà de ses obligations, mais de façon modérée toutefois, en ne proposant pas un écran assurant une protection maximale.

- **3 l'installation d'un giratoire acrobatique** à proximité du lotissement La Plaine, en surplomb du bâtiment technique **et** au droit du complexe sportif, prolongé par une descente vers le futur péage, en surplomb des installations sportives.
  Ce dispositif laisse perplexe les spécialistes du transport routier interrogés sur ses caractéristiques dangereuses, d'autant que le demi-diffuseur est appelé à accueillir un trafic de poids lourds issus des plateformes chimiques importantes de la région, notamment Saint Clair du Rhône, pénalisées par la fragilité du pont des Roches de Condrieu.

- **4 La mise en impasse de la route des Côtes d'Arey.**
  Cette disposition, dont on peut questionner la pertinence sur un plan légal, privilégie les usagers sortant de l'autoroute au détriment des usagers quotidiens de cet axe (plus de 1200 / jour), notamment des cars scolaires, mais aussi des riverains. A ces derniers on propose l'aménagement d'un carrefour sur la RN7 à l'emplacement d'un site accidentogène fermé depuis quelques années. La volonté de faire aboutir à tout prix la solution Centre, malgré ses difficultés, conduit manifestement ses promoteurs à proposer des solutions acrobatiques et onéreuses, sous couvert d'intérêt public…

- **5 L'accroissement du trafic sur la RN7 au sud du giratoire** « Station-Service ».
  Ce trafic accru (+12%) aggravera les difficultés d'accès à la RN7 et les nuisances de cet axe, pour les riverains, principalement habitants de la commune de Chonas.

- **6 La construction d'un parking** dans un secteur identifié comme zone inondable de pied de versant (aléa faible) . Si la base de chantier est positionnée sur l'espace du futur parking, cela sera problématique en cas d'intempéries., comme plus tard en exploitation, surtout si se généralise l'installation de bornes électriques de rechargement des batteries. Pose question aussi le positionnement du bassin de rétention en amont dudit parking…

  Une autre particularité de ce parking est d'être situé à l'extrémité d'une route actuellement peu carrossable, la route de l'aérodrome. Cela ne préfigurerait-il pas l'aménagement prochain de cette route pour rejoindre le parking et par le giratoire Ouest, le futur diffuseur ? Cela fait partie des non-dits de cette opération.

VIII Les CONSEQUENCES d'un PROJET INCOMPLET

Les faits sont têtus, et Vinci qui pensait peut-être que positionner le projet de demi-diffuseur à proximité de la barrière de péage faciliterait son opération s'est manifestement trompé. Venir mélanger les trafics de transit au trafic local, dans un site urbanisé, n'est pas une opération simple.

Malgré les précautions prises par le maître d'ouvrage qui a limité au strict minimum la zone d'étude, il s'est avéré rapidement que le réseau en place ne pouvait satisfaire l'écoulement des flux générés par le projet. Des aménagements du réseau sont donc nécessaires :

- Certaines opérations sont identifiées et intégrées dans le projet : la mise en impasse de la route du lavoir et l'aménagement d'un carrefour sur la RN7 vers ledit lavoir
- D'autres opérations sont seulement évoquées, tels la suppression de la chicane et l'élargissement de la RD131 pour accueillir une voie modes doux agrandie, mais RIEN n'est dit sur le déplacement vers le Nord de l'axe de la RD131 dont la plateforme actuelle est végétalisée. Seule une coupe (A 00 page 48 permet d'avoir connaissance de cette « innovation » dont on comprend que la finalité est de la positionner dans l'axe du pont surplombant l'A7
- Le giratoire de la Station-service, dont la déficience a été l'objet d'analyses de la part de SEGIC (2017) et surtout de NOESIS. Cette expertise commanditée par la commune de Reventin-Vaugris a été précédée d'une campagne d'observation par caméras du comportement des véhicules au droit dudit giratoire, effectuée par la société Alyce. Les résultats qui faisaient apparaitre un dysfonctionnement du giratoire dès sa mise en service ont été transmis puis présentés le 25 octobre 2018 aux membres du copil à Grenoble. Tous ont indiqué que ces résultats étaient erronés et que le logiciel Girabase ne donnait pas ces résultats.
  Début 2020, Egis, suite à une nouvelle étude, arrive aux mêmes conclusions que Noesis et indique dans le dossier destiné à la consultation interservices pièce B03 page 61 « Localement, les phénomènes de congestion et de saturation du carrefour RN7 peuvent amoindrir ces gains de temps dans l'attente des réflexions et d'actions sur ce carrefour. De l'ordre de 2 minutes à l'horizon de mise en service. » Sur le même sujet il est dit « A l'horizon 2045, la situation continue de se dégrader avec des temps de parcours augmentant sensiblement et principalement aux heures de pointe dans le sens Nord->Sud (où le temps de parcours peut atteindre près de 10 minutes sur la RN7). Cette forte dégradation des conditions génère au droit du carrefour de la N7 une file d'attente pour les véhicules provenant du Noord et s'insérant sur le giratoire. En effet, les flux de la RD 131 provenant de l'Est pénalisent les véhicules provenant du Nord pour s'insérer ».

  Pour autant, Vinci ne décide pas d'aménager le giratoire station-service. D'une part il dépend de l'Etat (DIR CE), d'autre part, le site très contraint rend difficile son aménagement sans expropriations couteuses, tel que SEGIC (2017) l'a indiqué à la mairie de Reventin-Vaugris.

  Ainsi, le projet mis à l'enquête présente une défaillance notoire que le jeu de maîtres d'ouvrage (Etat, Vinci, Département 38) qui se renvoient la balle n'a pas permis de résoudre. Le département de l'Isère fera peut-être un geste en réalisant localement un élargissement pour giration au droit du rond-point de la station-service, mais ce sera sans doute insuffisant.

Peut-on imaginer que la résolution du problème puisse venir de l'agglo VCA ?. Bien probable.
Dès l'été 2021, les services de l'agglomération VCA faisaient part à la mairie de Reventin-Vaugris de leur intention de démolir une partie annexe d'un ancien hangar de l'aviation qui empiète sur le chemin de l'aérodrome. Peu après il a été annoncé en conseil communautaire que le président de l'agglomération VCA avait signé un marché avec le bureau INGEROP pour une étude de faisabilité du chemin de l'aérodrome à Reventin-Vaugris, une étude motivée par des difficultés évoquées par des entreprises de la zone lors d'une rencontre le 16.11.2017. Le président de l'agglomération VCA a d'ailleurs bien précisé que cette étude « allait au-delà des questions relatives au fonctionnement de la zone, puisqu'il s'agit aussi d'étudier la reconfiguration de la voirie dans l'hypothèse où celle-ci pourrait accueillir le trafic poids-lourds à destination du futur échangeur et ainsi soulager la partie de la nationale 7 entre le rond-point de Chonas et celui de la station-service, un tronçon particulièrement urbanisé ».

IX UN PROJET CENTRE INCOMPLET et DE PLUS EN PLUS COUTEUX

Il semble inutile d'aller plus loin dans la description de cette opération de plus en plus calamiteuse et de plus en plus onéreuse. Le coût de 21M€ annoncé en 2016,,encore affiché dans le dossier d'enquête, a déjà été annoncé avec un surplus de +25% lors du copil du 29 novembre 2021. L'opération présente donc un coût de 25M€ auquel doit être ajouté le coût des opérations indispensables que sont l'aménagement du giratoire station-service et/ou l'aménagement de la route de l'aérodrome. Concernant celle-ci, son empiètement sur des terres agricoles sur près d'un kilomètre et demi entrainera un surplus d'emprises et une aggravation des conditions d'écoulement des eaux du fait de sa situation en zone inondable de pied de versant (aléa faible)

Il ressort de cette description du projet Centre qu'en plus de ses incidences fortes sur tout le fonctionnement et la qualité de vie d'un territoire, il présente des lacunes qui n'auraient pas dû lui permettre d'être présenté en l'état à une enquête d'utilité publique. Malgré son manque d'efficacité en matière de trafic, le maitre d'ouvrage n'a pas inclus dans son opération, l'ensemble des dispositifs nécessaires à son bon fonctionnement. Attendre les premiers dysfonctionnements pour qu'un autre maitre d'ouvrage les mette en œuvre relève du saucissonnage. Cette pratique est tout à fait proscrite en matière d'aménagement.

X LE PROJET SUD : UNE ALTERNATIVE CREDIBLE

Comme l'avait prophétisé le directeur du SGAR en janvier 2019, ce projet Centre, conduit sans prendre en compte les avis de la population locale, « va droit dans le mur ». Incomplet et de plus en plus couteux, il ne peut même pas se prévaloir de ses effets en matière de trafic, la solution SUD de la commune de Reventin-Vaugris, est autant, voire plus performante, sur de nombreux plans.

UN PROJET ACCEPTABLE PAR TOUS

Après avoir présenté des esquisses balayées d'un revers de main par le copil et discréditées à grand renfort d'articles de presse, sans possibilité de réponse, la commune de Reventin- Vaugris, appuyée par CITEE, a persévéré dans la recherche d'une solution acceptable par tous. C'est le projet SUD 2022 que la commune a préféré présenter juste avant l'enquête, pour ne pas subir le même matraquage médiatique que ses précédentes tentatives.

Pour effectuer ce projet, il a été nécessaire, comme pour les expertises effectuées en 2018, de trouver des bureaux d'études indépendants et à l'abri des pressions de tous ordres. Nous n'épiloguerons pas sur ce point, mais nul n'ignore que les pressions et déclarations pour discréditer le combat de Reventin-Vaugris pour un projet acceptable par tous ont été nombreuses et se sont poursuivies pendant l'enquête. (pj N°7)
Pendant six années, élus et population de Reventin-Vaugris ont tenu bon et attendu sereinement le moment de l'enquête, présenté comme le moment où ils pourraient faire valoir leur avis. Ce moment est arrivé !

Nous affirmons que la solution SUD présentée par la commune de Reventin-Vaugris

- Ne mélange pas les trafics
- Eloigne le trafic des zones habitées ou de loisirs
- Se situe plus près de 80% de ses futurs usagers
- Dessert mieux les entreprises ; Saluant, Dauphinières, Gd Champ, Auberives, St Maurice l'Exil…
- Permet une liaison Est-Ouest de qualité
- Anticipe sur le système **Free flow** déjà réalisé sur de grosses plateformes de péage

Nous affirmons que le projet SUD

- Est moins coûteux 20.8M€ (avec reprise du chemin de la tour) contre 25M€ pour le projet Centre
- Ne détruit pas un territoire
- Offre des performances similaires d'allègement de trafic à Vienne, au barrage, à Verenay (pj N°10)
- Respecte la démocratie.

Vous trouverez plus d'informations sur ce projet en allant sur le site de la mairie de Reventin-Vaugris :
https://mairiereventinvaugris.fr/fr/nw/1076025/861824/projet-sud-du-demi-echangeur

Nous espérons, Monsieur le commissaire enquêteur, que cet avis vous permettra de préconiser le remplacement du projet Centre par ce projet SUD acceptable par tous.

*

* *

CITEE
CITOYENS ET ENVIRONNEMENT
En vallée du Rhône

Reventin-Vaugris 8 mars 2022

Monsieur Denis CUVILLIER
Commissaire Enquêteur du demi diffuseur Vienne SUD

AVERTISSEMENT

Ce document n'est pas encore l'avis de l'association CITEE. Celui-ci sera adressé ultérieurement. Le présent document ne représente qu'une synthèse des arguments présentés oralement lors de nos rencontres du samedi 5 mars et mardi 8 mars 2022 avec le commissaire enquêteur.

1 **L'association CITEE ne remet pas en cause l'intérêt du demi-diffuseur**, même si elle estime que ses effets sont réduits sur la traversée de Vienne et que ce projet va à l'encontre des actions à conduire pour une mobilité durable, une amélioration de la qualité de l'air et une lutte efficace contre le dérèglement climatique.

2 Des études orientées et déconnectées du contexte local
Le projet engagé à la demande de Vienne Agglo et étudié par Vinci / ASF se caractérise par une approche technique « vue du concessionnaire autoroutier » et centrée au niveau « trafic » sur ses incidences dans Vienne ou à l'extérieur de la zone. Le territoire d'inscription du projet, pourtant très urbanisé, est oublié.
Il n'y a aucune analyse du contexte local, économique et social , ni du fonctionnement du système de voirie (RN, RD) , ce qui conduit à un projet Centre en discordance totale avec son milieu.

L'étude multicritère, produite dans le dossier de concertation, une des 2 bases du choix du 14.10.2016 est totalement biaisée (critique faite à 3 reprises par le C.E.S en 2016, SEGIC en 2017, et l'expertise C3E en 2018).
La conception du projet, objet d'une analyse critique de Ph KREISS, ex-Expert en Grand projet du CETE de Lyon, met en évidence le même « unilatéralisme ».

De plus, l'usage, lors de la concertation de 2016, d'un **projet Sud repoussoir** (parking dans les meilleures terres agricoles) n'a pas contribué à améliorer l'objectivité de l'étude.

3 Le PIA, accélérateur, a rendu sourd les membres du copil
En juillet 2016 : l'annonce du dispositif PIA, permettant aux sociétés concessionnaires de prendre en charge 50% (part de l'Etat) de petites opérations, en échange d'une augmentation des péages, a conduit les membres du comité de pilotage à ne pas entendre les alertes sur les dégâts attendus du projet Centre, les demandes de variantes (2017 et 20188) , et moins encore les diverses expertises (2018) signalant les défauts des études, afin de figurer « en haut de la pile ».

► Etudes biaisées et déroulement accéléré aboutissent à un **projet inacceptable pour le territoire où il s'inscrit**.
Le SGAR – Secrétaire Général aux Affaires Régionales – Guy LEVI- a annoncé le 22.01.2019 que, conduit ainsi, ce projet « allait droit dans le mur ».

► Cette surdité des concepteurs contraint la commune de Reventin-Vaugris à financer sa propre étude SUD avec un bureau d'études sans relations avec Vinci… !
A l'inverse, la volonté d'aller vite amène l'installation de panneaux avec l'échangeur en novembre 2020 sur la RN7 !

4 Près de 6 mois après la pose des panneaux sur la RN7, Vinci présente un nouveau projet

En avril 2021 Vinci propose une **nouvelle version de son projet**, avec route du Lavoir fermée, nouveau carrefour à créer sur la RN7, un giratoire Ouest supprimé, le parking de covoiturage déplacé, reformatage partiel de la route de l'aérodrome et de la RD 131 et réduction du rayon du giratoire Est.

Le projet de juillet 2017 -date de la présentation de la « solution retenue » - est revu en intervenant avec plus de vigueur sur des voiries nationales, départementales ou communautaire et avec une révision significative du budget qui passe de 21 à 25M€.

5 Le projet d'avril 2021 est toujours au Centre de la commune !

Ainsi, ce projet CENTRE ne résout pas les problèmes :

- Il amène toujours le trafic de 4000 à 12000 véhicules sur RD 131 : cordon ombilical
- Il crée un carrefour dans secteur dangereux sur RN7
- Il ne règle pas le problème d'écoulement des flux au giratoire station-service : retenue de file
- Il rapproche dangereusement le trafic du lotissement La Plaine et plus encore des installations sportives du stade et de la salle polyvalente

De plus, ce projet CENTRE cache d'autres aménagements indispensables à son fonctionnement :

- Le réaménagement du giratoire RN7 Station-Service
- L'aménagement sur 1 km de la route de l'aérodrome

Cela s'appelle du SAUSSISSONAGE bien connu des juristes !

Le cumul de difficultés de cette solution Centre doit amener ses promoteurs à remettre en cause leur choix, motivé par un souci d'épargner les finances publiques qui apparait illusoire, en raison des opérations complémentaires à financer.

6 Une façon de sortir de cette impasse : la solution SUD

La solution SUD présentée par la commune de Reventin-Vaugris

- Ne mélange pas les trafics
- Eloigne le trafic des zones habitées ou de loisirs
- Se situe plus près de 80% de ses futurs usagers
- Dessert mieux les entreprises ; Saluant, Dauphinières, Gd Champ, Auberives, St Maurice l'Exil...
- Permet une liaison Est-Ouest de qualité
- Anticipe sur le système Free flow déjà réalisé sur de grosses plateformes de péage

Le projet SUD

- Est moins coûteux 20.5 contre 25 ou 26M€
- Ne détruit pas un territoire
- Offre des performances similaires en matière d'allègement de trafic à Vienne, au barrage, à Verenay
- Respecte la démocratie

Le projet SUD n'a pas de raisons d'être retoqué pour atteinte à l'intérêt public.

CITEE
CITOYENS ET ENVIRONNEMENT
En vallée du Rhône

Le projet de demi-diffuseur Vienne SUD : historique et bilan

La demande d'une étude du complément du demi-diffuseur de Vienne SUD par la communauté d'agglomération de Vienne remonte à l'année 2009. Son objectif premier est de réduire le trafic de transit dans Vienne et d'améliorer ainsi la qualité de vie des habitants et la sécurité des usagers des voiries viennoises.
Le fonctionnement et les besoins locaux du territoire envisagé pour l'implantation de ce demi-diffuseur – le secteur de Reventin-Vaugris – Chonas - n'ont pas été intégrés à cette phase du projet.

Après réalisation en 2011-2012 d'une étude d'opportunité - par Vinci autoroutes / ASF- pour le compte de l'Etat, le préfet de région RA confirme, l'inscription du projet de complément de demi-diffuseur dans le contrat de plan Etat Région et donne le feu vert pour la poursuite des études

Ces études sont conduites par VINCI sans prendre en compte le territoire envisagé pour l'implantation, ni associer ses élus* et ses acteurs économiques , agriculteurs ou entreprises. Il en résulte une zone d'étude tronquée et une perception des effets du projet vue du seul côté de la société concessionnaire d'autoroute ou pour certains effets des villes de Vienne ou d'Ampuis.
*Hormis la présence à titre consultatif de Mme CELARD maire de Reventin-Vaugris – 1ere vice-présidente de l'agglomération de Vienne.

Le résultat de ces études – en juin 2016 – est **un dossier** de concertation **caricatural par la partialité de son étude** multicritère et l'utilisation d'une « solution repoussoir » pour concrétiser un projet SUD demandé par les élus reventinois depuis 2015.

En juillet 2016, la phase de concertation à peine achevée**, la procédure de PIA** - Plan d'investissement autoroutier – vient offrir la possibilité aux collectivités locales de voir la moitié de l' opération prise en charge par la société concessionnaire. Dès lors, pour avoir un dossier « situé en haut de la pile », les collectivités concernées (agglomération Viennoise, Département de l'Isère et Région Rhône Alpes) suivent le choix de VINCI, refusant d'écouter les demandes répétées localement d'un projet SUD.

Ainsi, **le 14 octobre 2016**, le comité de pilotage retient la solution Centre compacte sur la base de 2 motifs :
- l'étude multicritère -vue « côté concessionnaire »
- la participation de la population traitée là encore, de façon orientée

C'est donc **sur la base d'une étude tronquée et orientée que le choix de la solution Centre compacte est effectuée.**

Cette décision entraine la démission du conseil municipal de Reventin-Vaugris et l'élection d'une nouvelle municipalité début 2017, non opposée au projet de demi-diffuseur sur son territoire, mais décidée à voir une solution SUD « acceptable » et non caricaturale examinée.

En mai 2017, une esquisse de solution SUD réalisée par NOX pour la commune de Reventin-Vaugris est « démolie » dès sa présentation lors d'une réunion en sous- préfecture. Il apparait rapidement que rien ne doit venir contrarier le projet présenté pour bénéficier du PIA. Et pour bien enfoncer le clou, une campagne de dénigrement de l'esquisse NOX est conduite dans plusieurs numéros successifs (mai, juin, juillet) de la revue de l'agglomération pour discréditer la demande de Reventin-Vaugris.

Par ailleurs, le bureau d'études est informé discrètement qu'il est préférable pour lui de ne pas poursuivre sa collaboration avec la commune de Reventin-Vaugris....ce qui l'amène à jeter l'éponge...

La municipalité de Reventin-Vaugris ne baisse pas les bras pour autant et engage **début 2018 trois expertises** sur les études de VINCI, avec des bureaux reconnus qui ne craignent pas d'éventuelles pressions extérieures :

- Une expertise trafic effectuée par **NOESIS**, après des enregistrements video du comportement des automobilistes au giratoire RN7/ Station-service par la société ALYCE, fait apparaitre que dès la mise en service, des difficultés de circulation apparaitront aux heures de pointe sur la RN7 et la RD131. Ce résultat va être confirmé en 2020 par EGIS...le bureau d'études de Vinci ...

- Une expertise Environnement conduite par le **bureau C3E** reconnu dans le domaine des grandes infrastructures, critique la **méthode et les résultats** de l'étude multicritère de Vinci – menée par INGEROP – et conteste sans difficulté le choix de la solution Centre compacte.

- Enfin, **Hubert de Bouvier**, effectue une expertise des impacts fonciers et agricoles comparés de la solution Centre compacte et d'une solution « Sud intermédiaire », qui fait également apparaitre le moindre impact de cette dernière.

Ces expertises sont présentées **en octobre 2018** en préfecture de l'Isère au comité de pilotage par la municipalité de Reventin-Vaugris assistée de ses experts. Des esquisses de principe de diffuseur, **qui restent à étudier** sont également présentées
Comme en mai 2017, les membres du comité de pilotage repoussent la totalité des expertises, qualifiées de critiques sans proposition concrète... Le maitre d'ouvrage est donc appelé à poursuivre la mise au point de son projet et renvoie les opposants à l'enquête d'utilité publique pour faire valoir leurs arguments... IL apparait nettement à cette réunion la place prééminente de Vinci qui fait valoir son « poids économique » pour donner plus de crédibilité à ses réponses techniques ...que les services de l'Etat ou des collectivités ne viennent pas contester...

VINCI poursuit alors ses études – qu'il n'avait d'ailleurs pas arrêtées, puisque dès juillet 2017, il présentait au comité de pilotage les premières esquisses de la solution retenue.

De son côté, la municipalité de Reventin-Vaugris, consciente qu'elle ne pourra obtenir ni des services de l'Etat, ni de ceux des collectivités, ni de Vinci, une étude d'une solution SUD, se résout à faire appel à un bureau d'études « infra » pour étudier un projet SUD acceptable par tous. Une consultation lancée **début 2019** permet de retenir un bureau d'études qui va concevoir un projet au cours des années **2019 – 2020**

En juillet 2020, VINCI présente un dossier provisoire **d'Etudes préliminaires** adressé aux services qui doivent produire un avis dans le cadre de la **Conférence Inter Services** – préalable à l'enquête d'utilité publique.

Au travers des 650 pages du document **d'Etudes préliminaires**, il apparait que les expertises présentées par la commune de Reventin-Vaugris n'étaient pas fantaisistes :

- L'étude de trafic conduite par EGIS en 2020 fait apparaitre que dès la mise en service, le giratoire de la RN7 / Station-service va dysfonctionner. Ainsi, 2 critères de l'étude de 2016 « tombent » : le gain de temps et l'attractivité.

- D'autres critères sont également modifiés dans cette mouture 2020 du projet de VINCI : le niveau attribué aux critères « Environnement » et au critère « Développement économique » sont revus , améliorés pour le premier, dégradé pour le second.... A ce titre, l'étude fait état de décisions variables sur le développement des zones d'activité qui semblent déconnectées de la réalité...

- Les analyses relatives à la pollution atmosphérique sont présentées de façon édulcorées en omettant de signaler la présence excessive de particules fines au niveau du complexe sportif sur lequel le projet va venir empiéter.

Par ailleurs, fin 2020, la mise au point du projet fait apparaitre la réelle difficulté pour Vinci à résoudre les problèmes posés par la solution Centre compacte :

- fermeture de **la route des Côtes d'Arey** qui a pour conséquence :
  - de renforcer le trafic sur le giratoire RN7 / Station-service
  - de nécessiter un accès pour 4 maisons depuis la RN7 -secteur du lavoir
  - de nécessiter un accès agricole

- aménagement de la **chicane de la RD 131**... qui interdit actuellement le croisement d'une voiture et d'un poids lourd

- réaménagement de **l'axe « mode doux »** le long d'un itinéraire où le trafic va passer par endroit de 4000 à 12 000 véhicules/ jour, avec un accroissement prodigieux du nombre de poids lourds contraints d'utiliser des giratoires acrobatiques ...

Enfin, il faut signaler que malgré les refus répétés de l'implantation Centre exprimés par la municipalité de Reventin-Vaugris et ses habitants, **la machine technico- administrative a continué de fonctionner** afin que ce demi-diffuseur figure bien parmi les lauréats du PIA et soit programmé dans les investissements des diverses collectivités co-financeuses. Bien avant les travaux, **la politique du bulldozer** qui écrase tout ce qui se trouve sur son passage a commencé.

Quel bilan tirer de cette histoire ?

1. Les services d'un Etat - qui n'a plus les moyens d'assurer le rôle de maitre d'ouvrage - sont tenus de ne pas entraver les choix d'une société privée – Vinci – qui se retrouve ainsi décider de l'utilité publique d'un projet....

2. Les collectivités également en recherche de financements, sont amenées à ne pas contrarier les choix d'un aménageur-Vinci- en mesure de permettre la finalisation de projets onéreux, et ce, dans de très nombreux domaines.

3. Le poids que peut avoir devant ces institutions une petite commune comme Reventin-Vaugris est dérisoire. Elle ne peut avoir que tout le monde contre elle.
   Il ne lui reste donc comme moyens que
   - l'action en justice pour faire reconnaitre la justesse de ses analyses techniques
   - le soutien des media pour faire connaitre et partager son combat pour la démocratie
   - ... et une énergie farouche pour ne pas renoncer à faire valoir la justesse de sa cause : la défense d'un territoire et de ses habitants !

4 Toute l'argumentation de VINCI repose sur le dossier de concertation de 2016 contestable sur de nombreux points.

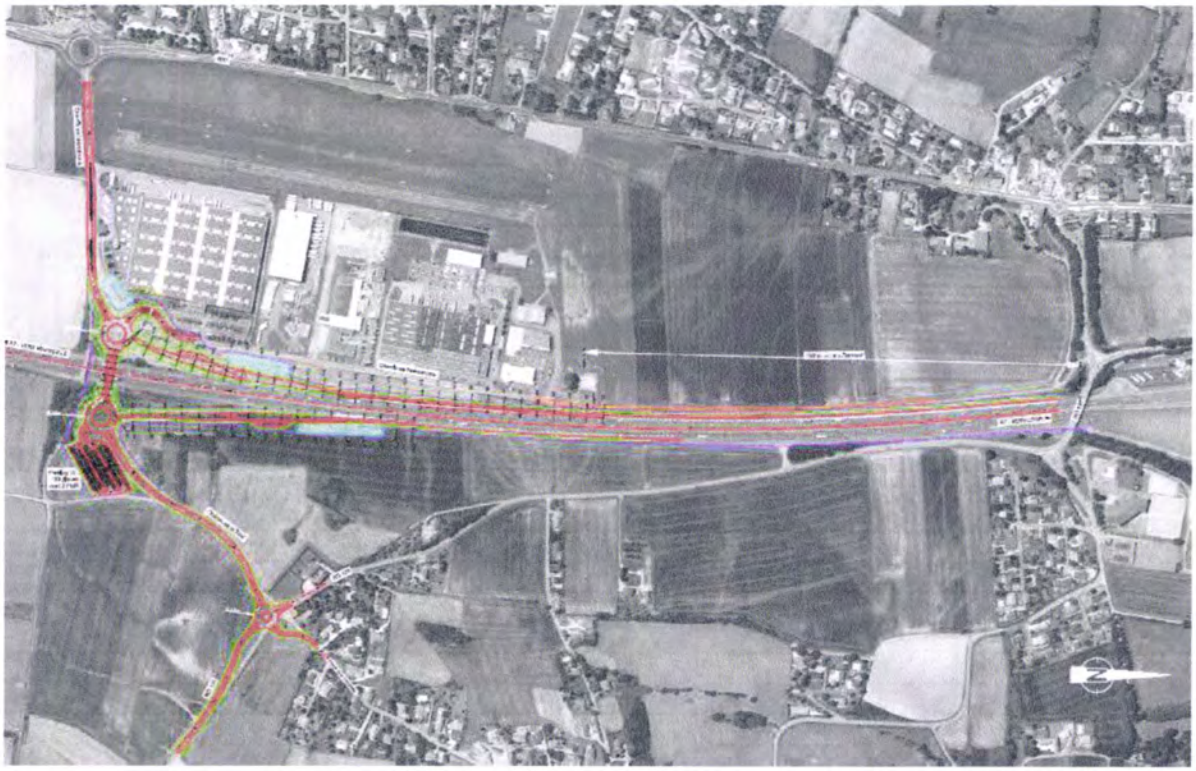
Et maintenant ?

La question que nous allons poser lors de l'enquête est la suivante : « Tuer la commune de Reventin-Vaugris pour réaliser cet échangeur peut-il être considéré d'utilité publique ? »

A nous de montrer, avec la participation des forces vives du territoire concerné (Reventin-Vaugris, Chonas, Les Côtes d'Arey, St Prim) que l'étude de VINCI a complètement laissé de côté toute la vie du secteur.

(4)

Reventin-Vaugris



AMO – Demi-Diffuseur A7 Vienne Sud

ANALYSE CRITIQUE DE L'ANALYSE MULTICRITERE DE LA CONCERTATION

Ségic INGÉNIERIE

Agence Rhône-Alpes

8. décembre 2017

1. OBJET DE LA NOTE

Cette note a pour objectif de réaliser une analyse critique de l'analyse multicritère de la concertation dans le cadre du projet de demi-diffuseur de l'A7 au Sud de Vienne pour le compte de la mairie de Reventin-Vaugris.

2. ANALYSE CRITIQUE DE L'ANALYSE MULTICRITERE DE LA CONCERTATION

Cette analyse a été effectuée thème par thème. Les thèmes n'ayant pas fait l'objet de remarques ne sont pas abordés. Elle est effectuée uniquement avec les éléments en possession de la mairie (documents joints aux compte-rendus des comités de pilotage et dossier de concertation) sans aucun échange avec la maîtrise d'ouvrage ou la maîtrise d'œuvre du projet.

2.1. Attractivité

Cette analyse a été effectuée avec les éléments en la possession de la commune qui ne possède pas l'étude de trafic complète.

Un point important sur l'étude de trafic :

- Pourquoi dans tous les documents l'attractivité est plus forte, plus l'échangeur est au Nord alors que le plan de la zone de chalandise du ½ échangeur est uniquement situé au Sud. Cela pourrait se comprendre s'il y avait une partie de la zone de chalandise au Nord du ½ échangeur.

  - Une analyse de l'étude de trafic indépendante doit être réalisée afin d'identifier les éventuelles incohérences. L'élément trafic / attractivité est pourtant un thème prépondérant sur l'opportunité de l'échangeur.

  - L'explication principale porterait sur l'influence du coût du péage sur cette étude de trafic. La différence de 20 centimes (1,10€ pour la variante centre et 1,30€ pour la variante Sud) parait importante compte tenu de la faible distance entre les deux. Quelles sont les hypothèses réellement prises en compte dans cette étude de trafic? Quelle influence du passage de 2 péages successifs (réponse apportée en COPIL)

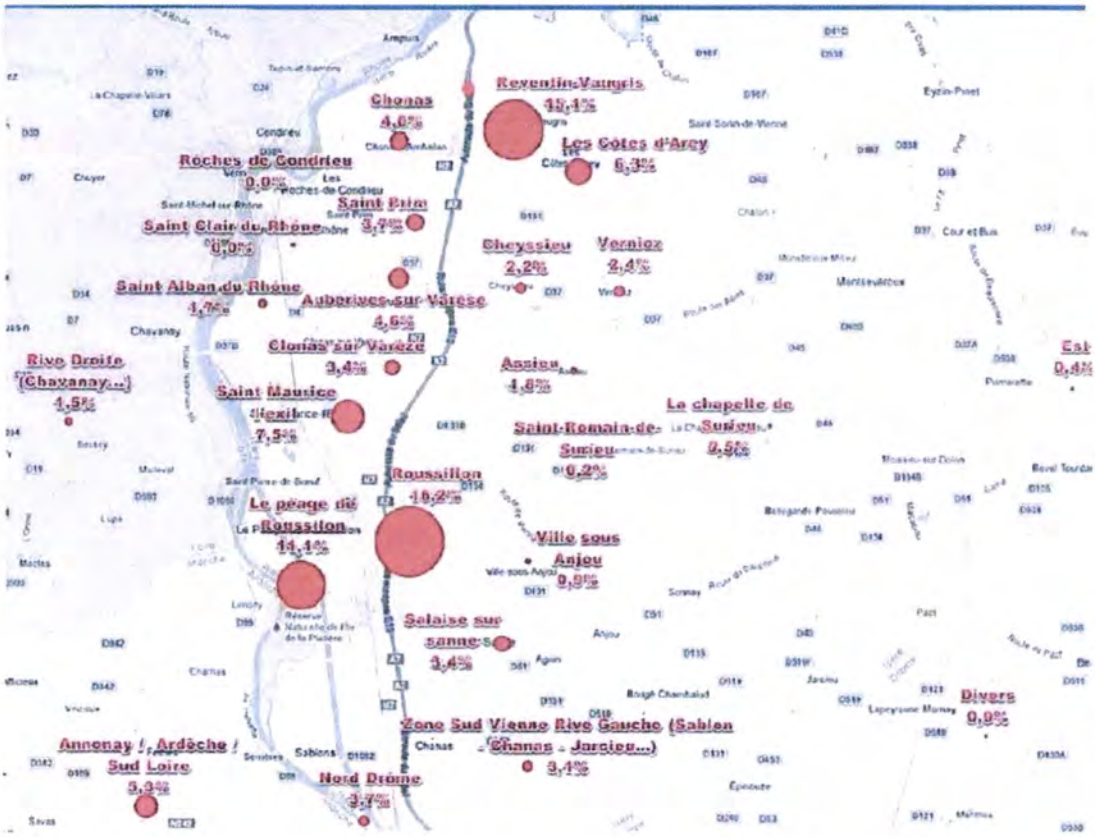
  ⇨**Cette différence entre l'attractivité et la zone de chalandise pose réellement question. Les réponses apportées en COPIL sur ce sujet se basent sur le passage de 2 péages successifs et ne permettent pas de répondre clairement à cette question. L'étude de trafic complète doit a priori répondre à cette interrogation mais la commune n'en a pas la connaissance.**

2.2. Gain de temps

Les gains de temps pour les usagers semblent biaisés car ils se basent uniquement sur le temps de parcours entre Reventin-Vaugris Centre et le centre de Lyon alors que ceux-ci représentent uniquement 15% de la zone de chalandise (cf carte ci-dessous extrait du COPIL du 08 avril 2016) et surtout ne présentant pas la zone de chalandise qui se situe exclusivement au Sud de Reventin-Vaugris.

Les résultats sont logiques car l'échangeur Centre est le plus proche de centre de Reventin-Vaugris.

Si on avait fait ce même raisonnement sur Roussillon et le Péage de Roussillon (27% de la zone de Chalandise à eux deux) on aurait trouvé des temps de parcours plus faible pour la variante Sud. Ce raisonnement aurait été plus représentatif compte tenu de la zone de chalandise située au Sud de Reventin-Vaugris



⇨**Cette analyse de gain de temps semble biaisée car pas représentative et aurait dû être en faveur de la variante Sud (à vérifier l'influence du passage des 2 barrières de péage dans la variante Sud – réponse du COPIL)**

⇨**Comme pour le premier thème, celui-ci est prépondérant car il est la base de l'opportunité de ce projet – A contrôler sur la base des études de trafic complètes et des calculs de temps parcours.**

2.3. Sécurité sur A7

La solution Sud est plus défavorable que la variante Centre sur ce point étant donné son insertion avant la barrière de péage. Cependant comme le montre l'étude de Nox, (missionnée par la Mairie de Reventin Vaugris pour proposer une autre solution Sud intermédiaire), celle-ci respecte les règles de l'ICTAAL sans dérogation apparemment.

Le point rouge semble sévère. En effet ce thème porte notamment sur l'insertion des véhicules sur l'A7.

La sécurité sur l'A7 : incidences de la variante sur la sécurité des automobilistes notamment lors de l'insertion des véhicules sur l'autoroute A7.

L'analyse indique un entrecroisement en insertion sur l'A7 alors que Nox propose une solution par adjonction plus sécuritaire.

2.4. La gêne travaux

La création d'un nouvel ouvrage pour la variante Sud est effectivement plus impactant que dans la variante Centre où l'ouvrage est réutilisé y compris pour les modes doux (présentation du dernier COPIL).

Cependant cette gêne reste temporaire et « classique » dans les grands projets routiers. Elle est donc à pondérer par rapport à d'autres critères plus importants dans le cadre de l'opportunité du projet.

2.5. Cadre de vie

Le point orange de la variante centre n'est pas très sévère avec une différence notable entre les solutions Sud et Centre, sachant que la solution Sud est de loin la meilleure sur cette thématique.

En effet en plus de la proximité du quartier de la Plaine, l'analyse multicritère ne mentionne pas l'augmentation de trafic sur la RN7 au droit du secteur d'étude engendrant un dégradation pour les habitations de Champ Sever notamment compte tenu de la zone de chalandise située au Sud de Reventin Vaugris.

La variante Sud pourrait permettre d'alléger le trafic sur ce tronçon de la RN7 et donc améliorer le cadre de vie de ces riverains. Cette analyse sera confortée par une analyse de trafic.

2.6. Développement économique

Le développement de la zone du Saluant est un point à prendre en compte et n'est pas abordé dans ce thème (à définir précisément les contraintes urbanistiques et foncières sur ce développement). Cela pourrait améliorer la notation de la variante Sud sur ce thème, la proximité d'un diffuseur étant vecteur de développement économique.

2.7. Général

Globalement aucune pondération n'apparait alors que certains thèmes sont prépondérants par rapport à d'autres (gain de temps, attractivité par rapport à gène travaux)

Pour faire valoir ce que de droit,

Nicolas FOURNIER

Chef d'agence Rhône-Alpes SEGIC Ingénierie

SEGIC INGENIERIE
SAS au capital de 175.000 €
7, rue des Petits Ruisseaux
91370 VERRIERES-LE-BUISSON
Tél. 01 69 30 66 66
RCS EVRY B 324 668 144
SIRET 324 668 144 00037 - APE 7112B

27. 10. 2017

(5)

7. PISTES D'AMELIORATION DU PROJET VARIANTE CENTRE COMPACTE

Les 2 pistes à travailler sur ce dossier sont :

- **RD131 – au niveau du raccordement à la RN7 et giratoire RN7**

Il est dommageable, compte tenu de la hausse de trafic importante sur cette section de ne rien prévoir en terme d'aménagement sur ce secteur.

Le S en arrivant sur le giratoire pose des problèmes actuellement de croisement de poids-lourds. Compte tenu de la hausse de trafic, cette problématique va être accentuée.

Est-il possible d'approfondir l'étude de ce secteur en supprimant le S et en décalant légèrement le giratoire, tout en essayant d'agrandir son rayon pour augmenter sa capacité. En effet le giratoire actuel de rayon R= 15m est nettement plus petit que les 2 giratoires créées dans le projet et parait sous dimensionné avec uniquement des entrées à 1 voie avec 21 000 véhicules sur une branche, 18000 sur une autre et 12 000 sur une troisième.

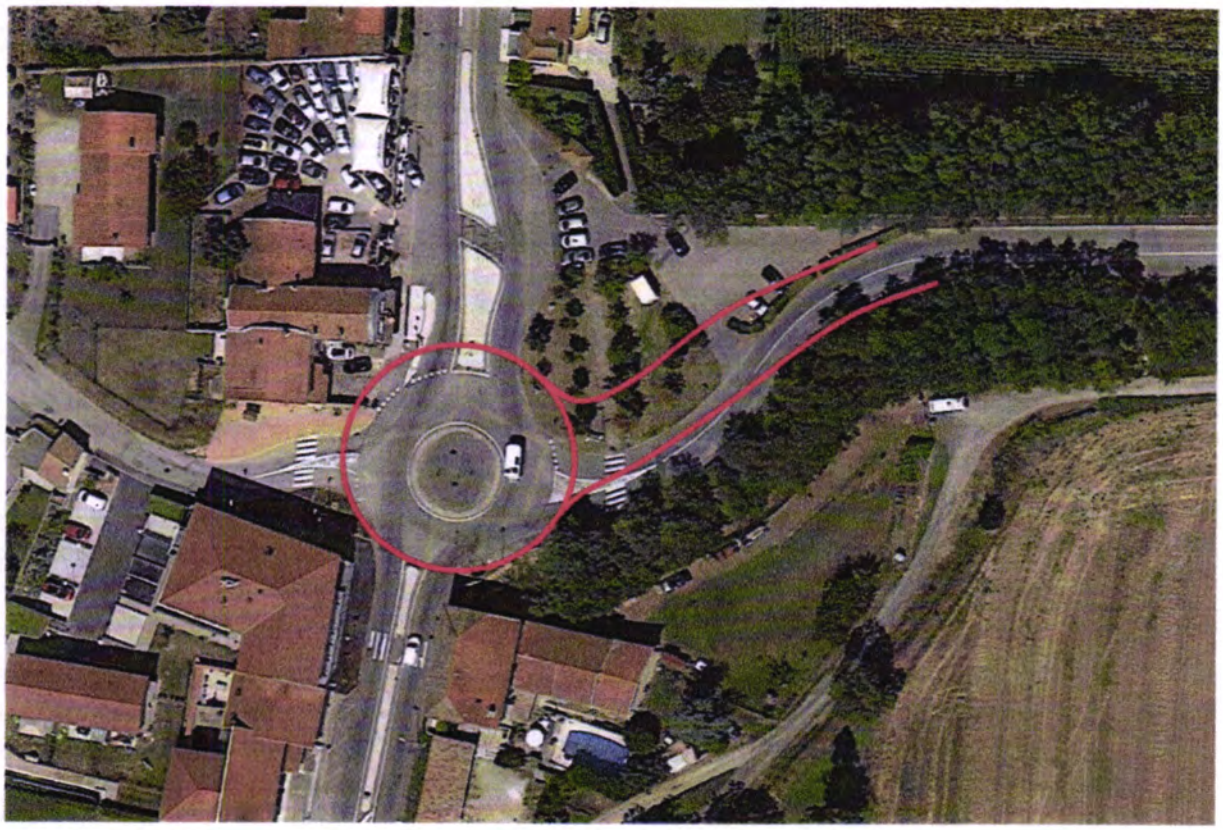
Des remontées de files sont à prévoir compte tenu de ces trafics et notamment le trafic beaucoup plus important de la RD131 par rapport à actuellement (le fonctionnement optimal d'un giratoire avec un trafic principal important et des trafics secondaires beaucoup plus faibles.

Il faudrait obtenir le girabase (modélisation statique en vérification en plus de la modélisation dynamique) de ce carrefour (n'ayant pas les mouvements tournants, je ne peux pas le réaliser)

Ce point nécessite une étude spécifique pour voir l'impact sur les bâtis à proximité, la nécessité de reprendre ponctuellement les autres branches en respectant les règles du guide des carrefours ACI car l'implantation reste complexe.

Le modèle de trafic réalisé (dont nous n'avons pas d'éléments) indiquerait que ce giratoire fonctionne. Mais il faut préserver l'avenir à long terme sur cet aménagement car un giratoire n'est pas évolutif dans le temps et quand il sature c'est « trop tard ».

Novembre 2017



- **Les liaisons mode doux.**

Il a été indiqué dans le COPIL que la liaison mode doux de 2,32m sur l'ouvrage d'art est implantée côté Sud (sachant que le minimum préconisé par le CEREMA pouer une piste cyclable est de 2,50m).

Hors le cheminement piéton actuel le long de la RD131 entre l'ouvrage et la RN7 est côté Nord.

De quel côté est le cheminement de la montée des Pétrières ?

Comment sont gérées les traversées, notamment au droit des giratoires et des branches connectées à l'autoroute ?

Pas de précision pour le moment sur les cheminements doux où il devra être démontré que la liaison se fait en toute sécurité en approfondissant ce point ci-dessous.

Reconfiguration de la D131 dans les emprises du projet

- Mise en œuvre d'une voie de déplacement doux (largeur minimale 3 mètres)
- Apporter un caractère urbain par la mise en place d'une bande plantée séparant la voie douce de l'axe de circulation et par le traitement végétal des giratoires d'entrée de bourg, à l'est et à l'ouest du péage
- Préserver et reconstituer les bandes boisées en périphérie de la voie

(6)

CITEE
CITOYENS ET ENVIRONNEMENT
En vallée du Rhône

Martine JAMAIN
Présidente de CITEE
Chemin des Cimes
38121 REVENTIN -VAUGRIS

Reventin- Vaugris le 17 mars 2022

Madame, Monsieur
membres du Conseil municipal de la commune de .....

Objet : demi-diffuseur Vienne – Sud – Enquête d'utilité publique

Madame, Monsieur, membres du Conseil municipal de la commune de .....

Avant de participer au vote de votre conseil municipal concernant le demi-diffuseur sur A7 au Sud de Vienne, je vous remercie de consacrer un instant à la lecture de cette lettre. Elle est destinée à vous donner le point de vue de notre association, sur ce **projet d'intérêt vital** pour tout un territoire situé autour de Reventin-Vaugris.

Reventin-Vaugris n'est pas une commune d'égoïstes
Traversée par la voie ferrée, la RN7, l'autoroute A7, Reventin-Vaugris a accueilli la plateforme de péage de l'autoroute A7 et le barrage qui ont tous deux consommés de grandes surfaces agricoles.
Le trafic automobile qui traverse la commune dépasse les 100 000 véhicules par jour entre l'A7, la RN7, le CD4 et la RD131.
A Reventin-Vaugris se trouvent encore la décharge-déchetterie et la station d'épuration.
Autant dire que les habitants de la commune subissent au quotidien leur lot de nuisances.

Une commune coupée en 2 depuis 60 ans
La caractéristique de Reventin Vaugris, est aussi d'avoir été coupée en deux il y a 60 ans par l'Autoroute A7. Sur une dizaine de kilomètres, **un seul axe** relie les quartiers Est et Ouest de la commune : la RD131.
Le passage sous A7 vers le Champ de Tir au Nord et le petit pont sur A7 vers la zone du Saluant au Sud ne sont que des itinéraires marginaux et sous dimensionnés.

Quand Vinci a engagé ses études de demi-diffuseur, cette caractéristique de Reventin-Vaugris – commune vivant de part et d'autre d'un seul axe - n'a jamais été identifiée. Ceci a conduit à un projet CENTRE, destructeur du fonctionnement communal et générateur de nuisances supplémentaires aux riverains (lotissement La Plaine) et aux usagers du stade qui accueille de très nombreux sportifs.

Rappelons que ce projet Centre
- fait passer le trafic de 4 000 à 12 000 véhicules et le nombre de poids lourds de 60 à 600 par jour sur la RD 131, cordon ombilical du village,
- amène les piétons et 2 roues utilisateurs de l'axe « modes doux » pour aller au stade, à la salle polyvalente ou au village à traverser à 4 reprises des voies utilisées par un fort trafic
- supprime le merlon qui protégeait les installations sportives et amène les émissions de polluant à proximité des terrains de foot, de boules ou du skate—Park, installations utilisées tous les jours de la semaine, le club de Reventin-Vaugris étant un des plus importants clubs de l'Isère avec plus de 500 licenciés.
- contraint les poids lourds à utiliser un giratoire acrobatique, à proximité de la salle polyvalente, d'un lotissement et du stade.

Ainsi, le projet Centre mis à l'enquête concentre tous les problèmes d'insécurité, de pollution et de destruction du tissu économique et social qu'aucun élu ne peut accepter sur son territoire, surtout quand une alternative crédible est possible, 1 kilomètre plus au Sud. S'entêter à défendre le projet CENTRE, c'est nier que les conditions de vie des habitants de Reventin-Vaugris relèvent également de l'intérêt public, à ne pas confondre avec celui d'une société d'autoroute !

Le PROJET SUD de Reventin-Vaugris SANS CARICATURE

Madame, Monsieur, vous devez connaître **les REELLES caractéristiques** du projet SUD présenté par la commune de Reventin-Vaugris, projet caricaturé à diverses reprises pour le discréditer.

Ce projet SUD 2022, n'est par une reprise - de moindre qualité- du projet SUD de VINCI en 2016.
Ce projet présente

- des caractéristiques géométriques plus réduites (carrefours en T), conformes au trafic attendu et conformes aux normes du SETRA,
- des conditions de visibilité satisfaisantes et un accès sécurisé au parking de co-voiturage,
- des rétablissements agricoles et des accès techniques aux gares de péage,
- des aménagements paysagers.

Il comporte un parking de co-voiturage situé dans des terres de moindre qualité, facilement agrandissable.

De moindre impact sur l'agriculture (6.9 ha) que la version 2016, ce projet SUD ne nécessite pas les emprises nouvelles qu'entrainerait le projet CENTRE, avec l'aménagement de la route de l'aérodrome (à la charge de l'agglomération VCA).

Ce projet SUD (20.5M€) nettement **moins cher** que le projet VINCI Sud (26M€) est moins cher aussi que le projet Centre mis à l'enquête, passé de 21 M€ en 2016 **à 25M€** en novembre 2021 (cf comité de pilotage nov 2021). Et ce projet Centre n'intègre pas le coût de l'aménagement de la route de l'aérodrome, que le dossier d'enquête n'évoque pas, passé sous silence, malgré son évidente nécessité...

En termes d'attractivité : les études de Vinci indiquent un écart de 600 véhicules entre la solution Centre (8680 véhicules) et le projet SUD (8080 véhicules), chiffrage à revoir avec la dynamique de population favorable au Sud d'où proviennent 75% des usagers.

En termes de gain de temps : la prévision de Vinci était un écart de **2 minutes** en plus le matin et **une minute** en plus le soir, au détriment de la solution SUD, prévisions que les dernières études d'EGIS - qui reconnaissent la saturation du giratoire Station-Service -RN7 dès l'ouverture du projet Centre – remettent fortement en cause.

Enfin, en termes de délestage de trafic, le projet SUD a des **performances similaires** à celles du projet CENTRE, mais n'affecte pas de la même façon l'axe vital de Reventin-Vaugris (RD 131)

	Projet CENTRE	Projet SUD
RD 386 Vérenay	- 24%	- 24%
Pont barrage	- 40 %	- 39%
Place St Louis	- 6%	- 5%
Voies sur berges Sud Vienne	- 9%	- 7%
Rd 131 Ouest Reventin-Vaugris	+ 192 %	nc
RD 131 Sur pont A7	+ 63 %	nc

Madame, Monsieur, puissent ces éléments d'information vous inciter à ne pas donner un avis favorable au projet CENTRE, synonyme de catastrophe pour Reventin-Vaugris, mais soutenez le projet SUD, acceptable par tous, et seul de nature à être déclaré d'intérêt public. Sans doute le délai de réalisation sera repoussé de quelques mois, mais cette décision de refuser le projet Centre évitera à la procédure en cours, d'aboutir à une impasse.

La présidente de CITEE

Martine JAMAIN

CITEE – montée des Cimes – 38121 Reventin-Vaugris- https://www.citee-vallee-du-rhone.com/ mel association.citee@laposte.net

VL . 6 AD. 22

(7)

Place Saint-Louis et demi-échangeur : les chiffres sur le trafic à revoir

Dans notre édition de ce lundi 4 octobre, nous avons évoqué les difficultés de circulation sur la place Saint-Louis à Vienne et les solutions qui pourraient être mises en œuvre pour désengorger ce carrefour très fréquenté. La municipalité viennoise et le maire, Thierry Kovacs, indiquaient alors : « Ce n'est pas l'aménagement en lui-même [de la place] qui est en cause. S'il y a quelque chose à faire, c'est en amont. Et c'est ce que nous voulons faire avec le demi-échangeur de Vienne Sud. Selon les études, il va enlever 10 000 véhicules sur les quais et sur la place Saint-Louis, c'est énorme. »

Or, il se trouve que ce chiffre est erroné, comme nous l'a fait remarquer l'association Citee (Citoyens et environnement). Selon une étude réalisée par le bureau Egis en 2020, pour le compte de Vinci, « la baisse du trafic liée au demi-échangeur sur la place Saint-Louis sera de 2 600 véhicules par jour à l'horizon 2025 ». Citee, qui rejette le projet d'échangeur dans sa configuration actuelle (au niveau du péage d'autoroute de Reventin) et défend une implantation plus au sud, ajoute : « Par contre, à Reventin-Vaugris, avec le diffuseur Centre, le trafic passerait de 4 000 à 12 000 véhicules par jour entre le giratoire de la station-service de la RN7 et le pont sur A7, sur l'axe RD 131. Amener 8 000 véhicules en plus sur cette route qui est le cordon ombilical entre le village et les autres quartiers de Reventin-Vaugris est une aberration. D'ailleurs, ce projet Centre n'impacterait pas que les Reventinois, mais les habitants des communes alentour, notamment Chonas et Les Côtes-d'Arey, et tous les usagers de la RN7 provenant des communes situées au sud. »

Toujours mobilisée, l'association attend l'enquête publique du projet de demi-échangeur pour faire entendre ses arguments. Enquête publique qui est annoncée pour janvier 2022.

C.Le.



La place Saint-Louis accueille quotidiennement 72 000 véhicules, dont près de 42 000 dans le sens nord/sud. Photo Le DL/Michel THOMAS

LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ | VENDREDI 18 DÉCEMBRE 2020 | 11

REVENTIN-VAUGRIS

Demi-échangeur : des panneaux qui alarment les opposants à l'option centre

Si le projet de demi-échangeur fait moins la Une de l'actualité, le sujet est encore très sensible sur le territoire.

Il y a quelques jours, les usagers de la RN7, à Reventin-Vaugris, ont découvert deux nouveaux panneaux de signalisation, situés au nord et au sud du giratoire de la station-service et indiquant vers l'est la présence d'une entrée d'autoroute en direction de Lyon. Autrement dit une entrée d'autoroute qui n'existe pas encore, et qui se trouverait précisément là où serait construit le futur demi-échangeur si l'actuelle implantation (centre) est confirmée (au niveau de la barrière de péage).

Or, pour la municipalité, comme pour bon nombre d'habitants, rien n'est encore joué : tous attendent l'enquête publique, repoussée après les prochaines élections régionales et départementales. Enquête publique durant laquelle les défenseurs d'une implantation au sud de la commune comptent bien faire valoir leurs arguments.



C'est un de ces panneaux qui a provoqué l'émoi dans la commune. Photo DR

« Une erreur de commande »

D'où leur surprise et leur colère en découvrant ces panneaux. "Certains diront, des complotistes sans doute, que c'est une manœuvre d'intoxication de plus pour faire croire que le projet centre est définitivement "ficelé" et "qu'il n'y a pas de plan B"…", écrit, par exemple, l'association Citee (Citoyens et environnement) dans un communiqué.

Alors, tentative d'intimidation des porteurs du projet au centre ? Complot politique ? « Rien de tout ça », assure Nicolas Bannwarth, le chef de district Valence de la direction interdépartementale des routes Centre-Est, en charge de la RN7. « Nous avons fait récemment une étude pour remettre à jour tous les panneaux de signalisation entre Communay et Saint-Vallier. Dans cette étude, avait été considérée l'hypothèse d'un demi-échangeur, mais la petite mention disant "Attention, ce n'est pas validé" n'a pas été prise en compte et il y a eu une erreur dans la commande. Dès que j'en ai été informé, j'ai demandé que ce soit enlevé », assure le responsable, qui indique avoir présenté ses excuses à la municipalité reventinoise.

Clémence LENA

Retour sur ce projet sur le-dauphine.com.

Deux illustrations de l'intox autour du projet demi-diffuseur
- Panneaux sur RN7 installés en novembre 2020 !
- Article Dauphiné libéré du 6 octobre 2021

CITÉE

ositifs de retenue métalliques CE et garde-corps

dispositifs de retenue latéraux actuellement en place sur le tablier ne sont pas conformes aux ences de l'arrêté RNER modificatif du 28 août 2014. Le projet prévoit donc la mise à niveau de ces ositifs.

visagé la pose de DR métallique avec marquage CE en rive de tablier, avec niveau de performance V3, et par un dispositif béton type GBA côté trottoir. Ces dispositions seront précisées dans le cadre études de détail.

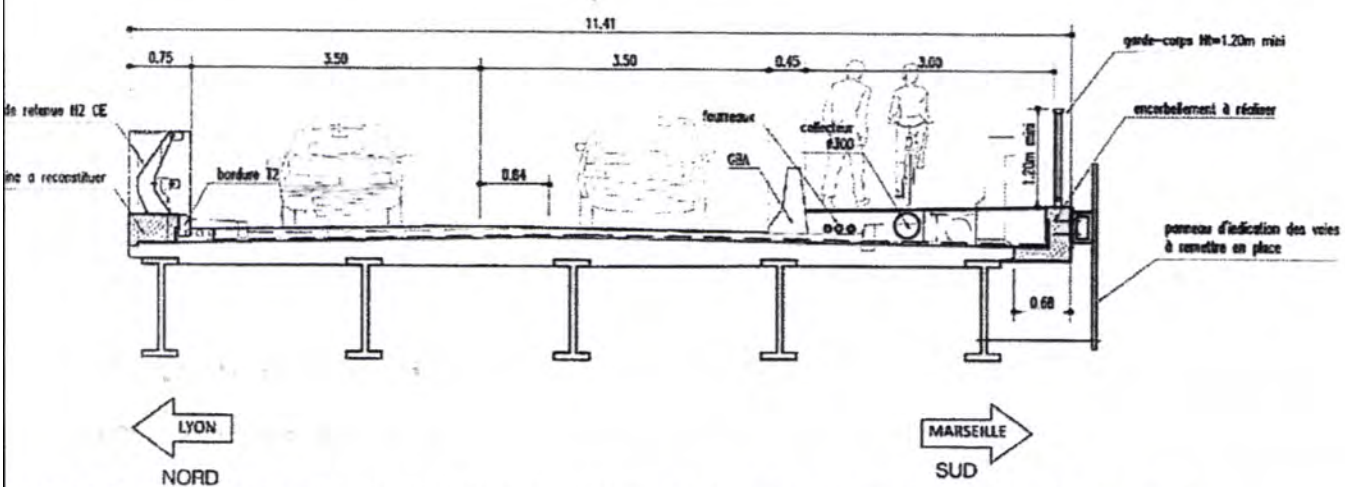
ouvrages, ces dispositifs se raccordent sur des glissières béton, type GBA (niveau H2).

neaux signalisation actuellement en place sens 2

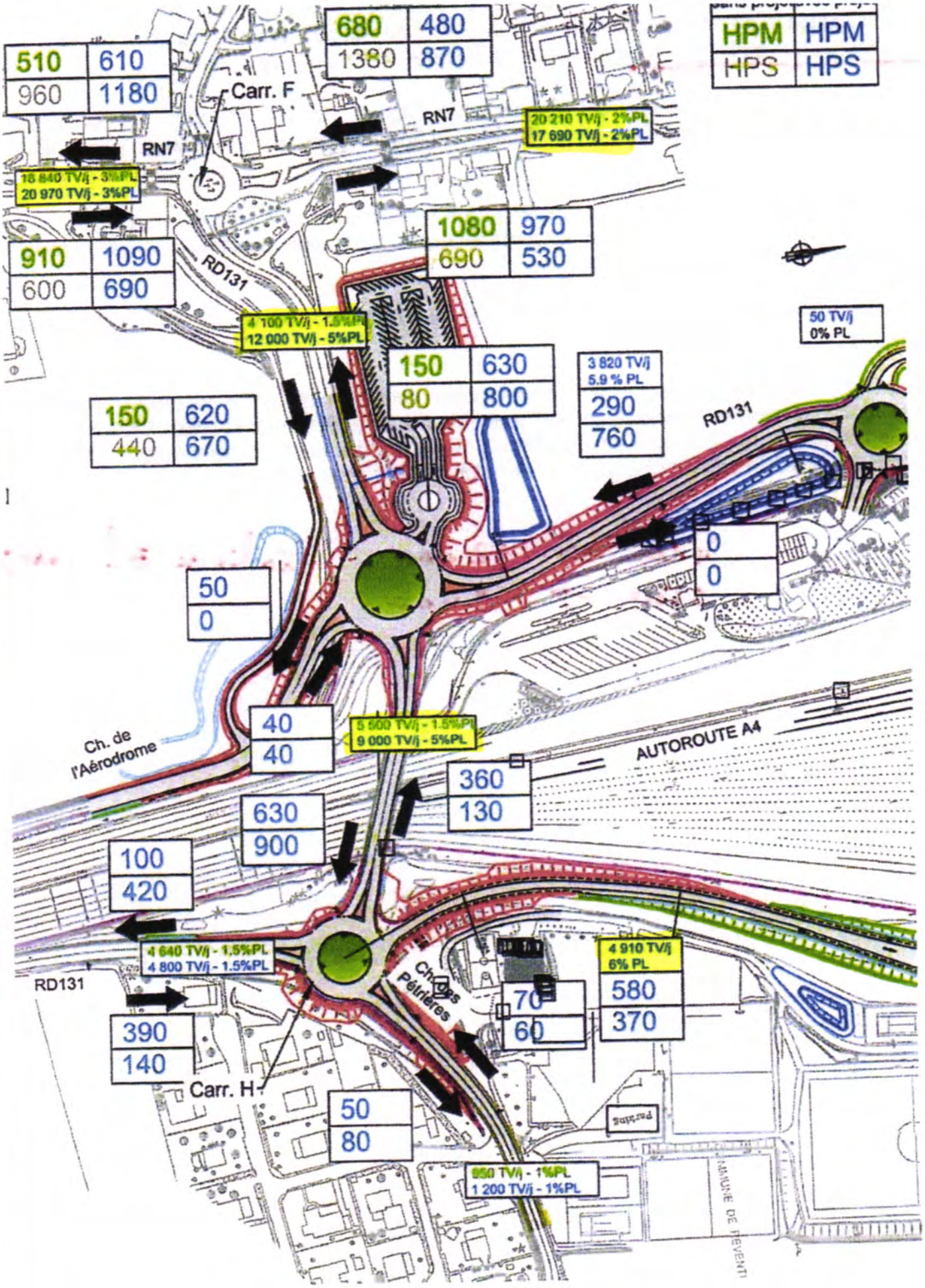
panneaux de signalisation verticale d'affectation des voies de péage en amont de la BPV, ellement positionnés sur la rive d'ouvrage côté Valence, seront déposés préalablement au démarrage ravaux et reposés en lieu et place après travaux.

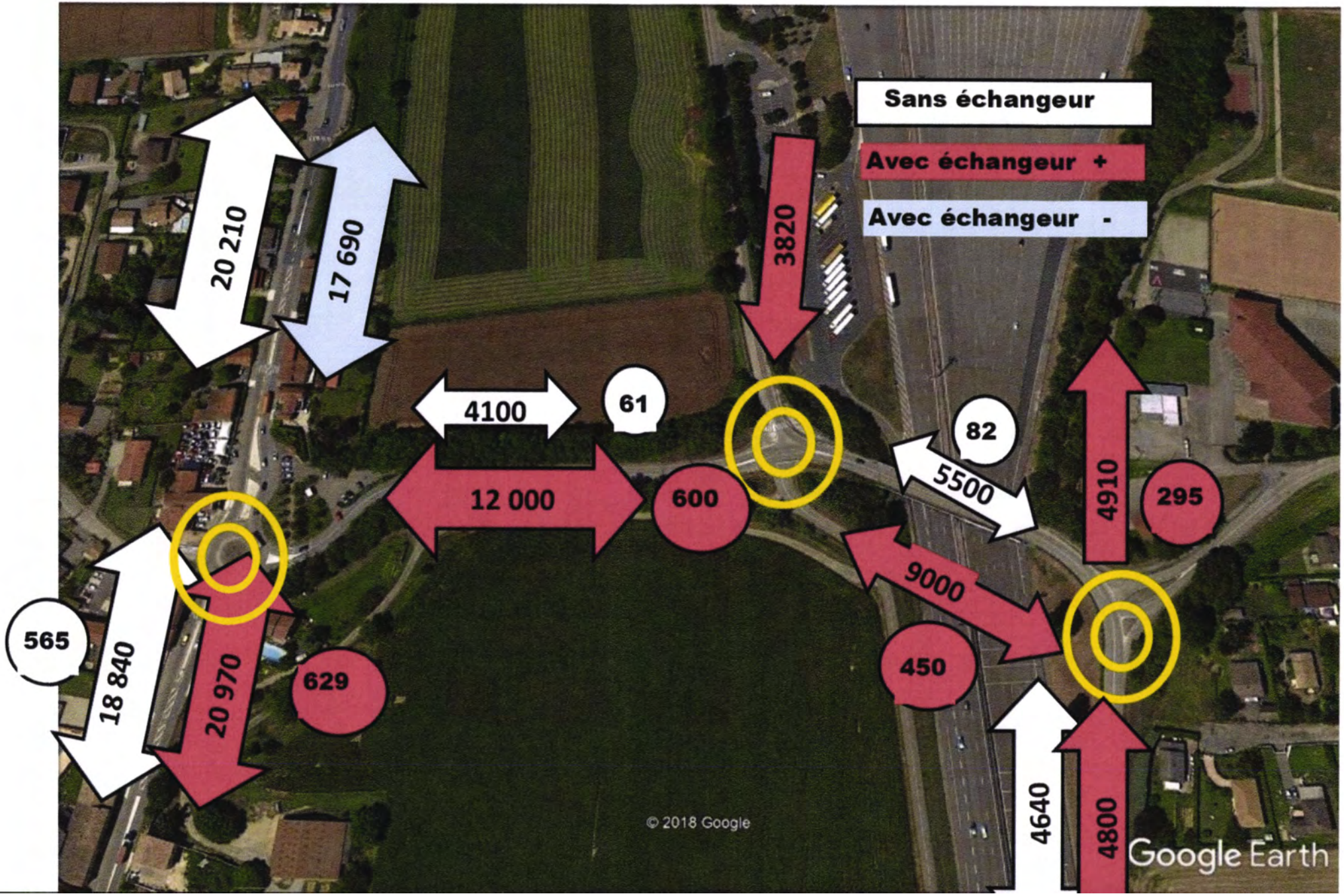
.3 Intentions complémentaires

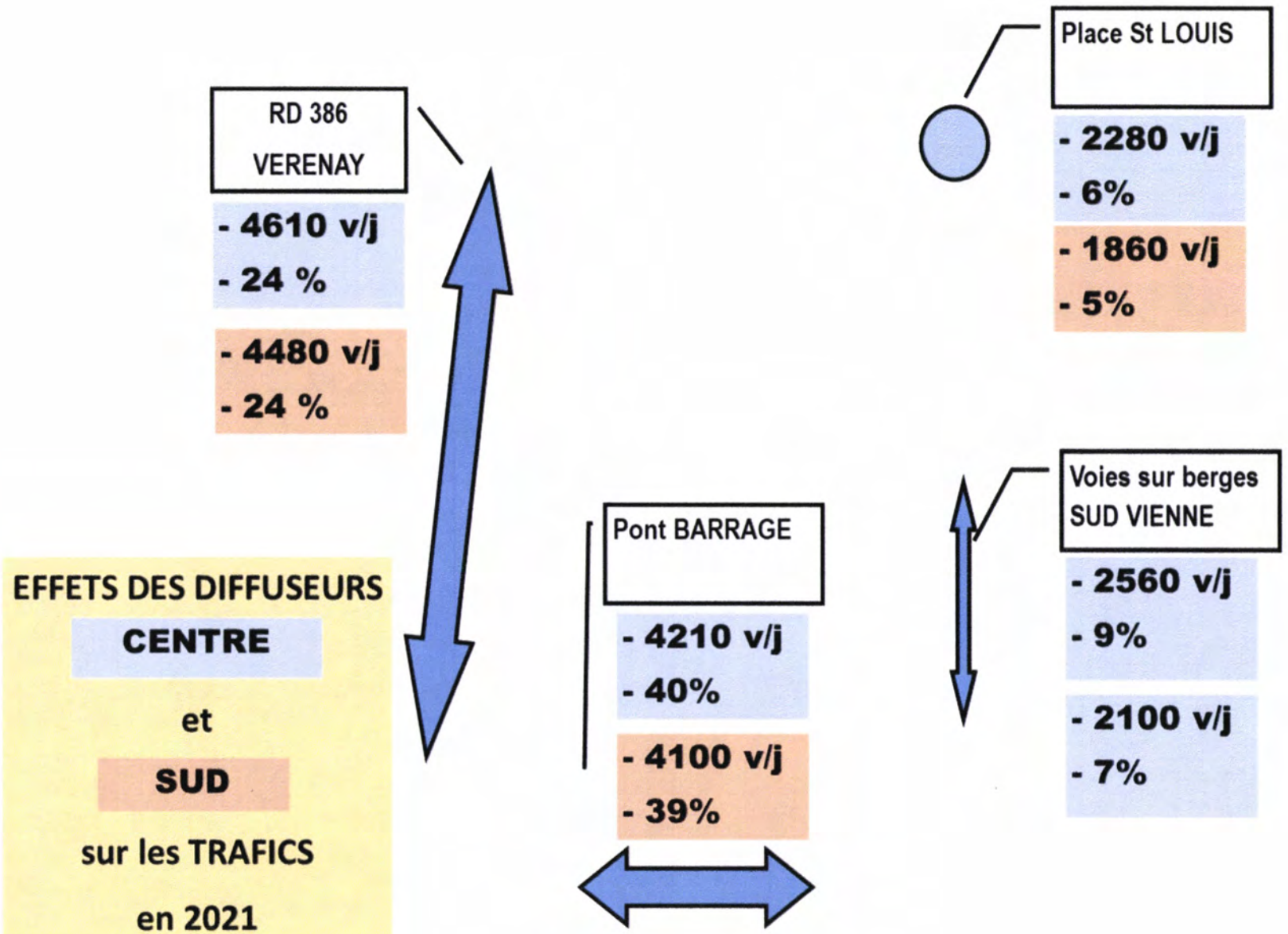
égration des modes doux sur l'ouvrage PS63 fait actuellement l'objet de discussion avec les ctivités locales. Des projets connexes de cheminements piétons et cycles sont en cours d'étude par ervices de Vienne Agglo, et les principes de continuité et d'homogénéité des aménagements restent ciser.
ise en place sur ouvrage d'un cheminement multifonctionnel de largeur 3,00m constitue une option l'aménagement de l'ouvrage PS63.



re part, la remise en peinture de l'ouvrage pourrait participer à l'insertion globale du projet.


HPM HPM
HPS HPS
510 610
960 1180
680 480
1380 870
Carr. F
RN7
RN7
20 210 TV/j - 2%PL
17 690 TV/j - 2%PL
18 840 TV/j - 3%PL
20 970 TV/j - 3%PL
1080 970
690 530
910 1090
600 690
RD131
4 100 TV/j - 1.5%PL
12 000 TV/j - 5%PL
50 TV/j
0% PL
150 630
80 800
3 820 TV/j
5.9 % PL
290
760
RD131
150 620
440 670
0
0
50
0
Ch. de l'Aérodrome
40
40
5 500 TV/j - 1.5%PL
9 000 TV/j - 5%PL
AUTOROUTE A4
360
130
630
900
100
420
4 640 TV/j - 1,5%PL
4 800 TV/j - 1.5%PL
4 910 TV/j
6% PL
580
370
RD131
Champs Pétrières
70
60
390
140
Carr. H
50
80
950 TV/j - 1%PL
1 200 TV/j - 1%PL


Sans échangeur
Avec échangeur +
Avec échangeur -
20 210
17 690
3820
4100
61
12 000
600
82
5500
4910
295
9000
450
565
18 840
20 970
629
4640
4800
© 2018 Google
Google Earth


RD 386
VERENAY
- 4610 v/j
- 24 %
- 4480 v/j
- 24 %
Place St LOUIS
- 2280 v/j
- 6%
- 1860 v/j
- 5%
Pont BARRAGE
- 4210 v/j
- 40%
- 4100 v/j
- 39%
Voies sur berges
SUD VIENNE
- 2560 v/j
- 9%
- 2100 v/j
- 7%
EFFETS DES DIFFUSEURS
CENTRE
et
SUD
sur les TRAFICS
en 2021
Source: VINCI / EGIS

Propos de Mme CELARD, maire de REVENTIN-VAUGRIS

sur les études de VINCI

REVENTIN-VAUGRIS |

Demi-échangeur : le conseil municipal rejette les variantes Nord et centre

Parce que Reventin-Vaugris est la première concernée, les élus de la commune ont décidé de donner officiellement leur avis quant au choix de l'implantation du futur demi-échangeur sur l'autoroute A7. « Ce n'était pas une obligation mais nous avons décidé que c'était important que l'on se prononce officiellement en tant que conseil municipal », indique le maire Élisabeth Célard.

Lundi, l'assemblée a donc délibéré sur chacune des trois variantes. Et le choix est clair : « Nous avons rejeté les variantes Nord et centre et avons voté favorablement pour la variante Sud ». Seuls deux élus ont rejeté également le troisième scénario.

Une décision qui reflète le discours des Reventinois depuis le début des discussions sur le demi-échangeur, souligne l'élue. Qui précise les arguments du conseil : « La variante Nord est en plein dans la montée des Grands-Pavés. Elle ne résoudra ni les problèmes de circulation, ni l'aspect accidentogène. Et en plus, elle a un impact sur notre zone boisée. »

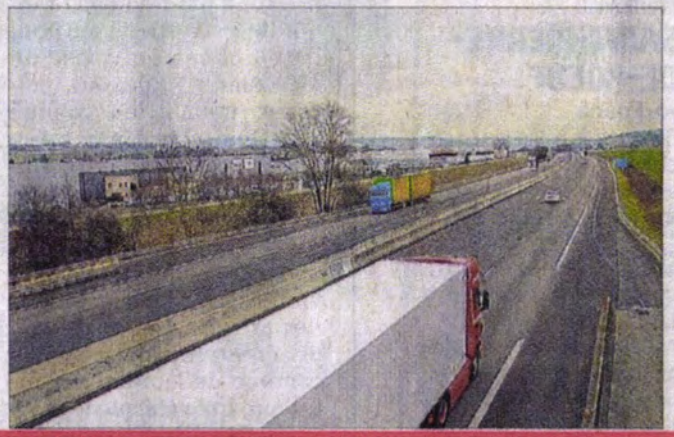
Ne pas couper encore plus le village en deux

La variante centre, quant à elle, « est trop près des zones habitées et de nos équipements sportifs. Et surtout, elle couperait encore davantage le village en deux. En plus de ça, on s'interroge sur la faisabilité des giratoires et du pont que Vinci a prévus car il y a peu d'espace ».

C'est donc la variante Sud, proche de la zone d'activités du Saluant, qui recueille les faveurs du conseil municipal : « C'est la moins proche des zones habitées et ça capterait l'essentiel de la circulation et des poids lourds concernés par l'échangeur. » Les élus notent quand même quelques réserves : « On a l'impression qu'ils n'ont pas trop creusé le scénario, ils ont prévu un rond-point en plein dans les champs, il y aurait peut-être une autre façon de faire », déplore Élisabeth Célard, qui ajoute trouver « dommage que Vinci n'ait pas consulté les Reventinois avant d'élaborer ses scénarios ».

La concertation du publique, lancée le 6 juin, se poursuit jusqu'à dimanche.

Clémence LENA



Les élus du conseil municipal ont choisi la variante proche de la zone d'activités du Saluant. Ils ont rejeté à l'unanimité les deux autres scénarios.

L'INFO EN +

LA CONCERTATION

La concertation du public sur le projet du demi-échangeur sur l'A7 au Sud de Vienne se poursuit jusqu'à dimanche 3 juillet. Toutes les personnes qui souhaitent se renseigner et participer peuvent consulter le dossier dans les lieux suivants (aux heures d'ouverture) : mairie de Reventin-Vaugris, siège de ViennAgglo, siège de la communauté de communes du Pays roussillonnais et mairie d'Ampuis.

PLUS D'INFOS

> Site : www.a7-echangeur-viennesud.fr

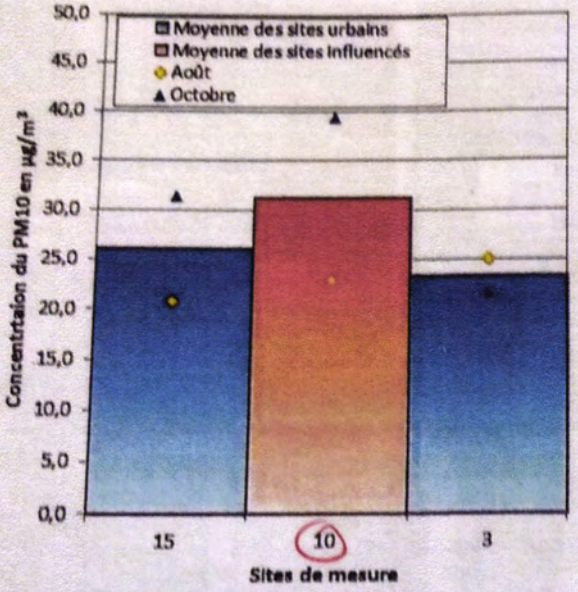
> E-mail : a7-echangeur-viennesud@vinci-autoroutes.com

17

PM10

Le graphique ci-dessous présente les concentrations sur les différents points de mesure ainsi que leur typologie précisée par la couleur de la barre (rouge pour une situation de trafic et bleu pour une situation de fond urbain). **L'objectif de qualité de 30 µg/m³ est dépassé pour le site 10.**

Concentrations des PM10 sur la zone d'étude par typologie de site



Synthèse de la qualité de l'air :

Réglementairement, les concentrations de fond urbain sont systématiquement inférieures à l'objectif de qualité annuelle de 40 µg/m³ pour le NO_2. En revanche les concentrations en proximité de trafic sont supérieures à l'objectif de qualité sur la quasi-totalité des sites notamment au niveau de la RN7 et des axes routiers limitrophes à l'A7 (qui subissent les émissions de l'axe et celles de l'A7).
Réglementairement, l'objectif de qualité annuelle de 2 µg/m³ pour le benzène est respecté sur l'ensemble des sites. Pour les PM10, un seul site dépasse l'objectif de qualité au droit de la barrière de péage.

Globalement, la qualité de l'air est dégradée à proximité directe de l'A7 puis elle s'améliore rapidement au fur et à mesure qu'on s'éloigne de son axe.

277

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Alain Orengia

1er adjoint commune de Reventin-Vaugris

Conseiller communautaire délégué à la téléalarme.

272 ch, du rondet

38121 Reventin-Vaugris.

Je me suis exprimé sur ma position personnelle sur le sujet sur le site dédié.
Aujourd'hui je souhaite insister sur la façon dont s'est déroulé cette opération jusqu'à ce jour avec mon regard d'élu local depuis 2017

En plus de tous les éléments techniques largement développés notamment par l'association CITEE et les très nombreuse contributions argumentées, il y our moi, **3 raisons majeures de refuser l'implantation du ½ diffuseur au centre**

- La concertation biaisée
- Un projet politique bien plus qu'un projet d'utilité publique
- Le risque de « saucissonnage » de l'opération en ajoutant à l'avenir 2 aménagements importants non inclus dans l'étude actuelle soumise à enquête publique : aménagement du rond-point RN7, aménagement de la route de l'aérodrome

<u>Sur la concertation biaisée :</u>

J'habite la commune depuis 2003.
En 2015, j'ai opéré un changement radical dans ma vie professionnelle pour m'impliquer concrètement dans la transition, l'évolution sociétale que j'appelle de mes vœux et me consacrer à la permaculture.
Un volet de ce changement était de davantage m'ancrer localement.
Fin 2016, j'entends parler d'élections municipales et d'une liste citoyenne qui se monte à Reventin-Vaugris. Je décide de rejoindre cette liste "tous concernés" attiré par la démarche citoyenne et les projets qui en émergent souvent. Je découvre une liste motivée et sans étiquette politique. Je découvre aussi que le principal combat de cette liste est d'empêcher l'implantation d'un ½ diffuseur autoroutier, mais qu'elle porte aussi de vraies valeurs pour mettre en œuvre un projet municipal fondé sur la participation citoyenne, le mieux vivre ensemble, la préservation de l'environnement...
Jusqu'à fin 2016, je n'avais jamais entendu parler de ce projet d'échangeur. Je n'ai pas participé à la concertation publique dont je n'ai pas eu connaissance. Force est de constater rétrospectivement que seule la publicité légale a été faite, et qu'aucune information locale spécifique et efficace pour mobiliser les habitants de la commune n'a été faite.

Il est aisé de comparer les mobilisations entre la concertation en 2016 et l'enquête d'utilité publique de mars 2022 !

Et pourtant, <u>c'est de cette concertation biaisée que tout découle.</u>

- Biaisée car la **solution au sud présentée pour la concertation de 2016 était une solution**

volontairement repoussoir déclenchant l'ire légitime des agriculteurs et de leurs instances départementales et syndicales. C'est ce que recherchait insidieusement la solution sud de Vinci pour faire émerger Sa solution centre (comportant 2 versions) et déjà dans les tiroirs depuis bien longtemps (acquisitions foncières de Vinci sur l'emplacement du projet). Pari gagné, aidé par la très faible participation publique et des critères d'appréciations par codes couleur par nature discutables. Le centre est choisi avec le cumul des voix des 2 options centre (en valeur absolue, c'est pourtant l'option sud qui obtient le plus de voix !)

- Biaisée par le **pouvoir de la société Vinci maître d'ouvrage, bailleur de fonds et exploitant qui doit se rembourser sur l'exploitation en conservant sa logique de profits**, bien loin du service publique dont il est pourtant délégataire. La réglementation est sans doute respectée, mais pas le rapport de force. **La puissance de communication et de lobbying de Vinci ASF est démesurée au regard des moyens de la commune de Reventin-Vaugris. Force est de constater que l'option retenue est celle la plus favorable à Vinci autoroutes contre les intérêts de la commune qui accueille.**

- **Biaisée par le PIA annoncé en 2016 qui a créé un phénomène d'opportunité**, mais dans le même temps, l'**urgence** de la saisir pour ce projet serpent de mer...tout doit s'accélérer au service d'un destin politique.

- **Biaisée par la puissance du pouvoir politique du maire de Vienne, pdt de l'agglo** qui en fait un combat de sa politique personnel en usant et abusant de son entregent et des moyens de sa commune et de l'agglo pour écraser toute opposition (la réunion publique au gymnase en 2016) , "Les planètes sont alignées" dit-il. Il faut foncer. Et fi de la position des 1ers concernés, les habitants de la commune qui ont toujours été sur la même ligne.

Une fois la concertation achevée avec la participation que vous connaissez et seulement 40 voix d'écart... la machine est en route et rien ne doit plus l'arrêter...

Ce projet devient le projet politique de Mr Kovacs pour donner l'espoir de plus d'oxygène pour la ville de Vienne en arguant que l'échangeur à Reventin-Vaugris est LA solution aux encombrements récurrents dans sa ville. (A noter que les chiffres de l'étude Vinci annoncent désormais une baisse du trafic dans Vienne inférieure à 10% !!)

Un projet politique plus qu'un projet d'utilité publique

En 2016, le tandem politico -économique Vinci Kovacs est formé sur ce dossier, le projet peut entrer dans le cadre du PIA gouvernemental, la machine est lancée, Reventin-Vaugris est donnée négligeable.

Alors on fait des réunions pour tenter de calmer les esprits, pouvoir dire et redire "on vous a reçu" j'ai participé à toute ces réunions en tant que conseiller municipal et j'ai pu constater combien il est inutile d'argumenter quand tout est déjà « décidé » et que les réseaux d'influence politiques et économiques ont fait leur travail.

Dans le même temps, la stratégie du tandem se déroule :
Les articles dans l'agglomag, et le bulletin de Vienne.
Les articles dans la presse locale.
Le « dézingage » en règle de la nouvelle maire élue en 2017 farouche opposante au projet « centre »

La communication...beaucoup de désinformation.
Maître d'ouvrage et maître d'œuvre peaufinent leur dossier centre pour mieux le vendre.
Aujourd'hui, il n'est plus du tout le même que celui présenté à la concertation, il a pris entre 20 et 25% de coûts supplémentaires et nous soupçonnons un "saucissonnage" avec ce qu'il se passe chemin de l'aérodrome !

Sur le risque de saucissonnage ;

Mr Kovacs a proposé un aménagement de la **route de l'aérodrome** afin de délester la RN7. Cette proposition est un aveu des problèmes évidents (que nous avons démontré par une étude de trafic) que va subir la portion de RN7 qu'il souhaite délester ! En gros, « nous savons que çà ne va pas fonctionner, alors nous avons la solution ! » sauf que, cette « solution » devrait faire partie intégrante du projet soumis à concertation puis enquête publique en intégrant les coûts supplémentaires induits, les conséquences environnementales, techniques, en termes de PLU...

Non, rien n'a été intégré au projet, mieux une étude est déjà en cours, confiée par VCA à Ingérop déjà maître d'œuvre du projet ½ échangeur...

Autre travaux complémentaires prévisibles et non prévus : **le rond- point existant RN7**. Lors de la consultation interservices, la DIR CE qui connait parfaitement le point noir que constitue ce rond-point au diamètre minimal, demande des aménagements complémentaires. Aucune trace, ni technique ni financière dans le dossier soumis à enquête !

Plus largement,

Cet équipement est-il d'utilité publique à l'emplacement imposé, contre la volonté des habitants de la commune, qui depuis le début proposent un emplacement objectivement mieux adapté à tout ?

Utilité publique après la large réélection en 2020 du même maire et de son équipe, "restons tous concernés », forte des nombreuses améliorations apportées dans la vie de la commune et dont la campagne était axée en grande partie sur ce sujet de l'échangeur en **refusant très clairement l'option centre.**

La proposition alternative de la commune pour l'implantation crée peut-être un **problème pour les agriculteurs**. Je les comprends, sauf que dans le même temps**, ils artificialisent 2,6ha à 600m à vol d'oiseaux, pour créer des méthaniseurs,** sur les mêmes terres à haute valeur agraire ! Globalement les agriculteurs ne veulent pas du tout de cet échangeur synonyme d'explosion de l'urbanisation avec un PLU que nous ne maîtrisons plus, avant même que l'étude du PLUI soit démarré, début 2023.
Encore une **sanction politique contre notre commune** ! **Nous avons été bloqués par Vienne Condrieu agglomération dans la révision pourtant indispensable de notre PLU.** Cette révision nécessaire était décidée en concertation avec les services de l'agglo. Elle était programmée et l'annonce est même parue en décembre 2021 pour sélectionner le cabinet pour nous accompagner. Cette procédure a été stoppée par le Pdt de Vienne Condrieu Agglomération 2jours après la parution de l'annonce...

En votre qualité de commissaire enquêteur, êtes notre dernier espoir pour une issue démocratiquement acceptable face à un rouleau compresseur qui nous passe dessus et qui ruine nos

efforts pour rassembler et mobiliser les habitants de la commune autour d'un cœur de village reboosté par nos réalisations et nos projets.

J'ai vécu **le bureau communautaire du 1er mars 2022 où pendant 1h30 et devant les 30 maires réunis, le pdt de l'agglo a déroulé 30 slides pour vendre SA solution celle de son tandem avec Vinci. Personne n'a bronché**, sauf moi, bien modestement. Et un soutien lui aussi bien modeste du maire de Chasses sur Rhône.
Nous sommes seuls face à une énorme machine.

Je me suis engagé dans cette démarche municipale pour tout le reste. Pour les projets qu'une commune peut réaliser et, force est de constater que depuis début 2017 , nous avons changé le visage de notre commune.
Si cet échangeur est placé au centre, il défigure définitivement notre village et tue notre projet municipal. En plus de toutes les autres nuisances qui vous ont été présentées.

Ce n'est pas acceptable.

Le seul compromis acceptable est au sud de la commune et c'est à Vinci et son maître d'œuvre de s'y adapter techniquement pour que cet équipement du passé puisse avoir un éventuel sens dans l'avenir particulièrement incertain. Je demande également une vraie transparence budgétaire, absente du dossier soumis à enquête ou n'apparaissent ni le détail chiffré des prestations ni l'augmentation de 20 à 25 % du budget du projet centre pourtant annoncée au dernier COPIL.



BERT Christiane
435 Rue DE TRENEL
69560 STE COLOMBE
christiane.bert@orange.fr

278

6/3/22

Monsieur le Commissaire
Enquêteur.

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur,

Je suis contre l'implantation de l'échangeur autoroutier au centre du village de Reventin Vaugris -

Mes arguments sont les suivants :

- insécurité routière pour les villageois, les enfants et les usagers du pôle sportif et médical.
- forte augmentation du trafic de voitures et surtout de camions, source de pollution aérienne et sonore - Source d'accidents et de bouchons dans le village -
- Un équipement qui sinde en deux le village qui a déjà des équipements polluants : autoroute, station d'épuration (Vienne Sud).
- Je fais quotidiennement de la marche nordique sur la Commune de Reventin et l'accès du village sera très compliqué pour moi -

- Pourquoi sacrifier un village rural pour un désengorgement non significatif de Vienne. J'habite en face de l'axe Nord/Sud de Vienne, je constate que l'ensemble des camions qui traversent Vienne se dirigent vers Pont Evêque afin d'accéder aux plateformes logistiques de St Quentin Fallavier et Satolas. Et non la direction de Lyon, donc ils continueront de traverser Vienne.

Veuillez agréer, Monsieur mes salutations respectueuses



279

Peyrache Paulette
38550 St Jaume L'Exil

Monsieur le Commissaire enquêteur

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

St Jaume L'Exil le, 6 Mars 2022

Monsieur le Commissaire

Par ce courrier, je viens vous donner mon avis négatif sur le demi diffuseur au Centre de Reventin.

Mes petits enfants ont choisis de vivre dans le village de Reventin par son calme, avec l'implantation de ce diffuseur au Centre du village fini le calme, la sérénité.
Cet équipement va générer des dangers et une grande insécurité pour les enfants qui voudront se rendre au gymnase
L'augmentation de 200% du trafic avec de nombreux camions et des bouchons réguliers vont accroître des nuisances sonores, de la pollution pour les lotissements aux alentours.
De plus cet équipement ne tient pas compte de la volonté des élus et des habitants de cette commune.
Les élus ont proposé une autre alternative qui n'a jamais été prise en compte.
Quant au coût de ces travaux, la solution proposée par les élus est moins honteuse
Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées

280

Peuble Martine
Conas / Gardon

Monsieur le Commissaire enquêteur

Conas le 6 Mars 2022

COURRIER ARRIVEE
30 MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire,

Suite à l'enquête publique sur le demi diffuseur au Centre de Reventin, je vous informe que je suis opposée
Cet équipement va engendrer beaucoup de dangers et d'insécurité routière : avec une augmentation du trafic (voitures et camions)
- des bouchons aux heures de pointe
- l'accès aux équipements sportifs seront très dangereux
- la piste cyclable va couper 4 fois les giratoires (danger pour les cyclistes)

On va assister également à une source de nuisance et de pollution

les familles qui ont décidées d'habiter sur Reventin, par son calme et sa tranquillité vont être confrontées à beaucoup de bruits.
Cette situation va engendrée "la mort du village"

La volonté des élus n'a pas été prise en compte qui se bat depuis plusieurs années. la pétition des habitants n'a pas été prise en compte par les études de Dnd
La Commune propose une solution moins chère
Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées

Peuble

Camos Christophe
Reventin Vaugris

281

COURRIER ARRIVEE
30 [illegible] 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Reventin Vaugris le 29 mars 2022

Monsieur le commissaire Enquetur,

Je suis contre l'échangeur au centre de notre village.
Notre commune est déjà coupée en deux par l'autoroute et la nationale.
Notre seul axe routier pour sortir du village aurait 3 ronds points à passer, ronds points qui dans leur taille ne sont pas acceptables pour le futur trafic important de camions.
Je suis inquiet de la dangerosité de cet axe car il est complétement "étranglé" à cet endroit. L'insécurité routière sur notre commune va augmenter pour essayer de régler les problèmes de Vienne.
Des élus proposent au sud une solution qui fonctionne et qui parait beaucoup plus acceptable pour tout le monde. Mais ils n'ont jamais été pris au sérieux et n'ont jamais été entendus. Pourquoi?
Je suis inquiet pour mes enfants qui quand ils seront au collège devront peut être prendre le bus plus tôt car plus de bouchons... Ce n'est pas acceptable.
On ne peut pas sacrifier un village et ses habitants juste pour le confort d'automobilistes. Quand on décide de vivre à la compagne loin de son lieux de travail il faut en accepter les conséquences.

Veuillez agréer Monsieur mes salutations respectueuses

Camos

282

Camos Katy
Reventin Vaugris

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Reventin Vaugris le 29 mars 2022,

Monsieur le commissaire Enquêteur,

Je suis élue sur la commune depuis 2017, actuellement adjointe. Nous avons été élus, puis réélus car nous avons décidé de défendre la commune contre l'implantation de l'échangeur au centre.

A l'heure où on parle de conserver le caractère rural des villages, de pollution, d'écologie, comment peut-on imposer à un village une implantation à proximité immédiate d'un complexe sportif et d'un lotissement ?

Comment accepter que des Reventins soient confrontés à des bouchons pour simplement amener leurs enfants à l'école ?

Comment accepter que pour "désengorger" les quais de Vienne de 6 à 9% nous devions subir une augmentation de + 200 % de trafic sur l'axe qui menera à l'échangeur ? Notre seul axe pour sortir du village ...

Comment accepter un déni de démocratie et que la commune n'est jamais été prise au sérieux alors que nous avons une solution (moins chère) qui fonctionne au sud du village.

Pour toutes ses raisons je suis opposée à l'implantation du demi échangeur au centre de notre village. Pensons à l'avenir et ne créons pas plus de nuisances routières que nous n'en subissons déjà à Reventin Vaugris.

Veuillez agréer Monsieur le Commissaire Enquêteur, mes salutations distinguées.

283

M. Coutzach G.
Chemin des écoles
38121 Reventin-Vaugris

Reventin Vaugris, le 30.03.2022

COURRIER ARRIVEE
30
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur,

Je souhaite vous donner mon avis par la question de l'échangeur.

J'habite au village de Reventin-Vaugris, je suis une personne âgée et je suis très inquiet pour me déplacer, aller à la pharmacie à Vienne, chez mes enfants. Comment vais-je faire avec tout ce trafic, les ronds-points, ce n'est pas possible. De la même façon, mes enfants qui habitent chemin de Lieuraz à Chonas ne pourront pas sortir par rejoindre la RN 7. Comment vont faire les services d'urgence ? du foot

Par ailleurs, j'ai fait ~~foot~~ club de ~~foot~~ depuis sa création en 46 et je me demande comment on va pouvoir

faire pour se rendre au stade. Ce n'est pas bon non plus pour tous les jeunes qui fréquentent le stade.

Alors que si l'équipement se fait au Sud il n'y aura pas tous ces inconvénients.

J'habite au village depuis toujours et je crains fort d'être isolé si cela se fait au centre.

Merci d'écouter la voix d'une personne âgée, c'est la voix de la sagesse.

Je vous adresse mes salutations distinguées.

284

Reventin-Vaugris

Le 30 mars 2022

Monsieur Denis CUVILLIER

Commissaire-enquêteur

Objet : enquête publique – projet complément
Demi-diffuseur n° 11 de Vienne Sud

Monsieur,

Depuis le 8 novembre 2021, j'exerce la lourde responsabilité d'être la maire de la Commune sur laquelle doit s'implanter le demi-diffuseur pour lequel il vous appartient de produire un rapport dans le cadre de cette enquête publique. Auparavant, j'étais adjointe depuis janvier 2017.
Il est donc particulièrement important que je puisse vous faire part officiellement d'un certain nombre de remarques et questions.

Mon approche sera tout à la fois politique, sociale, économique et prospective. Vous trouverez joint à ce courrier un rapport reprenant tous ces éléments et un certain nombre de pièces à l'appui.

Je joins également un dossier préparé par notre conseil, Maître Huglo.

Je me dois de vous alerter sur toutes les conséquences néfastes de ce projet. En effet, quel maire digne de ce nom, quelle équipe municipale, ne réagiraient pas en constatant que la santé et la sécurité de ses concitoyens seront impactées par une future infrastructure, que la qualité de la vie quotidienne des habitants de la commune sera compromise, que la voix de la commune n'est pas prise en compte.

Enfin, je tiens à vous rappeler que la position de la Commune de Reventin-Vaugris n'est pas une opposition à l'intérêt général, mieux encore nous le comprenons mais il ne peut se réaliser au détriment de l'intérêt des habitants d'une commune surtout quand celle-ci a toujours pratiqué la politique de la main tendue, qu'une solution satisfaisante pour tous est possible. L'intérêt de certains habitants aurait-il donc moins de valeur que celui des autres ? au sein de la même communauté d'agglomération ?

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à notre contribution et vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Mme la Maire,
Edith RUCHON

MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS * 38 (Isère) *

Mairie de Reventin-Vaugris
85, Rue de la Mairie - 38121 Reventin-Vaugris
Tél. : 04.74.58.80.17 - Fax : 04.74.58.94.42 - E-mail : secretariat@mairiereventinvaugris.fr

N° 284

HUGLO LEPAGE
avocats

42, rue de Lisbonne
75008 Paris
Tél : +33 (0)1 42 90 98 01

69, rue Saint-Ferréol
13006 Marseille
Tél : +33 (0)4 84 89 47 99

6, quai Kléber
67000 Strasbourg
Tél : +33 (0)3 67 10 32 18

M. Denis Cuvillier
Commissaire enquêteur
Enquête publique – Projet complément
demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud
Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

Paris, le 28 mars 2022

N/Réf. : REVENTIN VAUGRIS - DEMI ECHANGEUR REVENTIN VAUGRIS - 20022273
CL/BH

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Agissant au nom et pour le compte de ma cliente, la commune de Reventin-Vaugris, je viens par la présente déposer des observations dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de création d'un demi-diffuseur sur le territoire de la commune de Reventin-Vaugris.

Il convient tout d'abord de rappeler que le projet actuellement soumis à l'enquête publique intervient dans un contexte particulier dès lors qu'il est aujourd'hui soumis à l'avis du public au terme d'un concertation effectuée en 2016 dont le bilan a été manifestement biaisé.

En effet, il ressort du bilan de la concertation qu'il a été fait masse à la fois des personnes s'exprimant pour la variante centre (91 personnes) et celle s'exprimant pour la sous variante centre compacte (114 personnes). Pourtant, 163 personnes se sont expressément prononcées pour la variante sud.

Il suit de là qu'en prenant les chiffres strictement, seule la variante sud a recueilli le plus de suffrages.

Pourtant, il est constant que ce n'est pas le projet présenté au public.

En outre, si la commune de Reventin-Vaugris est bien consciente d'une nécessité de décongestionner le territoire et en particulier les communes de Vienne et plus particulièrement d'Ampuis, l'opération ne peut être considérée comme étant d'utilité publique dès lors qu'elle ne fait que déplacer le problème subi par les communes précitées sur le territoire communal de Reventin-Vaugris. Il ne s'agit que d'un simple transfert de sujétions sans qu'il soit possible









de considérer que le problème d'origine ne soit réglé et que, partant, l'intérêt général ne soit servi.

Or, il existe pourtant une alternative à ce transfert de sujétions, à savoir la réalisation du demi-diffuseur au sud de la commune.

En effet, le projet semble tout d'abord dépourvu d'utilité publique (I) et son étude d'impact comporte de graves insuffisances (II).

*

Table des matières

pI. Sur l'absence d'utilité publique 3
I. 1 – Rappel des principes relatifs à la reconnaissance d'utilité publique d'une opération d'expropriation 3
I.2 – Un projet déplaçant un problème existant au détriment de la commune de Reventin-Vaugris 4
I.3 – La dégradation des conditions de circulation sur la commune de Reventin-Vaugris et l'augmentation corrélative de l'accidentologie 6
I.4 – Les effets sur le climat et la qualité de l'air 6
I.5– L'impact sur les milieux naturels 8
I.5– L'absence de justification du projet au regard de l'existence d'alternatives satisfaisantes 10
II. Sur l'insuffisance du dossier soumis à étude d'impact 11
II.1 – L'absence d'étude air et santé de niveau I 15
II.2 – L'inexactitude des projections de trafic 16
II.3 - L'insuffisante description des solutions alternatives satisfaisantes 17
II.4 – L'insuffisante évaluation du coût du projet 18
II.5 - Les impacts sur le milieux naturels et insuffisance des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) 19
II.6. - L'insuffisante prise en compte du bruit et des mesures de réduction à la source 20

I. Sur l'absence d'utilité publique

Après avoir rappelé les principes relatifs à la reconnaissance d'utilité publique d'une opération d'expropriation (I.1), on indiquera que le présent projet n'est pas d'intérêt général dès lors qu'il ne fait que déplacer le problème qu'il est censé résoudre, ce au détriment de la commune de Reventin-Vaugris (I.2). En outre, ce projet va considérablement augmenter le trafic sur le territoire de la commune, induisant corrélativement une augmentation de l'accidentologie et une destruction du cadre de vie communal (I.3). Il présente également de graves conséquences du point de vue des effets sur le climat et la qualité de l'air (I.4), de l'impact sur les milieux naturels (I.5). Il n'est en outre pas justifié au regard des solutions alternatives existantes (I.6).

I. 1 – Rappel des principes relatifs à la reconnaissance d'utilité publique d'une opération d'expropriation

Selon la formule classique, une opération ne peut être déclarée d'utilité publique que « *si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente* » (CE, 28 mai 1971, *Ville Nouvelle-Est*, Rec. CE, p. 409).

Il en résulte que, lorsque le juge administratif doit se prononcer sur la légalité de la déclaration d'utilité publique d'une opération, il met en balance l'utilité publique de l'opération et ses inconvénients – notamment les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre sociaux.

Le juge administratif vérifie alors si cette comparaison n'aboutit pas à un bilan négatif qui serait de nature à retirer à l'opération son caractère d'utilité publique, rendant la décision portant déclaration d'utilité publique illégale.

Désormais, le juge administratif met en balance l'intérêt de l'opération projetée avec l'ensemble des atteintes portées à d'autres intérêts publics (CE, 12 avril 2013, *Association coordination interrégionale stop THT*, n° 342409 ; CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports* n° 387475).

Le juge administratif prend notamment en compte :

- les inconvénients du projet vis-à-vis de la santé publique (CE, Ass., 20 oct. 1972, *Société civile Sainte-Marie de l'Assomption*, n° 78829) ;
- les inconvénients du projet vis-à-vis du patrimoine architectural (CE, 3 mars 1993, *Ville de Saint-Germain*, n° 115073) ;
- les atteintes portées à l'environnement (CE, 22 oct. 2003 *Association SOS Rivière-Environnement*, n° 231953), notamment la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement (CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports*, n° 387475) ;

- le coût excessif de l'opération (CE, Sect., 26 oct. 1973, *Sieur Grassin*, n°83261, ; CE, Ass., 28 mars 1997, *Association contre le projet d'autoroute transchablaisienne*, n° 170856 ; CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports*, n° 387475) ;
- la localisation de l'opération projetée : il porte son contrôle sur les avantages et inconvénients du tracé retenu par l'administration (CE, 28 mars 2011, *Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil, du Poitou et de Migne-Auxances*, Rec. CE, p. 967).

I.2 – Un projet déplaçant un problème existant au détriment de la commune de Reventin-Vaugris

Il ressort du projet soumis à l'enquête publique que l'utilité publique de l'opération repose, d'une part, sur l'optimisation « d'*une infrastructure de transport existante et fonctionnelle (autoroute A7)* » et d'autre part sur le souhait « *d'offrir aux usagers routiers une alternative à la traversée de l'agglomération viennoise et à la traversée du pont Barrage de Vaugris pour aller et venir de Lyon* » (Pièce A, p. 16).

En réalité, le projet litigieux ne fait que reporter principalement sur la commune de Reventin-Vaugris les problématiques liées au trafic automobile et aux encombrements subis par les communes de Vienne et Ampuis sur la commune de Reventin-Vaugris.

En outre, il est également constant que le projet de demi-diffuseur impact de manière principale la commune de Reventin-Vaugris qui subit la quasi-totalité des inconvénients du projet.

Ils sont en effet de taille.

Le projet induit une nouvelle coupure alors que la commune subit déjà la présence de l'A7 qui coupe son territoire, en important un trafic intense de véhicules et de camions sur l'axe principal d'accès au village, en mélangeant le trafic à destination ou originaire de l'autoroute aux déplacements quotidiens

L'augmentation se constate tout d'abord sur le rond-point de la RN 7 – qui est sous-dimensionné (30m) - avec une augmentation significative du trafic automobile de plus de 190 % (passage de 4.100 véhicules jour à 12.000 véhicules jour, pièce B, p. 259).

On rappellera que la commune de Reventin-Vaugris se caractérise par le maintien de son caractère rural, la dynamisation du centre bourg concrétisée depuis 2018 par la création d'un pôle médical, d'un pôle associatif, d'une aire de campings cars très fréquentée, d'une halle marchande multiservices, et d'un projet d'habitat senior adapté et novateur.

L'arrivée du trafic à destination ou issu de l'autoroute sur le seul axe qui relie le centre bourg à ses principaux hameaux compromet gravement ce projet.

Le projet litigieux aura donc pour effet, par l'augmentation de trafic qu'il crée, de rendre difficile et surtout dangereux l'accès au bourg, s'agissant des commerces, des praticiens de

santé, des salles associatives, de l'école, de la bibliothèque, et la mairie coupant ainsi le centre bourg des habitants des hameaux reliés par la RD 131 (lotissement de la Plaine, toutes les habitations le long de la RN7 au Nord et au Sud du giratoire N7 jusqu'aux lotissements de Chonas).

Ce projet n'aura pour effet que de dégrader la desserte des zones du Saluant, les Dauphinières, Grand Champ, Auberives.

De surcroît, le projet va considérablement aggraver l'exposition de la commune à la pollution sonore. Cette exposition concerne l'ensemble des riverains, les usagers des modes doux au quotidien et les utilisateurs des équipements sportifs.

Elle résulte de l'augmentation du trafic, des arrêts/redémarrages, de l'augmentation notoire du nombre de poids lourds. Si l'étude met en lumière quelques points noirs d'exposition au bruit, elle ne prend pas en compte ceux qui résulteront mécaniquement de la mise en œuvre de l'ouvrage.

Les mesures d'atténuation proposées ne le sont que pour les habitants du lotissement La plaine. Un mur réfléchissant anti bruit est proposé le long du lotissement « La Plaine » et des isolations de façades. Le mur ne protègera pas toutes les habitations. Quant aux isolations de façade, seul le bruit intérieur est réglé.

Aucune mesure de réduction à la source n'est prévue.

Il suit de là que le projet soumis à l'enquête publique impacte de manière quasi-exclusive le territoire de la commune de Reventin-Vaugris sans qu'il ait été pensé pour en limiter les impacts négatifs, notamment s'agissant de l'examen d'une variante sud.

Ainsi qu'il vient d'être exposé et qu'il sera exposé plus avant *infra*, le projet litigieux ne faisant que déporter le problème d'une commune sur une autre ne saurait être considéré d'utilité publique.

Du reste, cette problématique est parfaitement illustrée dans l'enquête publique qui décrit par le menu le futur sort de la commune de Reventin-Vaugris en décrivant la situation de la commune de Vienne :

« le fort trafic entraîne de nombreuses problématiques pour Vienne, insécurité, piétons, cyclistes, automobilistes, source de nuisances sonores et dégradation de qualité de l'air » (Pièce A, p. 12)

Cette circonstance se vérifie s'agissant tant de l'augmentation de l'accidentologie et des conditions de circulation sur la commune de Reventin-Vaugris (I.3), des effets sur le climat et la qualité de l'air (I.4), de l'impact sur les milieux naturels (I.5).

I.3 – La dégradation des conditions de circulation sur la commune de Reventin-Vaugris et l'augmentation corrélative de l'accidentologie

En l'espèce, le projet litigieux n'envisage que la seule création du demi-diffuseur sans prendre en considération son impact sur la configuration du réseau routier actuel ni d'ailleurs sans prendre en charge sa nécessaire adaptation.

Le projet va conduire à rencontrer trois ronds-points successifs sur 400 mètres alors que le rond-point de la RN 7 est actuellement sous-dimensionné (30m) alors même que la taille du giratoire Est sera réduite (pièce B, p. 259).

Après ce rond-point existe une chicane en S, même si celle-ci a été partiellement modifiée par le projet, où deux poids-lourds ne peuvent se croiser.

Le pont-biais surplombant l'A7 est orienté dans le sens contraire des flux principaux de circulation. Or, ce pont qui supportera une augmentation de trafic importante (5500 à 9000 véhicules dont 5% de véhicules longs) présente un virage à plus de 270° aboutissant à la bretelle d'accès à l'A7 induisant un risque extrêmement élevé de basculement ou de retournement des véhicules lourds sur des giratoires au rayon limité.

Le projet litigieux n'a donc pas intégré le coût d'adaptation des structures routières existantes auxquelles il est pourtant censé se raccorder, de sorte que l'absence d'adaptation de ces structures ne pourra que dégrader les conditions de circulation sur le territoire de la commune et des communes avoisinantes, en lien avec l'augmentation de trafic décrite au point précédent.

En outre, l'augmentation de la circulation sur le territoire de la commune et la circonstance que le projet litigieux ait pour effet de la couper en deux ne pourra qu'augmenter mécaniquement l'accidentologie, élément par ailleurs totalement absent de l'étude d'impact du projet ainsi qu'on y reviendra.

Tous les habitants de la commune seront donc mêlés au trafic d'accès ou de sortie de l'autoroute, comprenant notamment transports de matières dangereuses, convois exceptionnels.

Si le projet litigieux prévoit la reprise de l'axe modes doux existant, cet axe coupe en plusieurs points les ronds-points d'accès à l'autoroute où passera un trafic dense : les utilisateurs devront traverser à plusieurs reprises des giratoires au trafic très chargé, avec une mauvaise visibilité.

Enfin, le projet litigieux prévoit le rétablissement d'un carrefour dangereux RN7/Route des Cotes d'Arey avec tourne à droite et à gauche alors qu'il avait été supprimé pour raisons de sécurité (suite à un accident mortel) il y a plusieurs années.

Mais il y a plus inquiétant.

I.4 – Les effets sur le climat et la qualité de l'air

A titre liminaire, ainsi qu'on y reviendra, l'étude d'impact du projet ne mesure les effets qu'à l'échelle de l'agglomération viennoise sans prendre en considération l'augmentation de la pollution de l'air ou des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de la commune.

Sur la qualité de l'air :

L'article D. 222-38 du Code de l'environnement dispose que :

En application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement, sont fixés les objectifs suivants de réduction des émissions anthropiques de polluants atmosphériques pour les années 2020 à 2024,2025 à 2029, et à partir de 2030 :

	ANNÉES 2020 à 2024	ANNÉES 2025 à 2029	À PARTIR DE 2030
Dioxyde de soufre (SO2)	-55 %	-66 %	-77 %
Oxydes d'azote (NOx)	-50 %	-60 %	-69 %
Composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM)	-43 %	-47 %	-52 %
Ammoniac (NH3)	-4 %	-8 %	-13 %
Particules fines (PM2, 5)	-27 %	-42 %	-57 %

En l'espèce, l'étude d'impact fait état de ce que les valeurs d'émissions liées au trafic de véhicules en l'état initial dépassaient déjà les valeurs limites fixées par la règlementation pour le dioxyde d'azote (Pièce B, p. 369), les particules PM 10 et PM 2,5 (Pièce B, p. 371).

Le fait d'ajouter un demi-diffuseur sur un axe déjà particulièrement chargé ne peut avoir que pour effet d'augmenter encore les valeurs d'émissions, d'autant plus que ces émissions seront nécessairement plus élevées que dans le scénario de référence du fait de l'augmentation de la vitesse qu'engendre l'autoroute.

Cela contribuera irrémédiablement à la méconnaissance des objectifs nationaux de réductions d'émissions de polluants atmosphériques.

Sur le climat :

Il convient de rappeler ici que la France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre à horizon 2028 de 27 % par rapport à 2013 et de 75% d'ici à 2050 selon la Stratégie Nationale Bas-Carbone.

Or l'étude d'impact conclut à une augmentation évidente des émissions de gaz à effet de serre s'élevant à un total de 16 743 tonnes eq. CO2/an (Pièce B, p. 486).

Il s'agit ici d'un autre inconvénient du projet.

Celui-ci va à contre-sens et des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de la tendance plus globale à la lutte contre le réchauffement climatique dans laquelle s'est engagée la France.

I.5– L'impact sur les milieux naturels

Sur les espèces protégées

L'article L. 414-1 du Code de l'environnement dispose que :

« Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits :

1° La destruction ou l'enlèvement des oeufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ; »

L'article L. 411-2 complète ce premier article en précisant que des dérogations peuvent intervenir et justifier la destruction de ces espèces, à condition qu'il n'existe aucune autre solution satisfaisante.

La dérogation accordée ne doit alors pas nuire au maintien dans un état de conservation favorable des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

EN l'ESPECE, sur l'aire d'étude quatre espèces recensées bénéficient d'un statut de protection :

- l'Ecureuil Roux
- Le Muscardin
- Le Hérisson d'Europe
- Le Murin de Bechstein

Il est également indiqué que le projet contient des impacts résiduels significatifs pour :

- les oiseaux liés aux milieux arborés et bocagers ;
- les chiroptères (13 espèces concernées) ;
- la Couleuvre d'Esculape et la Couleuvre verte-et-jaune ;
- le Hérisson d'Europe ;
- l'Ecureuil roux ;
- la Decticelle frêle ;
- le Crapaud commun (Pièce n°B, p. 26)
-

L'étude d'impact envisage une destruction probable des individus pendant la phase travaux du fait de la destruction des habitats de ces espèces.

La destruction d'espèces protégées est interdite, il ne peut y être contrevenu que par une dérogation qui ne doit intervenir que dans des circonstances bien précises.

Cette destruction n'est absolument pas justifiée, la condition d'absence de solution satisfaisante ne pouvant être remplie. Le projet ne justifie pas d'une utilité publique suffisante pour entraîner une telle destruction.

Sur les mesures de compensation :

La loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 sur la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (dite loi RBNP) vient introduire au 2° de l'article L. 110-1 du Code de l'environnement, qui fixe le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement. Ce principe doit être respecté en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Cela implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées.

Cette loi vient généraliser la séquencer ERC (Eviter, Réduire, Compenser) à l'ensemble des projets soumis à étude d'impact.

L'article L. 163-1 du Code de l'environnement définit et précise le régime applicable aux mesures compensatoires. Ainsi, il dispose que :

« I. - Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité sont les mesures prévues au 2° du II de l'article L. 110-1 et rendues obligatoires par un texte législatif ou réglementaire pour compenser, dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage ou par la réalisation d'activités ou l'exécution d'un plan, d'un schéma, d'un programme ou d'un autre document de planification.
Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état. (Nous soulignons)
II. - Toute personne soumise à une obligation de mettre en œuvre des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité y satisfait soit directement, soit en confiant, par contrat, la réalisation de ces mesures à un opérateur de compensation défini au III du présent article, soit par l'acquisition d'unités de compensation dans le cadre d'un site naturel de compensation défini à l'article L. 163-3. Lorsque la compensation porte sur un projet, un plan ou un programme soumis à évaluation environnementale, la nature des compensations proposées par le maître d'ouvrage est précisée dans l'étude d'impact présentée par le pétitionnaire avec sa demande d'autorisation.
Dans tous les cas, le maître d'ouvrage reste seul responsable à l'égard de l'autorité administrative qui a prescrit ces mesures de compensation.
Les modalités de compensation mentionnées au premier alinéa du présent II peuvent être mises en œuvre de manière alternative ou cumulative.

Les mesures de compensation sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne. Une même mesure peut compenser différentes fonctionnalités.

Au total, le projet prévoit l'acquisition de 57.000 m² de terrains cultivables, notamment pour la création de parking avec une consommation foncière de 16.000 m² de surface, hors domaine autoroutier et terres agricoles.

Or, la compensation n'est aujourd'hui pas expressément prévue dès lors que le maître d'ouvrage indique qu'une part non négligeable de mesures de compensation n'est pas assurée, faute d'accord avec les propriétaires des sites concernés. Il s'agit des parcelles AV.121 et 121 ainsi que de la parcelle H.164 (Pièce B, p. 245 à 247).

Dans ces circonstances, la compensation ne présente aucune garantie quant à sa réalisation dans des conditions satisfaisantes.

Il en résulte qu'à ce titre également, le projet ne peut être reconnu d'utilité publique.

Il n'est pas admissible, dès lors qu'il n'y a aucun engagement concret et précis à imposer au projet la réalisation des compensations qui devrait être complètement contraignant et non pas évasif. La loi est manifestement violée.

De surcroît, il résulte de ce qui vient d'être dit que le projet ne présente en réalité aucune justification d'impératif d'intérêt public majeur.

I.5– L'absence de justification du projet au regard de l'existence d'alternatives satisfaisantes

Le projet de demi-diffuseur en zone centre concentre, ainsi qu'il a été dit, tous les inconvénients du projet sur le seul territoire de la commune et maximise son impact tant en termes de nuisances.

Or sa conception ne correspond pas à la provenance réelle du trafic qui provient à 80 % du sud de Reventin-Vaugris.

La solution d'un diffuseur sud présentée par la commune au COPIL n'a pas fait l'objet d'une étude sérieuse et constitue une alternative permettant de lever les obstacles diriment du projet actuellement soumis à l'étude.

L'alternative Sud évite ainsi le mélange entre le trafic d'accès à l'autoroute et le trafic quotidien et local, ne bouleverse pas l'accès au village et ne contrarie pas la dynamisation du centre bourg.

L'alternative sud évite les zones habitées et les équipements sportifs, évite la mise en danger des riverains et des utilisateurs des installations sportives et de loisirs de la commune.

Elle évite d'impacter les habitants du lotissement La Plaine, les utilisateurs des installations sportives et permet de réduire le trafic sur la RN 7 tout en favorisant la desserte des zones d'activités de la commune.

Elle évite également de réaménager la chicane de la RD131 à l'Est du giratoire station-service et l'axe mode doux situé entre le giratoire Station-service et le stade de Reventin-Vaugris, la suppression de la partie Nord de la route des Côtes d'Arey (route du Lavoir) et permet d'éviter la création d'un carrefour sur la RN7 – RD 131 dans un secteur accidentogène.

Les allégements de trafics souhaités par le projet soumis à l'enquête publique seront ainsi identiques, en particulier sur Ampuis et Vienne- tout en supprimant la majorité des points négatifs du projet.

L'axe Est-Ouest (Les Côtes d'Arey - Chonas l'Amballan) se trouverait ainsi renforcé grâce à la réalisation d'un pont bien dimensionné sur A7.

Qui plus est, il est d'ores et déjà annoncé que le coût du projet soumis à enquête publique sera majoré de 20 % à 25 % soit un coût compris entre 25,2 et 26,1 millions d'euros.

Le coût de la solution du demi-diffuseur sud est, quant à lui, limité à 21 millions d'euros.

Il en résulte qu'au regard de l'intérêt de l'alternative ainsi proposée, le projet soumis à enquête publique ne saurait être considéré comme étant d'utilité publique.

II. Sur l'insuffisance du dossier soumis à étude d'impact

Le projet de demi-diffuseur est soumis à évaluation environnementale en vertu de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement et la rubrique 6 de son annexe.

L'évaluation environnementale doit permettre, selon l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet notamment sur les facteurs suivants :

1°La population et la santé humaine
2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009
3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat
4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage

Le pétitionnaire doit dans ce but présenter une étude d'impact comprenant les différents éléments exigés par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement lequel dispose que :

« I. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ;

2° Une description du projet, y compris en particulier :

– une description de la localisation du projet ;

– une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;

– une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;

– une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base mentionnées à l'article L. 593-1, cette description pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application des articles R. 181-13 et suivants et de l'article 8 du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;

3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;

4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;

5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;

b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;

d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;

e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et

des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :
– ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
– ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.
Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;
f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
g) Des technologies et des substances utilisées.
La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ;
6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;
7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;
8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :
– éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
– compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.
La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ;
9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;
10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;
11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;
12° Lorsque certains des éléments requis ci-dessus figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.
III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

– une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation;
– une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
– une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;
– une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
– une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.
Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52. »

La jurisprudence considère de son côté de manière constante que « *les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.* » (CAA Marseille, 20 octobre 2005, *Société Durance Granulats*, n°03MA011914 ; CE 14 octobre 2011, *Société Ocréal*, n°323257).

En l'espèce, l'étude d'impact souffre de nombreuses insuffisances et omissions de nature à vicier la procédure d'information du public quant aux impacts réels du projet sur les différentes valeurs protégées par les textes.

Ces insuffisances et omissions portent sur les différentes exigences de l'étude d'impact et l'on étudiera successivement :

- II.1 L'absence d'étude air et santé de niveau I
- II.2 L'inexactitude des projections de trafic
- II.3 L'insuffisante description des solutions alternatives satisfaisantes
- II.4 L'insuffisante évaluation du coût du projet
- II.5 Les impacts sur le milieux naturels et insuffisance des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser)
- II.6 L'insuffisante prise en compte du bruit et des mesures de réduction

Avant d'étudier en détail l'ensemble de ces points, il convient de souligner que l'étude d'impact souffre d'une erreur de conception originelle dès lors elle n'envisage l'impact du projet uniquement à l'échelle du territoire de Vienne Condrieu Agglomération alors même que ce projet impacte, en réalité, la commune de Reventin Vaugris à titre principal et la commune de Chonas à titre secondaire.
Or, la situation spécifique de ces deux territoires n'est pas étudiée ni même l'impact du projet alors que l'ensemble des effets négatifs de l'opération s'y concentrent.

En outre, l'étude d'impact est rédigée sur la base d'une posture du maître d'ouvrage qui refuse de prendre en considération l'impact de l'A7 sur le projet soumis à l'enquête, de sorte que de nombreux aspects sont aujourd'hui occultés, s'agissant par exemple de la dimension air et santé ou encore des cumuls de trafic.

Il suit de là que l'enquête qui est présentée au public est nécessairement tronquée.

II.1 – L'absence d'étude air et santé de niveau I

Il convient à ce stade de rappeler l'avis donné par l'autorité environnementale le 7 avril 2021 aux termes duquel :

« *Une étude air et santé a été réalisée afin d'estimer les incidences du projet liées aux émissions de particules fines, de monoxyde de carbone, de dioxyde d'azote, de dioxyde de soufre, de composés organiques volatils non méthaniques, de benzène, de métaux lourds (plomb, arsenic, cadmium, nickel), d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (benzo(a)pyrène) et d'ozone.*

Cette étude est de type II, au regard des niveaux de trafic de la RN7 et de la densité de population à ses abords. Le dossier justifie ce choix en évoquant la note technique interministérielle du 22 février 2019 sans expliquer les raisons qui l'ont conduit à ne pas prendre en compte le trafic de l'A7, alors que le projet est une modification d'infrastructure existante. Le trafic total supporté par l'infrastructure doit donc être pris en compte. En tenant compte des niveaux de trafic sur l'autoroute, la même note technique impose la production d'une étude de niveau I.

L'Ae recommande de produire une étude air et santé de type I compte-tenu du niveau des trafics de l'A7 »

Pourtant, il est constant que le maître d'ouvrage s'est refusé à produire une telle étude arguant :

« *L'autoroute A7 qui ne subit pas de modification (uniquement la modification des bretelles) ne participe donc pas à la définition du niveau de l'étude air. Cependant elle fait partie du périmètre de l'aire d'étude conformément au chapitre 4.2.2.3 de la note technique précitée. En ce sens elle apparaît dans les cartes de concentration présentées dans l'étude intégrée au dossier. Étant donné les trafics attendus sur la RN7 et la densité de population projetée, l'étude retenue est un niveau II. Le niveau d'étude est correctement proportionné par rapport au enjeux sur la qualité de l'air (cf. chapitre II de l'étude).* » (Pièce B, p. 524).

Il suit de là que le maître d'ouvrage persiste à ne pas prendre en compte l'existence de l'A7 dont le projet soumis à enquête publique, contrairement à ce qu'il prétend, constitue une modification.

Or, le maître d'ouvrage en refusant de prendre en compte le trafic de l'A7, dont il est constant qu'une partie au moins va être redirigée sur la commune de Reventin-Vaugris,

Cette circonstance constitue un grave vice dès lors que les effets sur la santé publique et la pollution de l'air du projet mis à l'enquête n'ont pas été correctement étudiés, faussant ainsi l'information du public et bien entendu l'appréciation de l'administration.

A nouveau, l'impact du projet n'est pas mesuré sur la zone où il aura indéniablement le plus d'effets, c'est-à-dire sur le territoire de la commune de Reventin-Vaugris.

II.2 – L'inexactitude des projections de trafic

On déplorera que les données d'études de projection de trafic sont aujourd'hui vieilles de 7 ans et qu'aucune actualisation n'a été effectuée entre 2015 et 2022.

Pour estimer les trafics futurs, ASF a mandaté le bureau d'études Egis afin de réaliser une modélisation au sein d'une aire d'étude délimitée au Nord par l'diffuseur de Communay (A46 Sud), au Sud par l'diffuseur de Chanas, à l'Est par la RD538 et à l'Ouest par la RD488 (Pièce B, n°293).

Il ressort de l'étude d'impact que celle-ci n'a tout d'abord pas envisagé les effets cumulés du développement du trafic sur l'A7 avec le développement du trafic du réseau secondaire.

En réalité, l'augmentation significative du trafic automobile qui se concentre sur le territoire de Reventin-Vaugris n'a tout simplement pas été sérieusement étudiée, ni davantage l'augmentation de l'accidentologie (pour une implantation en plein centre-bourg) et encore moins l'inadaptation des structures routières existantes, ce alors même que c'est le territoire communal qui est impacté au premier chef.

Il est ainsi constant qu'un nombre important d'infrastructures devront être mises à niveau dont le coût n'est pas intégré dans le projet soumis à enquête (v. point II. 4).

Plus précisément, s'agissant du pont de la RD 131 assurant le franchissement de l'A7. Cet ouvrage permet de connecter l'ouest de la commune au Centre-bourg (Pièce B, p.147). Le maître d'ouvrage n'apporte aucune garantie quant à la solidité et la capacité de cet ouvrage à supporter une circulation plus dense avec ce nouveau trafic qui arrivera pour accéder à l'A7.

La synthèse du rapport NOESIS commandé en 2018 par les élus de Reventin-Vaugris souligne : « *Les principales pertes de capacité en lien avec la variante centre proviennent des caractéristiques géométriques du giratoire de la RN7. Ce giratoire n'est pas adapté à des circulations importantes, il est contraint (largeur de l'anneau limitée pour un usage PL), les mouvements de tout droit sur la RN sont tangentiels et les largeurs d'ilot séparateur sont insuffisantes pour garantir des insertions optimisées (conditions de visibilité/ lisibilité du trafic sortant limitées). Les reports de trafic en lien avec l'usage autoroutier entrainent de plus d'importants mouvements tournants (notamment en HPS depuis l'autoroute et vers Roussillon) qui bloquent l'ensemble de l'insertion des voies et gênent l'insertion des véhicules provenant de la RN7 Sud. De plus une modification de la géométrie du carrefour semble difficile sans expropriation (à intégrer dans la comparaison multicritère via le coût) et dans des conditions d'éloignement des branches suffisantes pour garantir des ilots séparateurs optimises. Le profil*

en travers du pont sur l'autoroute n'est pas suffisant pour garantir des conditions de sécurité satisfaisantes lors du croisement de deux Poids Lourds. »

Il suit de là que, sur ce point également, l'étude d'impact comporte de graves lacunes.

II.3 - L'insuffisante description des solutions alternatives satisfaisantes

Dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage réutilise dans une large mesure l'analyse multicritères ayant servi à l'élaboration de la concertation en 2016.

Pourtant, ce document est largement faussé.

S'agissant de l'analyse du projet soumis à l'enquête publique, le maître d'ouvrage utilise une pastille orange s'agissant de l'impact du projet sur le cadre de vie alors que celle-ci devrait être noire dès lors que le projet présenté à l'enquête publique est dévastateur du cadre de vie de la commune.

Il existe également des incohérences manifestes entre les variantes sud et centre compacte. Dans ces deux documents, il est indiqué « Le projet est implanté dans un secteur destiné à accueillir de nouvelles activités économiques », or il est constant que la variante sud est notée par une pastille orange et la variante centre compacte par une pastille verte sans aucune justification.

Une même remarque peut être effectuée s'agissant de l'emprise agricole (pièce A, pp. 30 et 33) : le commentaire est identique mais comporte deux pastilles de couleur différente désavantageant à nouveau la variante sud sans justification.

Du point de vue de l'emprise agricole, l'étude d'impact est en outre emprunte de contradictions.

Ainsi on peut lire tout à la fois que « *Les zones d'activités sont localisées en bordure du Rhône et le long des axes de circulation majeurs : A7, RN7 et RD386. La zone d'activité du Saluant, site économique structurant, est implantée le long de l'A7 sur Reventin-Vaugris. Elle n'offre plus de surface disponible et son extension n'est plus envisagée* » (Pièce B, p. 152).

Toutefois, voulant décrire l'évolution probable de l'environnement en absence de mise en œuvre du projet on peut lire « *un développement de l'urbanisation notamment des centres bourgs et de la zone d'activités du Saluant de Reventin-Vaugris* » (Pièce B, p. 193).

On comprend mal comment une zone n'offrant plus de surface disponible et dont l'extension n'est plus envisagée pourrait, en l'absence de projet, faire l'objet d'un développement de l'urbanisation.

Or, au sein du SCOT des rives du Rhône, la zone du Saluant qui comporte aujourd'hui des sociétés de transports, usine de fabrication alimentaire et produits pharmaceutiques a pourtant une capacité d'évolution de 29 hectares (v. tableau p. 82 du DOO du SCOT).

Il y a là une contradiction majeure ou une tentative grossière de manipulation du public en voulant discréditer à tout prix la solution sud.

En outre, ainsi qu'il a été dit au préalable, cette comparaison multicritère a fait l'objet d'une très grave manipulation par le maître d'ouvrage dès lors qu'il a additionné les voix des variantes centre et centre-compacte pour considérer que cette dernière recueillait la majorité

En effet, il ressort du bilan de la concertation qu'il a été fait masse à la fois des personnes s'exprimant pour la variante centre (91 personnes) et celle s'exprimant pour la sous variante centre compacte (114 personnes). Pourtant, 163 personnes se sont expressément prononcées pour la variante sud.

Pourtant, seule la variante sud recueillait le plus d'adhésion de la part du public.

Il suit de là que la présentation des faits effectuée par le dossier d'étude d'impact n'est pas sincère et fausse, à nouveau, l'information du public.

De surcroît, le maître d'ouvrage justifie de la même manière des appréciations fort différentes entre les variantes. Cela faisant, la commune de Reventin-Vaugris est parfaitement fondée à soutenir que le rejet de la variante sud n'est pas absolument justifié au regard de ces différents éléments.

A nouveau, l'étude d'impact apparaît éminemment insuffisante à cet égard.

II.4 – L'insuffisante évaluation du coût du projet

Le coût du projet est abordé de manière extrêmement sommaire depuis l'évaluation effectuée en 2016 dans le cadre de la concertation (pièce A, p. 53).

En premier lieu, si en comité de pilotage le maître d'ouvrage a évoqué un dépassement de 20 à 25 % du budget initial, il n'en fait toutefois pas état publiquement de sorte que l'information du public est évidemment viciée à cet égard.

En second lieu, depuis la première évaluation menée en 2016 beaucoup d'ouvrages et de modifications d'infrastructures ont été intégrées dans le projet sans qu'il ne soit permis de savoir si le coût de ces ouvrages et des modifications ont bien fait l'objet d'une intégration.

Il s'agit :

- De la route de l'aérodrome sur le territoire de Reventin-Vaugris ;
- Du rond-point de la RN 7 ;
- De la modification de la RD 131 ;
- De la mise en sens unique de la rue du Lavoir ;
- Du réaménagement du parking Poids-lourds.

Tel n'est pas le cas aujourd'hui dans l'enquête soumise au public.

Cette situation a été également soulignée par la direction interdépartementale des routes dans son courrier du 19 août 2020 qui indiquait : « *la nécessité de réaliser des aménagements de la RN 7 (mais également de la RD 131) à l'approche et au droit du giratoire (surlargeurs par exemple) a été sommairement étudiée (cf. annexe). S'ils s'avèrent nécessaires, ces travaux devront être pris en charge par ASF dans le cadre de cette opération* ».

S'il ressort de l'étude d'impact que ces aménagements sont bel et bien nécessaires, force est de constater qu'aucune prise en charge financière n'est indiquée dans le calcul du coût du projet.

Il suit de là que le coût du projet tel qu'il est présenté au public est nécessairement tronqué.

II.5 - Les impacts sur le milieux naturels et insuffisance des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser)

Ainsi qu'il a été rappelé *supra*, la loi RBNP prévoit l'application de la séquence ERC aux projets soumis à évaluation environnementale. Celle-ci obéit à des conditions bien spécifiques.

Un jugement du TA de Clermont-Ferrand a été rendu le 30 octobre 2012 (n°1200404). Le juge a considéré que le renvoi à des études ultérieures portant sur un élément substantiel du projet a privé le public d'information et de la possibilité de présenter ses observations. Il prononce l'annulation de l'arrêté rendu à la suite d'une procédure irrégulière.

Dans un autre jugement du 11 février 2014 Tribunal administratif de Châlons-en-Champagne du 11 février 2014, n° 1101772, *Association France nature environnement c/ Préfet des Ardennes*, le juge considère que le fait de prévoir le principe d'une compensation des fonctionnalités écologiques des zones touchées, mais sans proposer de mesures concrètes, en renvoyant leur détermination à une étude ultérieure est de nature à empêcher le public de présenter ses observations sur un élément substantiel du projet et à rendre l'enquête publique invalide.

En l'espèce, il est largement indiqué dans l'étude d'impact que les mesures compensatoires ne présentent pas de caractère certain dès lors que le maître d'ouvrage ne dispose pas l'accord des propriétaires concernés pour mener à bien les mesures de compensation prévues.

La concrétisation des mesures compensatoires apparaît ici très aléatoire, voire inexistante.

Cela signifie en effet que toutes les mesures de compensations en termes d'hectares de zones à compenser ont été soumises à enquête publique sans que la faisabilité sur le site désigné n'ait été étudiée au préalable. Cette pratique constitue un traitement totalement insuffisant au vu des perspectives de destruction de milieux naturels du projet.

Il faut ajouter à cela l'absence totale de précision sur le processus de compensation et son déroulement. L'étude d'impact se borne à répondre à des exigences précises et détaillées par

la règlementation en n'exposant que la taille des surfaces à compenser en fonction des ratios applicables.

Ici encore l'insuffisance de l'étude d'impact est démontrée.

En se contentant de renvoyer à des décisions futures le soin de préciser ces différents éléments, l'étude d'impact, avec un manque aussi considérable de détails sur les mesures de compensation additionnée à une incertitude quant à leur réalisation, n'aura pas permis au public de prononcer des observations sur un élément substantiel du projet.

A nouveau, il apparaît que l'étude d'impact est nécessairement faussée.

II.6. - L'insuffisante prise en compte du bruit et des mesures de réduction à la source

Aux termes de l'article L.571-9 du code de l'environnement :

« *I.- La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.*

II.- Des décrets en Conseil d'Etat précisent les prescriptions applicables :

1° Aux infrastructures nouvelles ;

2° Aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes ;

3° Aux transports guidés et, en particulier, aux infrastructures destinées à accueillir les trains à grande vitesse ;

4° Aux chantiers.

III.- Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du présent code, comporte les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores »

L'article L.571-10 du même code prévoit :

« *Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.*

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit ».

Aux termes de l'article R.571-44 du code de l'environnement :

« La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.

Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à l'article R. 571-51, de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par la présente sous-section, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés »

L'article R.571-45 du même code dispose :

« Est considérée comme significative, au sens de l'article R. 571-44, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à l'article R. 571-46, et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à l'article R. 571-47, serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation »

Aux termes des dispositions de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures :

« Article 2 :

Les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle, mentionnés à l'article 4 du décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, sont fixés aux valeurs suivantes : (...)

USAGE ET NATURE DES LOCAUX : Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée

LAeq (6 h - 22 h) (1) : 60 dB (A)

LAeq (22 h - 6 h) (1) : 55 dB (A)

USAGE ET NATURE DES LOCAUX : Autres logements

LAeq (6 h - 22 h) (1) : 65 dB (A)

LAeq (22 h - 6 h) (1) : 60 dB (A)

USAGE ET NATURE DES LOCAUX : Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée

LAeq (6 h - 22 h) (1) : 65 dB (A)

Une zone est d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant avant la construction de la voie nouvelle, à deux mètres en avant des façades des bâtiments est tel que LAeq (6 h-22 h) est inférieur à 65 dB(A) et LAeq (22 h-6 h) est inférieur à 60 dB(A).

Dans le cas où une zone respecte le critère d'ambiance sonore modérée seulement pour la période nocturne, c'est le niveau sonore maximal de 55 dB(A) qui s'applique pour cette période »

« Article 3 :

Lors d'une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante au sens des articles 2 et 3 du décret susvisé relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, le niveau sonore résultant devra respecter les prescriptions suivantes :

- si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs prévues à l'article 2 du présent arrêté, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux ;

- dans le cas contraire, la contribution sonore, après travaux, ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne »

L'autorité environnementale au sein d'une note sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire du 8 juillet 2015[1] a synthétisé l'état du droit de la manière suivante :

« En tout état de cause, il convient de rappeler les règles applicables. Pour ce qui concerne le bruit des infrastructures routières, de jour :

- *quand l'infrastructure existante produit une contribution « avant travaux » supérieure à 65 dB(A), la limite applicable à l'infrastructure après travaux est réduite à 65 dB(A), que l'ambiance initiale soit modérée ou non. De fait, il s'agit d'une infrastructure qui n'aurait pu être autorisée si elle avait été construite ex nihilo après l'entrée en vigueur de la réglementation, sauf à démontrer l'impossibilité de traiter le bruit à la source et à procéder à des isolations de façade ;*

- *quand l'infrastructure existante produit une contribution « avant travaux » inférieure à 65 dB(A), deux cas peuvent se produire :*

[1] http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf

- *ou bien l'ambiance « avant travaux » est modérée (c'est-à-dire que le bruit total « avant travaux » est lui aussi inférieur à 65 dB(A)) : alors la limite fixée à la contribution de l'infrastructure est égale à la valeur antérieure, ou à 60 dB(A) si cette valeur antérieure est inférieure ;*

- *ou bien l'ambiance « avant travaux » n'est pas modérée, par exemple du fait d'une autre infrastructure présente à proximité, ou encore parce que la condition applicable de nuit n'est pas remplie : la limite fixée à la contribution de l'infrastructure après travaux est de 65 dB(A)* » (p.13)

Le tableau en page 14 de ladite note établit la synthèse suivante :

	Ambiance « avant travaux »	Contribution « avant travaux » (dB)	Contribution finale (dB)
Jour	Modérée (< 65 dB)	Ci < 60	Cf < 60
		60 < Ci < 65	Cf < Ci
	Non modérée, ou modérée de nuit uniquement (>65 dB)	Quel que soit Ci	Cf < 65
Nuit	Modérée, ou modérée de nuit uniquement (< 60 dB)	Ci < 55	Cf < 55
		55 < Ci	Cf < Ci
	Non modérée (>60 dB)	Quel que soit Ci	Cf < 60

Tableau 1 : Récapitulatif des différents cas possibles (en journée, pour des habitations), pour les routes et LGV. Pour les infrastructures ferroviaires, hors LGV, les seuils auxquels sont comparées les contributions initiale (Ci) et finale (Cf) doivent être augmentés de 3 dB. Le qualificatif « avant travaux », qui s'applique à l'ambiance ainsi qu'à la contribution de référence, soulève la difficulté d'interprétation exposée au § 1.2.3.

Aux termes de l'article R. 571-48 du code de l'environnement :

« *Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit* »

Il convient au préalable de souligner qu'il découle de ces dispositions une obligation de moyens incombant au maître d'ouvrage (l'analyse de l'ambiance sonore initiale) mais également une obligation résultats (contrôle des mesures de l'environnement sonore a posteriori). On observera qu'à aucun moment, l'étude d'impact n'indique le type de mesure retenu par le constructeur pour atteindre son obligation de résultat.

Il suit de là que les obligations susmentionnées notamment à l'article R.571-44 du code de l'environnement ont été méconnues.

En premier lieu, il faut porter une attention particulière au classement d'ambiance sonore opéré par le maître d'ouvrage justifié de la manière suivante :

« *L'appréciation du critère d'ambiance sonore (modérée ou non modéré) a été définie pour des zones homogènes du point de vue de l'occupation des sols. L'urbanisation dense de la RN7 ne*

présente pas la même occupation du sol que l'urbanisation de la RD131. Ces zones n'ont donc pas été considérées comme homogènes » (Pièce B, n°521)

Pourtant, il résulte de ce qui vient d'être dit qu'une telle appréciation est éminemment contraire aux règles précitées dès lors qu'il ne saurait être fait référence aux « zones homogènes du point de vue de l'occupation des sols » mais bel et bien à la proximité ou pas d'une infrastructure existante.

Il est constant que tel n'a pas été le choix du maître d'ouvrage, faussant ainsi très clairement toute l'appréciation de la question de la pollution de sonore au sein de l'étude d'impact.

En second lieu, alors qu'il appartient au maître d'ouvrage de réduire les émissions à la source il ressort de l'étude d'impact qu'aucune réduction à la source n'est véritablement prévue.

On rappellera que l'Autorité environnementale a eu récemment l'occasion de rappeler les faiblesses systématiques des projets s'agissant de l'étude acoustique :

« *L'Ae a noté également le besoin d'expliciter le choix de mettre en place des protections de façade au lieu de traiter les nuisances sonores à la source, le code de l'environnement prévoyant en effet explicitement que les mesures à la source doivent être privilégiées (article R. 571-48). Cette exigence du code de l'environnement s'explique par le fait que les isolations de façade impliquent de conserver les fenêtres fermées pour bénéficier de l'isolation phonique, ce qui peut significativement dégrader le confort de l'habitation en périodes chaudes, ou l'usage des espaces extérieurs (cours, jardins...).* » (Production n°33, p.25)

En réalisant des isolations de façade au lieu de traiter le problème à la source, le maître d'ouvrage a méconnu les dispositions de l'article L. 571-48 du Code de l'environnement.

Il n'a absolument pas justifié ce choix alors qu'un traitement à la source de type enrobé antibruit ou des mesures de réduction de vitesse n'ont strictement pas été ni étudiées ni même évoquées.

Il en résulte que le projet litigieux méconnaît les dispositions du code de l'environnement relatives à la réduction de la pollution sonore.

Si aucune disposition légale n'impose que le maître d'ouvrage utilise un revêtement antibruit, celui-ci doit toutefois faire la démonstration :

- Qu'il a utilisé tous les dispositifs de protections à la source possible (la réduction à la source étant le moyen le plus efficace de lutte contre le bruit) ;
- Que les dispositifs économiquement raisonnables pouvant être utilisés ont effectivement été employés.

Bien qu'efficace pour atténuer le bruit dans l'environnement d'une manière globale et significative sur l'ensemble de l'infrastructure, les requérants rappellent, en cohérence avec le texte et l'esprit de la loi, que les revêtements antibruit en tant que dispositif de traitement des nuisances sonores à la source doivent impérativement être couplés à d'autres modes de

protection ciblés (murs et merlons antibruit par exemple) permettant d'atteindre les seuils réglementaires.

Si le maître d'ouvrage choisit un autre moyen de réduction de la nuisance sonore, c'est à lui d'apporter la preuve de l'efficacité de ce dernier pour atteindre les objectifs globaux de réduction, mais également de faire la démonstration du caractère non raisonnable de l'emploi de ce dispositif.

Selon ce principe, le maître d'ouvrage doit démontrer qu'il a mis en œuvre tous les moyens à disposition pour :

1. Éviter de générer une pollution sonore supplémentaire ;
2. Réduire la pollution résiduelle inévitable en amont ;
3. Compenser le préjudice causé par la pollution sonore impossible à réduire.

Tel n'est pas le cas en l'espèce, de sorte que le maître d'ouvrage est dans l'incapacité de démontrer qu'il a bien respecté cette séquence ainsi qu'il a été également rappelé au point I.2.

Il suit de là, à nouveau, que l'étude d'impact doit être considérée comme étant particulièrement viciée à cet égard.

Il résulte de l'ensemble des présentes observations que, d'une part, l'utilité publique du projet fait actuellement défaut et que, d'autre part, l'étude d'impact présente de graves insuffisances de sorte que l'information du public ne peut être considérée comme ayant été satisfaite.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à la présente et vous prie de croire, Monsieur le Commissaire-enquêteur, en l'assurance de ma considération distinguée.

n° 284

Reventin-Vaugris

PROJET DE CREATION D'UN COMPLEMENT AU DEMI-DIFFUSEUR N° 11 de VIENNE-SUD

RAPPORT DE LA COMMUNE

SOMMAIRE

I – La Commune de Reventin-Vaugris

1. Quelques éléments de contexte
2. La vie locale
3. Le projet municipal

II – Le projet de demi-diffuseur

1. Bref historique
2. La position de la Commune
3. Un point de départ biaisé : la concertation de 2016

III – Le projet centre soumis à l'enquête publique

1. Sa géométrie
2. Son emplacement
3. Les prévisions de trafic
4. Ses impacts en termes de nuisances
5. Sa dangerosité
6. Son coût
7. Ses effets secondaires

IV – Le projet centre : incohérence avec l'environnement plus large

1. Le SCOT
2. Le PPA, plan de protection de l'atmosphère de Lyon
3. La réouverture de la gare de Vaugris

V – Une alternative possible : la proposition communale au Sud

1. Un emplacement plus pertinent
2. La géométrie
3. La consommation des terres agricoles
4. Le coût

VI - Et si on se tournait vers l'avenir ?

I. La commune de Reventin-Vaugris

1. Quelques éléments de contexte

Reventin-Vaugris est aujourd'hui une commune de 2009 habitants qui s'étend sur une superficie de 1840 hectares. Elle a la particularité d'être constituée de différents quartiers parfois éloignés et aux entités différentes. Ces quartiers se déploient le long de la RN 7 et sur les collines de part et d'autre, depuis la sortie de Vienne jusqu'à la zone du Saluant, limitrophe avec la commune de Chonas.
La RD 131 enjambant l'autoroute est, pour de nombreux Reventinois, la seule voie d'accès au centre bourg, seule voie également qui réunit l'ensemble des services et commerces.
La commune d'origine agricole s'est transformée au fil des années, du fait de sa proximité avec le pôle urbain de Vienne et avec celui de l'agglomération lyonnaise ; la population s'est accrue rapidement et sa sociologie s'est transformée. Le nombre d'habitants est passé de 1330 en 1990 à 1785 en 2017 et 2000 aujourd'hui ; cependant, l'augmentation est l'une des plus faibles parmi toutes les communes voisines.

Du fait de sa situation géographique, elle est traversée par des voies de circulation : d'abord le Rhône, la RN 7 et la voie ferrée. A partir de ces voies, de grandes infrastructures se sont greffées telles que l'autoroute A7 dans les années 60 avec l'une des plus grandes barrières de péage et le barrage à la fin des années 70.
La Commune a supporté de longues années une partie du centre d'enfouissement intercommunal; elle accueille aujourd'hui la station d'épuration de Vienne Sud qui traite les effluents de 125 000 habitants, un aérodrome. Non seulement cela souligne qu'elle contribue très largement à l'intérêt général de l'agglomération mais aussi qu'il y a un passif très douloureux en termes d'expropriations.
Les nuisances occasionnées par ces différents équipements sont donc plus que significatives.

Cette nouvelle infrastructure arrive avec tout ce passif.

2. La vie locale

Reventin-Vaugris est une commune dynamique qui accueille de nombreuses activités ; la vie associative y est riche.

La vie économique

La Commune dispose de plusieurs zones d'activités avec de nombreuses entreprises. On peut citer :

- 2 zones au niveau du barrage, zone de la CNR et ZI de Vaugris
- La zone du Curtil le long de la RD 131
- La zone du Saluant dans la plaine autour de l'autoroute.

Ce sont plus de 40 entreprises qui développent leurs activités. Parmi elles, de grosses entreprises comme Gineys, Richardson, Bert and You, Rivoire Mécanique, Gedimat, la SAMSE...
La situation géographique et la proximité des axes de circulation sont des critères attractifs pour les entreprises.
Aujourd'hui, il y a des conflits d'enjeux important entre développement économique, sacralisation des terres agricoles et qualité de vie.

La vie associative

La commune est riche d'une trentaine d'associations regroupant de nombreux adhérents et recouvrant différents domaines : le sport, les activités créatives et artistiques, les loisirs, le patrimoine etc...

L'USR, club de foot, est la plus importante regroupant plus de 500 licenciés, l'un des plus grands clubs de l'Isère au regard de la taille de la commune ; la Saint-Vincent fondée il y a plus de 150 ans est la plus ancienne.

Ainsi, des animations sont proposées pratiquement tous les week-ends et de très nombreuses manifestations se font sur la zone sportive et de loisirs installée à proximité de l'autoroute depuis 1995. Parmi elles, citons Solidafoot qui accueille plus de 4000 personnes sur 5 jours, le gala de danse qui accueille 800 personnes, le festival Rêv'Nature, les différentes braderies, la kermesse de l'école, des concours de boules ....

Les commerces et services

Aujourd'hui, le centre village regroupe un certain nombre de commerces : un coiffeur, une esthéticienne, un bar restaurant, une halle multi services qui a ouvert en décembre dernier.

On trouve quelques autres commerces :

- Un bureau de tabac le long de la RN7, 2 restaurants sur le quartier de Vaugris
- Et quelques autres au niveau des zones d'activité.

Le centre village accueille également la mairie, la bibliothèque, l'agence postale et une dizaine de praticiens (médecin, cabinet infirmier, kinésithérapeutes, ostéopathes, psychologue, diététicienne, sage-femme).

Les enfants

Reventin-Vaugris est doté d'une école de 7 classes recevant 170 élèves située au centre village et d'une école Montessori d'une trentaine d'enfants située à Vaugris.

Une cuisine centrale permet de proposer des repas de qualité en liaison chaude.

Durant les vacances scolaires, fonctionne un centre intercommunal de loisirs qui regroupe aujourd'hui plus d'une centaine d'enfants. Reventin-Vaugris assure l'accueil des enfants durant les vacances d'été au gymnase et dans les espaces de loisirs autour du gymnase, à proximité immédiate de l'équipement envisagé.

3. Le projet municipal

En janvier 2017, ont eu lieu des élections partielles, la question de l'implantation du demi-diffuseur ayant provoqué une démission massive des conseillers municipaux en octobre 2016. Cette nouvelle équipe, élue sur cet enjeu qu'elle n'a cessé de porter, s'est également mobilisée sur un projet communal ambitieux qui a pu se poursuivre à la faveur de la réélection de mars 2020 (PJ 1).

Ce projet était articulé autour de plusieurs objectifs forts :

- L'implication des habitants grâce à la participation citoyenne qui s'est concrétisée par des forums citoyens, des groupes de travail avec les habitants, la création d'un Conseil des Sages, des réunions de quartier ;
- Le développement du lien social, du bien vivre ensemble, des liens entre les quartiers ;
- La préservation du caractère rural de la commune, le respect de l'environnement et la volonté de s'impliquer à notre échelle sur les enjeux environnementaux.

En 5 ans, de nombreuses réalisations ont vu le jour :

- La création d'un pôle associatif
- La création d'un pôle médical
- L'installation d'une centrale photovoltaïque sur le toit de l'école, l'équipement en véhicules électriques
- La mise en valeur de sentiers de randonnée
- La création d'un festival sur les problématiques environnementales
- Le développement d'une politique gérontologique ambitieuse via le CCAS de la commune : création de nombreuses actions destinées à favoriser l'autonomie des personnes âgées et/ou à limiter les effets du vieillissement avec l'émergence d'un réseau de bénévoles d'une trentaine de personnes
- La création d'un commerce multiservices au centre du village : boulangerie, pâtisserie, épicerie, produits locaux et de nombreux services (poste, pressing, fleurs, clés, cordonnerie...). Ce commerce, porté par un acteur de l'économie sociale et solidaire se veut également un lieu de vie et d'animations.

A ce jour, de nouveaux projets sont en chantier comme l'évolution vers une alimentation bio pour la restauration scolaire et la création d'un habitat senior adapté et innovant de type béguinage.
Ceci afin de continuer à répondre au mieux aux besoins repérés tout en ayant toujours une action visant à protéger la santé, le bien-être des habitants et l'environnement dans lequel nous vivons.

II. Le projet de demi-diffuseur

1. Bref historique

La création d'un échangeur au Sud de Vienne est en question depuis de nombreuses années ; il a longtemps été évoqué plus au Sud, au niveau globalement d'Auberives. Cette création était aussi en lien avec les différentes hypothèses de contournement de l'agglomération lyonnaise, de raccordement avec l'aéroport Saint-Exupéry et la zone logistique de Saint-Quentin Fallavier.
Après des études d'opportunité en 2012, l'inscription dans le Contrat de plan Etat/Région en 2015 puis l'élaboration du dossier de demande de principe, le projet s'est accéléré. Le Président de Vienne Agglomération, maire de Vienne s'est largement investi dans ce projet dont il a fait un engagement de campagne.
Trois implantations sont proposées : Nord, Centre et Sud. Le scénario Sud est écarté en 2015 car trop au Sud ; la maire de l'époque, Madame Célard, demande l'étude d'une version moins au Sud (PJ 2 – Délibération du 27 avril 2015).
A partir des études réalisées, la concertation peut avoir lieu en juin 2016.
Le comité de pilotage du 14 octobre 2016 choisit l'option centre contre l'avis de la commune ce qui provoque la démission massive du Conseil municipal ; des élections partielles auront lieu en janvier 2017, portant à la tête de la commune une équipe résolument engagée en faveur d'une alternative Sud. Ce choix est à nouveau confirmé aux nouvelles élections de mars 2020.

Dans le même temps, un plan d'investissement autoroutier se mettait en place au niveau de l'Etat, il sera validé en août 2018 et signé en novembre 2018. Ce plan a créé un effet d'opportunité financière pour les collectivités ce qui a impacté tout le déroulement de ce projet, lui conférant un caractère d'urgence.

2. La position de la Commune

Depuis 2016, ce sont donc trois municipalités différentes qui se sont succédées à Reventin-Vaugris et toutes ont eu la même position : refus d'une implantation au centre et choix d'une implantation au Sud (PJ 3,4, 5 : délibérations du 27 juin 2016) toujours sur le territoire communal. Cela montre bien l'engagement responsable des différentes équipes municipales face aux enjeux de déplacement du territoire ; nombre de communes auraient tout simplement rejeté cet équipement qui est toujours mieux chez les autres. Rappelons aussi qu'en novembre 2016, une pétition réunit 1200 signatures contre le projet Centre.

Afin de faire valoir sa position, la Commune a présenté des ébauches de solutions alternatives au Sud lors de deux comités de pilotage (en mai 2017 et en octobre 2018), solutions présentées par des bureaux d'étude qu'elle avait elle-même missionnés. Ces ébauches ont été rapidement balayées lors de ces réunions, sans aucun examen approfondi alors qu'il s'agissait d'une base de travail, la Commune ne saurait se substituer à un maître d'œuvre.
Malgré cela, la Commune a voulu aller plus loin et a confié au bureau d'études Mediae un travail d'approfondissement et d'optimisation de la solution Sud. Un nouveau projet a vu le jour et a été dévoilé en début d'année 2022 afin qu'il ne soit pas encore condamné avant l'enquête publique.

Tout ce processus montre que la Commune a toujours été dans une posture d'ouverture et de propositions, propositions qui n'ont jamais été prises en compte. Comment se fait-il qu'un équipement aussi impactant puisse se réaliser contre la position des élus et des habitants qui l'accueillent sur leur territoire ?

3. Un point de départ biaisé : la concertation de 2016

Du 6 juin au 3 juillet 2016, Vinci soumet à la concertation 4 variantes :

- Une variante Nord : coûteuse (36 millions) et très complexe dans sa réalisation technique
- Une variante Sud : consommatrice de terres agricoles ce qui allait susciter la colère des agriculteurs évaluée à 26 millions
- Une variante centre : 25 millions
- Une variante centre compacte : 21 millions.

On est en droit de se demander si la stratégie développée par Vinci n'était pas destinée à orienter déjà le choix vers le centre.

Au terme de cette concertation, c'est donc le choix de la variante centre qui est fait. On peut lire que ce choix résulte :

- De l'obtention du plus grand nombre de suffrages, cela par addition des voix des deux variantes centre
- Des bons scores de l'étude multi critères
- Du moindre coût.

Cependant, **cette présentation et la concertation soulèvent plusieurs questions** :

- La faible participation des Reventinois lié à un manque cruel d'informations ;
- La faible participation en général : 607 participations mais seulement 387 contributeurs se sont positionnés sur le choix d'une variante ;
- Seule la variante centre présente deux variantes, cette option aurait pu être réalisée pour les autres ;
- Dans le décompte, les deux variantes centre ont été agrégées pour n'en faire qu'une soit : 91 + 114 soit 205 voix ;
- De fait, c'est la variante Sud qui a recueilli le plus de voix (163). Notons que l'écart entre l'addition des variantes centre et la variante sud n'est que de 42 voix, écart particulièrement faible pour un projet de cette nature. Dans le même temps, la variante Sud était plébiscitée par le Conseil municipal représentant plus de 1800 habitants mais cela n'a pas été pris en compte.
- Une étude multi critères qu'on peut qualifier de biaisée.

Une étude multi critères biaisée

En effet, une analyse approfondie de cette étude multi critères permet de mettre en évidence de nombreux biais (PJ 4 : note établie en juillet 2017 pour le ministère des Transports, p 8 à 11) :

- Aucun des critères ne prend en compte les habitants du territoire ni son fonctionnement
- La gêne est évaluée pour les usagers de l'A 7 mais en aucun cas pour les Reventinois, les riverains
- Le critère de gain de temps passe du vert pour le centre au rouge pour le sud alors que l'écart est de 1 à 2 minutes
- Le critère environnement passe du jaune (centre) au rouge (sud) : pour quelles raisons ?
- Le critère cadre de vie passe du vert (pour le sud) au jaune (pour le centre) alors que les nuisances pour le centre sont majeures.

En parallèle à cette étude, on ne trouve dans le dossier aucune analyse du fonctionnement du territoire, de la commune, aucune rencontre avec les élus, les acteurs économiques, associatifs, les habitants.

III. Le projet centre soumis à l'enquête publique

L'emplacement et la nature du projet tel que présenté à l'enquête publique pose de nombreuses difficultés qui compromettent profondément son efficacité et son utilité publique : ne seront exposées ici que les principales sachant que de nombreuses contributions plus techniques les ont décrites par ailleurs.

1. Sa géométrie

Le projet est constitué de trois giratoires sur 400 m dont deux sont sous dimensionnés ; le giratoire de la station-service est par ailleurs suivi d'une voie en S étroite où le croisement d'une voiture et d'un poids lourd et à fortiori de deux poids lourds ne se fait pratiquement qu'à l'arrêt. Ainsi, comment peut-on imaginer que cette configuration ne génère pas des embouteillages ?

Ce point est soulevé dans le courrier de la DIRCE du 19 août 2020 (PJ 5) qui demandait par ailleurs « une simulation dynamique du fonctionnement du système d'échange ».
Il avait déjà été noté par la Commune dans le cadre de l'étude d'opportunité réalisée par Noesis en 2018 (PJ 6 - voir en particulier les 3 dernières pages)

2. Son emplacement

L'une des questions principales posées par l'emplacement du projet est le fait qu'il emprunte la seule voie qui permet de relier les différents quartiers de la commune et d'accéder au centre bourg. Ainsi, tous les déplacements locaux seront mêlés au trafic vers et en provenance de l'autoroute.
L'accès au village, à ses services et à ses commerces sera donc grandement pénalisé.
Le seul fait pour les parents de conduire leurs enfants à l'école les obligera à se fondre dans ce trafic intense et à traverser ce secteur quatre fois par jour aux heures de pointe.

De plus, cette implantation est prévue à proximité immédiate d'un lotissement de 25 maisons et de toute la zone sportive et de loisirs de la commune. Cette proximité et la configuration du giratoire Est ne peuvent qu'inquiéter sur les dangers.

3. Les prévisions de trafic

Au-delà de la géométrie, les prévisions de trafic sont plus que problématiques d'un point de vue fonctionnel. L'augmentation de trafic prévue par EGIS dans le cadre du projet proposé par Vinci fait état d'une hausse très importante, + 200%, décuplant le trafic poids lourds (de 60 à 600 par jour) et triplant le trafic (de 4000 à 12 000 véhicules jour).
Cette hausse, rajoutée aux problèmes de géométrie, ne peut qu'interroger en termes de fluidité, d'accidentologie et aussi de nuisances.
Le fait de soulager le trafic à Ampuis (- 25%) et sur les quais de Vienne (-6 à 9 %) a pour effet avec ce projet Centre, de concentrer ce trafic sur la seule commune de Reventin-Vaugris : est-ce utile et acceptable en termes d'utilité publique et d'intérêt général ?

Par ailleurs, l'étude réalisée par Noesis (PJ 6) démontre que, en particulier le giratoire de la RN 7 va connaître « des dysfonctionnements importants dès 2028 et un dysfonctionnement inacceptable à partir de 2036 ». Dès lors, quel est l'intérêt de s'obstiner à vouloir réaliser ce projet dont les limites sont démontrées alors que, là encore, on ne retrouve pas ces écueils sur la variante Sud ? Pourquoi dépenser autant d'argent public, pourquoi nuire autant à la Commune et à ses habitants pour un projet non fonctionnel ?

4. Ses impacts en termes de nuisances

L'implantation choisie va provoquer un accroissement significatif des nuisances, autant sonores qu'atmosphériques dans un secteur peuplé et très fréquenté en particulier par des sportifs.
Ces conséquences ont été insuffisamment mesurées dans le projet soumis à enquête publique comme cela est largement démontré dans la contribution de Maître Huglo. La réalisation d'une étude Air et santé de niveau 1 demandée par l'autorité environnementale est plus que nécessaire au regard des populations impactées et sachant que ce trafic vient s'ajouter à celui de l'A7. Par ailleurs, la faible vitesse des véhicules, les nombreux arrêts/redémarrages

provoqués par la densité, le nombre de poids lourds, la destruction du merlon sont autant de facteurs d'aggravation des nuisances atmosphériques et sonores.

5. Sa dangerosité

La configuration de l'équipement, la densité de trafic attendue interrogent fortement la Commune sur les risques d'accidents. Cette notion d'accidentologie n'est pas du tout prise en compte dans le dossier d'enquête publique : cela n'est pas acceptable pour notre collectivité au vu des risques encourus par la population et nous demandons une étude approfondie sur cette question.
Les giratoires du fait de leur faible diamètre seront aussi source potentielle d'accidents surtout pour les poids lourds avec des risques de renversement en particulier sur le giratoire Est où la giration sera au moins à 300 °. Rappelons aussi que cet itinéraire est une voie empruntée par les bus de ramassage scolaire et par les convois exceptionnels dont une partie rejoint des sites industriels dangereux.

Dans ce contexte, les modes doux présentés comme une avancée du projet, seront plutôt eux aussi une source d'accidents : le passage en vélo de ces trois giratoires avec un tel trafic relève du défi suicidaire. Le mode doux devra traverser à quatre reprises des branches de giratoire ; à noter en particulier une priorité à gauche sur le giratoire Ouest. Quel parent pourra laisser son enfant rejoindre les équipements sportifs à pied ou en vélo ?
Ces points concernant la dangerosité du mode doux ont fait l'objet d'une contribution détaillée tant du COR (Cyclo olympique reventinois) que de la Fédération française de cyclotourisme.

6. Son coût

Le coût du projet est annoncé à 21 millions. Lors du comité de pilotage du 29 novembre 2021, Vinci annonce un surcoût de 20 à 25% (PJ 7, relevé de conclusions). Or, cette information n'est pas mise à disposition du public et est de nature à altérer son jugement.

De même, on est en droit de penser que des coûts supplémentaires vont se greffer sur l'opération.
En premier lieu, la mairie de Reventin-Vaugris a découvert par hasard que Vienne Condrieu Agglomération envisageait des travaux et une étude sur **la route de l'aérodrome**. La maire a donc demandé à avoir des précisions : lui ont été communiqués un double de l'acte d'engagement de l'étude confiée à INGEROP pour un montant de 20 100 € (PJ 8 acte d'engagement) et un courrier du Président de l'agglomération (PJ 9) précisant qu' « il s'agit d'étudier la reconfiguration de la voirie dans l'hypothèse où celle-ci pourrait accueillir le trafic poids lourds à destination du futur échangeur et pourrait ainsi soulager la partie de la RN 7 entre le rond-point de Chonas et celui de la station-service ». Le coût de cette éventuelle opération n'est évidemment pas pris en compte. Enfin, cette démarche confirme s'il en était besoin que l'accès au niveau du giratoire de l'aérodrome est plus pertinent et correspond à la proposition de l'alternative Sud présentée par la Commune.

Un deuxième secteur fait l'objet d'un questionnement sur la nécessité de travaux supplémentaires, c'est le giratoire de la station-service. Par un courrier en date du 19 août 2020 (PJ 5), la DIRCE, dans le cadre de la consultation inter services, interroge Vinci sur la nécessité de réaliser des aménagements de la RN 7 mais également de la RD 131 à l'approche

et au droit du giratoire et demande à ce que ces travaux éventuels soient pris en charge par ASF. Là encore, les coûts ne sont pas annoncés et ces remarques accréditent celles faites par la Commune depuis qu'elle a connaissance du projet.

7. Ses effets secondaires

L'apport de trafic généré par cet équipement, les embouteillages attendus vont avoir des **effets sur tous les réseaux secondaires** de Reventin-Vaugris mais aussi de Chonas, la commune voisine. C'est déjà le cas actuellement lorsqu'un incident se produit sur la RN7 au niveau de Vaugris où les automobilistes empruntent le chemin de l'Aubressin et cela crée difficultés et dangers. En effet, les voiries secondaires ne sont pas du tout dimensionnées pour un tel trafic : difficultés de croisement, visibilité insuffisante, vitesse non adaptée. A terme, on retrouvera ce problème sur d'autres voies : chemin des Cimes, chemin des Joncs, chemin du Vieux Vaugris, chemin de Lieuraz et sur le réseau de Chonas. Ces itinéraires sont préconisés par les applications telles que Waze.
Cette question n'a absolument pas été étudiée dans le cadre du projet et encore moins prise en compte mais elle pénalisera les riverains et bien sûr tous les automobilistes et, de plus, sera source d'accidents.
Là encore, il ne s'agit que de déporter un problème mais pas de le résoudre : certes, une amélioration sera certainement perceptible au niveau de la RN 7 (montée des Grands pavés) mais les difficultés se retrouveront sur d'autres voies.

Un autre point n'est jamais évoqué en lien avec **le trafic estival**. De juin à septembre, la circulation sur l'A7 est plus que chargée et, du vendredi au dimanche, de nombreux bouchons se développent sur notre secteur, en amont ou en aval de la barrière de péage. La présence d'un échangeur sera une invitation pour les automobilistes à quitter l'autoroute pour échapper aux embouteillages. Ces automobilistes, avec un échangeur au centre, vont venir encombrer les voies locales et les paralyser y compris le week-end lorsque le complexe sportif est en pleine activité. On ne trouve nulle trace de ce phénomène non marginal dans les études ; or, cela constitue une nuisance supplémentaire liée à l'implantation au centre.

L'ensemble de ces remarques met bien en évidence les faiblesses de ce projet de demi - diffuseur et des études faites pour sa réalisation. On ne peut que constater une insuffisance notoire de prise en compte des habitants et du fonctionnement du territoire. Le projet ne vient pas s'inscrire dans un no man's land mais un territoire où existe une vie sociale, collective, économique.
La Commune ne peut faire l'impasse sur cette absence de prise en compte au regard de ses responsabilités à l'égard des Reventinois.

IV. Le projet centre : incohérence avec l'environnement plus large

Le projet bien qu'entièrement positionné dans la commune de Reventin-Vaugris s'inscrit bien sûr dans un environnement plus large qu'il est bon d'examiner aussi.

1. Le SCOT

Tout d'abord, la Commune s'intègre dans un schéma de cohérence territoriale, le SCOT des Rives du Rhône, validé en 2019.
Il est nécessaire de s'arrêter sur plusieurs points à ce niveau.
Tout d'abord, le développement des zones d'activité sachant que **la zone du Saluant** est à proximité immédiate de l'échangeur : qu'en est-il réellement de son futur développement ?
Le DOO (document d'orientations et d'objectifs) p 82, fait état qu'en termes de disponibilités et de capacités de développement à horizon 2040, la zone du Saluant dispose de 29 hectares.
Certains agriculteurs auraient eu l'assurance orale que les terres de la plaine du Saluant seraient sacralisées mais qu'en est-il vraiment au regard des orientations du SCOT ?
Par ailleurs, comment peut-on refuser une solution alternative au Sud arguant du fait qu'elle consomme 6,9 hectares si, à terme, ce sont 29 hectares qui changeaient de destination ? N'y a-t-il pas là une vraie incohérence ?

Le SCOT donne également des orientations en termes de déplacement et la création d'un échangeur là non plus n'apparaît pas en cohérence.
L'objectif 3 du PADD vise à valoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle alors qu'un échangeur est plutôt un aspirateur à trafic comme le montre des études réalisées par des commissions sénatoriales. Certes, la création d'un parking de covoiturage répond en partie à cet objectif mais il ne saurait suffire compte tenu de l'augmentation de trafic généré.

Une autre orientation du PADD est *« la prise en compte de l'exposition aux pollutions et nuisances sonores dans les choix de développement. La bonne desserte autoroutière, routière et ferroviaire du territoire a pour corollaire la présence d'infrastructures structurantes sur le territoire, supportant des trafics à l'origine de nuisances acoustiques pouvant être importantes, notamment en vallée du Rhône. Des distances de recul ou la réalisation d'aménagements spécifiques seront nécessaires pour concilier l'enjeu d'amélioration des dessertes et de renforcement des centralités. Ces dispositions contribueront également à réduire l'exposition des habitants aux pollutions atmosphériques.*
Ce choix s'accompagne alors de mesures en lien avec l'aménagement de ces territoires d'accueil (orientation du développement dans les secteurs les moins contraints, desserte renforcée des transports collectifs, adaptations architecturales, distance de recul, végétalisation, ...), qui permettront d'améliorer les conditions d'accueil des habitants et de les soustraire au maximum des nuisances. »

Cette lecture est particulièrement édifiante au regard de ce qui est envisagé avec ce projet de diffuseur au Centre, au plus près des habitations et de la zone sportive. La réalisation d'un échangeur va donc à l'encontre de certains des objectifs du SCOT surtout dans sa conception au Centre ; la version Sud ne résout pas totalement ces incohérences mais les atténue fortement.

Comment les mêmes collectivités peuvent-elles prendre des décisions et des orientations à ce point contradictoires et ne pas vouloir regarder les options qui peuvent réduire ces écarts ? Cela demeure incompréhensible pour les élus de terrain et les citoyens qui sont les premiers concernés.

2. LE PPA, plan de protection de l'atmosphère de Lyon

Très récemment, un certain nombre de communes et d'EPCI étaient amenés à se prononcer sur le plan de protection de l'atmosphère de Lyon.
Ce plan développe des objectifs nécessaires et ambitieux. Par contre, là encore, on mesure l'écart avec la réalité et surtout pour ce qui nous concerne l'incohérence entre ces dispositions et l'implantation d'un échangeur. La Commune a donc pris une délibération en ce sens le 28 février 2022 (PJ 10) jugeant incompatible les objectifs du PPA de réduction de la circulation routière et des pollutions émanant des transports avec les projets de nouvelles infrastructures routières et autoroutières comme le projet de diffuseur A7 à Reventin-Vaugris et le projet d'élargissement à deux fois trois voies de l'A46.

3. La réouverture de la gare de Vaugris

Dans ce contexte, la priorité sur le transport ferroviaire ne fait aucun doute. Depuis de très nombreuses années également la question de la réouverture de la gare de Vaugris est périodiquement remise sur le tapis.
Ces derniers mois, des réunions sur ce sujet ont eu lieu dans le cadre de Vienne-Condrieu Agglomération. Des études mandatées par VCA et par la Région, la SNCF sont en cours mais les concrétisations ne sont pas annoncées avant une dizaine d'années. Où sont les réelles priorités ?
Face à cette éventualité, c'est encore la commune de Reventin-Vaugris qui est concernée. En effet, cette réouverture nécessitera en particulier la création de parkings suffisamment grands pour que la halte ferroviaire réponde à la demande, parkings qui seront créés sur le territoire communal, dans une zone très urbanisée et contrainte.
Là encore, les élus communaux font preuve de responsabilités face aux enjeux en acceptant ces évolutions nécessaires.
Aujourd'hui, la priorité serait bien sûr d'accélérer le développement de la desserte ferroviaire, y compris en rive gauche, plutôt que de développer le trafic routier avec un échangeur. La situation environnementale dans laquelle nous sommes le réclame urgemment et sollicite les politiques sur leurs décisions et les citoyens sur leurs habitudes. Des décisions responsables sont plus que jamais nécessaires.
Les élus Reventinois y sont prêts mais ils ne voudraient pas que la Commune subisse des impacts négatifs sur tous les plans, dans l'aménagement ferroviaire et dans l'aménagement routier.

V. Une alternative possible : la proposition communale au Sud

Depuis 2017, la Commune n'a cessé de répéter que, consciente des enjeux de déplacements sur le territoire, elle était favorable à accueillir un échangeur mais dans une zone moins impactante pour les habitants et le fonctionnement communal.
Dans la partie historique, a été rappelé comment les esquisses présentées en 2017 et 2018 ont été balayées par les membres du Comité de pilotage.

A ce stade, il faut rappeler que ce n'est pas dans les missions d'une commune, qui plus est de la taille de Reventin-Vaugris, de financer et de piloter de telles études. C'est bien parce que nous avons estimé que c'était la seule façon de montrer le sérieux de notre position que cela a été fait. Rappelons aussi qu'à ce stade, ces esquisses n'avaient nulle prétention à être des projets finalisés, il s'agissait d'une base de travail. Dans le même temps la société Vinci a mis cinq ans pour travailler sur le projet Centre qui a connu de nombreux changements depuis sa première mouture. Pourquoi la même démarche n'a-t-elle pas été engagée pour une alternative au Sud ?

A partir de certaines des critiques formulées en Comité de pilotage, la Commune a recherché un bureau d'études capable de produire une étude plus détaillée. C'est donc le travail qui a été conduit par le cabinet Mediae (PJ 11).

1. Un emplacement plus pertinent

Cet emplacement a le mérite de dissocier le trafic local et le trafic autoroutier et de permettre un accès à l'équipement via un rond-point correctement dimensionné. De plus, il est plus en accord avec l'origine du trafic qui provient du Sud pour 80%. Il ne consacre pas la rupture de la commune et s'inscrit dans un secteur où il n'y a pas d'habitation à proximité immédiate.
Il permet également un accès encore plus facile pour les entreprises de la zone du Saluant et une meilleure desserte également pour la zone du Curtil.

2. La géométrie

L'alternative proposée ne présente qu'un seul giratoire à l'Ouest ; à l'Est, il est prévu un accès avec un carrefour en T ce qui est, selon les études conduites par MEDIAE, tout à fait conforme aux dispositions recommandées par le SETRA (Service d'étude sur les transports, les routes et leurs aménagements rattaché au Ministère de la transition écologique).

D'après les mêmes études de trafic, le carrefour reliant le Chemin de la tour à la RD 131 ne nécessite pas la création d'un giratoire. Le problème de visibilité qui existe déjà actuellement peut légitimement être réglé par des feux tricolores comme cela a été fait à la sortie de la route du barrage au carrefour avec la RD 386 qui supporte pourtant un trafic plus intense.

La question du double péage qui peut sembler problématique peut utilement être traitée avec le système free flow qui est plus qu'en expérimentation puisqu'il est aujourd'hui en service et sera par exemple étendu à toutes les autoroutes normandes d'ici 2024 (PJ 12). Pourquoi voir ce point comme un handicap alors que, au contraire, il peut être source d'une expérimentation utile pour les années à venir ?

3. La consommation des terres agricoles

Cette solution consomme 6,9 hectares de terres agricoles bien loin des 12,5 hectares de la solution présentée par Vinci en 2016 mais un peu plus que la solution Centre actuelle. Par contre, il importe de savoir que les terres consommées sont d'une qualité agraire moindre (en particulier à l'emplacement choisi pour le parking de co voiturage. Cela a été mis en évidence par l'étude réalisée en 2018 à la demande de la Commune par Hubert de Bouvier, expert foncier (PJ 13).
Le rétablissement aux parcelles agricoles a bien été pris en compte.

Un travail a été réalisé avec une partie des agriculteurs concernés qui ont dit accepter ce tracé.

4. Le coût

L'alternative présentée par Mediae a un coût de 20,5 millions donc bien inférieur à celui de l'option Centre. Ce coût inclut bien les aménagements paysagers pour 600 000€.
La seule chose qui n'a pas été prise en compte serait le possible élargissement du chemin de la tour évalué à 250 000 €.

Dès lors, pourquoi s'obstiner à refuser un équipement moins cher, répondant aux mêmes allégements de trafic, plus en adéquation avec le fonctionnement du territoire et de ses habitants et surtout plus fonctionnel ?

VI. Et si on se tournait vers l'avenir ?

Ce document ne peut se conclure sans prendre en compte plus globalement le monde dans lequel nous vivons qui évolue de plus en plus rapidement.
Depuis le début des études liées à ce demi-diffuseur dans les années 2015, le monde a en effet connu de profonds bouleversements ; il en connaîtra d'autres dans les années à venir. Toutes les pratiques, de déplacement, de travail, d'habitat vont être profondément touchées et seront transformées. Dans ce contexte particulièrement incertain, la création d'un équipement dont on a vu toutes les limites, les risques, est-il encore une priorité, sachant que par ailleurs ses impacts négatifs seront là pour des décennies ?

La crise sanitaire liée à la COVID 19 a fait évoluer très rapidement les fonctionnements en particulier au niveau des déplacements et du travail. Le développement du télé travail a modifié notoirement le trafic sur notre territoire. Quelle que soit l'évolution sanitaire, un mouvement a été enclenché sur l'organisation du travail qui ne devrait pas s'arrêter et qui modifiera nos modes de déplacements.

La question du recours aux énergies fossiles est également un problème central dans notre monde actuel qu'on ne peut pas ne pas prendre en compte que ce soit dans sa dimension environnementale ou géopolitique. Ces phénomènes ne peuvent avoir que des conséquences limitatives sur l'usage régulier de la voiture et, là encore, venir modifier les pratiques de déplacements.
Il n'est pas possible non plus d'ignorer l'urgence environnementale et climatique et la nécessité de décisions urgentes pour juste éviter des aggravations irréversibles. Les derniers rapports du GIEC sont suffisamment clairs et alarmants pour exiger de chacun de nous et en particulier de tous les niveaux politiques des décisions courageuses.

En conclusion, de très nombreux éléments convergent pour mettre en évidence les faiblesses du projet porté à l'enquête publique, ses dangers tant pour les populations que pour l'environnement, ses effets dévastateurs sur la vie locale.
La Commune de Reventin-Vaugris ne saurait supporter les conséquences du manque de discernement constaté au moment de la concertation et de l'absence d'optimisation d'une solution plus au Sud. Il n'est pas envisageable qu'elle assume aujourd'hui les conséquences de l'erreur d'appréciation faite à ce moment-là.

Par délibération en date du 28 mars 2022, le Conseil municipal s'est prononcé à l'unanimité contre le projet soumis à l'enquête publique (PJ 14).
De même, dans le cadre de ses missions, le CCAS de la commune a également pris une délibération à l'encontre du projet (PJ 15).
Cette situation est d'autant plus incompréhensible que les élus ont toujours pratiqué la politique de la main tendue, investissant des moyens humains et financiers pour faire avancer le dossier et l'optimiser, l'objectif étant de trouver une solution acceptable pour tous et permettant la réalisation du projet.
En effet, si l'intérêt général d'un tel équipement est malgré tout confirmé, au moins que son implantation se fasse au Sud de la commune de Reventin-Vaugris.

N° 284

Reventin-Vaugris

PROJET DE CREATION D'UN COMPLEMENT AU DEMI-DIFFUSEUR N° 11 de VIENNE-SUD

ANNEXES

Liste des annexes

1. Le projet communal
2. Délibération du Conseil Municipal en date 27 avril 2015
3. 3 Délibérations du Conseil Municipal en date du 27 juin 2016
4. Note établie en juillet 2017 pour le ministère des Transports – p 8 à 11
5. Courrier de la DIRCE du 19-08-2020
6. Etude d'opportunité de Noesis
7. Relevé de conclusions du Comité de pilotage du 29 novembre 2021
8. Double de l'étude d'INGEROP sur le chemin de l'aérodrome
9. Double du courrier de Thierry Kovacs du 11 octobre 2021
10. Délibération du Conseil Municipal en date du 28-02-2022 portant sur le PPA
11. Etude projet Sud Mediae
12. Document de travail sur le free flow -Michel Nouaille, membre de CITEE
13. Rapport foncier de Hubert de Bouvier
14. Délibération du Conseil Municipal en date du 28 mars 2022
15. Délibération du CCAS en date du 29 mars 2022

Annexe 1.


PROGRAMME DU MANDAT
NOS PROJETS SONT AUSSI LES VOTRES
CANTINE BIO 2022
ECHANGEUR A7
PATRIMOINE COMMUNAL Eglise, SAR, gymnase
VESTIAIRES 2021
LA FERME MUNICIPALE 2021
LA HALLE 2021
DEVELOPPEMENT DURABLE
TRAVAUX
CIMETIERE 2022
SENTIERS 2021
CONSEIL DES JEUNES
HABITAT SENIOR 2022
ACTION SOCIALE ET CULTURELLE
PARTICIPATION CITOYENNE
CONSEIL DES SAGES 2021
MUTUELLE COMMUNALE 2022
ANIMATION FETES
DYNAMIQUE ASSOCIATIVE
DIVERS
PROJETS DE QUARTIERS 2020
GROUPES THEMATIQUES
ACTIONS PARENTALITE
PLU 2021
COMMUNICATION 2020
REVENTIN-VAUGRIS
2020-2026
Venez participer
aux projets communaux

Annexe 2.

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

SOUS-PREFECTURE DE VIENNE
04 MAI 2015

Nombre de Conseillers :
en exercice : 19
présents : 19
votants : 19

L'an deux mil quinze
le vingt-sept avril à vingt heures trente
le Conseil Municipal de la Commune de REVENTIN VAUGRIS
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,
à la Mairie, sous la présidence de Mme Elisabeth CELARD, Maire.
Date de convocation du Conseil Municipal : 21 avril 2015

PRESENTS : Mme CELARD, Maire. M. BOITON, Mme BAZILE, M. DAVID, Mme COLEON LAYNAUD, M. PELLET, Adjoints. Mme DEZARNAUD BADEL, M. LACOURTABLAISE, Mme GUYONNET, M. CHARRETON, Mme AVENIER GARDE, M. MONTABONNET, Mme POCHON, M. PEPIN, Mme VIDOR, M. FIAT, Mme PERRET, M. GASPARINI, Mme MOSNIER.
ABSENT EXCUSE : aucun
Secrétaire : Mme DEZARNAUD BADEL

OBJET : PROJET DEMI-ECHANGEUR AUTOROUTIER

L'Etat a inscrit dans le contrat Etat Région, la réalisation d'un demi-échangeur au sud de Vienne, ainsi que l'étude pour la création d'une halte ferroviaire à Reventin-Vaugris.
Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, Monsieur Alain VIDALIES a transmis un courrier daté du 31 mars 2015 à Monsieur Thierry KOVACS, Conseiller Régional, Président de ViennAgglo et Maire de Vienne, l'informant de son accord pour la poursuite d'études concernant la réalisation d'un demi-échangeur orienté nord en complément du diffuseur actuel « Vienne Sud ». Il précise que ses services commanderont un dossier technique et financier au concessionnaire avec un calendrier.

Les élus de la Commune attirent l'attention de l'Etat, de la Région et de ViennAgglo sur les points suivants avant le démarrage de l'étude concernant le projet de l'échangeur :

- Préserver les zones habitées en ne créant pas de nuisances supplémentaires par l'augmentation du trafic sur la voie départementale RD 131, sur les voies communales au droit du grand chemin et des lotissements « la Plaine » et « les Mûriers », soit pas d'accès direct au droit de la barrière du péage,

- Conserver notre espace sportif en maintenant les équipements existants,

- Impacter au minimum des surfaces agricoles,

- Veiller à ce que cette implantation soit étudiée à moyen et long terme, en tenant compte de l'évolution des besoins pour les années à venir,

- Prendre en compte tous les flux de circulation venant du sud, de l'est, de l'ouest et du Nord (entre Roussillon et Vienne) pour l'emplacement de ce demi-échangeur,

- Impliquer les élus de la Commune dans les différentes étapes d'études de ce projet,

- Avoir une communication régulière en direction des populations des Communes concernées et impactées.

.../...

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, par 15 voix Pour et 4 Abstentions demande que toutes les remarques indiquées ci-dessus soient prises en considération.

Certifié exécutoire
reçu en Sous-Préfecture
le
Publié ou Notifié
le

Fait et délibéré en Mairie, les jour, mois et an que dessus
Au registre sont les signatures
Affiché le
Pour copie conforme
En mairie, le 28 avril 2015
Mme le Maire,



Annexe 3.

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

SOUS-PREFECTURE DE VIENNE
30 JUIN 2016

Nombre de Conseillers :
en exercice : 19
présents : 18
votants : 19

L'an deux mil seize
le vingt-sept juin à vingt heures
le Conseil Municipal de la Commune de REVENTIN VAUGRIS
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,
à la Mairie, sous la présidence de Mme Elisabeth CELARD, Maire.
Date de convocation du Conseil Municipal : 23 juin 2016

PRESENTS : Mme CELARD, Maire. M. BOITON, Mme BAZILE, M. DAVID, Mme COLEON LAYNAUD, M. PELLET, Adjoints. M. MONTABONNET, M. PEPIN, Mme VIDOR, Mme AVENIER GARDE, Mme GUYONNET, M. LACOURTABLAISE, M. CHARRETON, Mme POCHON, Mme MOSNIER, M. AUGAGNEUR, M. CHALAMET, Mme CAMUS
ABSENTE EXCUSEE : Mme DEZARNAUD BADEL (procuration à Mme COLEON LAYNAUD)
Secrétaire : Mme COLEON LAYNAUD

OBJET : AUTOROUTE A7 – CREATION DU DEMI-ECHANGEUR DE VIENNE SUD – VARIANTE SUD

Madame le Maire rappelle que le dossier de concertation est à la disposition du public du 6 juin 2016 au 3 juillet 2016 sous-couvert de l'arrêté préfectoral fixant les modalités de la consultation ainsi que l'opportunité de la création du projet.

Elle informe le Conseil Municipal qu'il y a lieu de donner un avis sur les différentes variantes proposées.

Concernant la variante sud, le projet est situé au sud de l'aérodrome et au plus près de la zone d'activité existante du Saluant,

Le Conseil Municipal expose les points suivants pour la variante sud :

- La circulation de la RN 7 au niveau du Grand Chemin, de la montée du Grand Pavé et de Vaugris sera désengorgée,
- Les flux de circulation venant du Sud seront captés avant la traversée de l'agglomération reventinoise,
- Le flux de poids lourds empruntant la RN 7 sera réduit,
- Les zones d'habitations seront moins impactées par les nuisances,
- L'accès entre les quartiers ouest et le centre village restera fluide,
- L'accès aux équipements sportifs et aux différents modes doux restera sécurisé,
- Cette variante sera mieux adaptée pour l'évolution du territoire,
- Le rond-point existant sur la RN 7 au niveau de cette variante est adapté au futur flux de circulation,

Considérant que cette variante a le moins de conséquences négatives pour les habitants et notre Commune,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, par 17 voix Pour et 2 voix Contre (Mme MOSNIER et M. AUGAGNEUR) :

- APPROUVE le projet de la variante Sud pour la création du demi-échangeur tout en exigeant que les aménagements impactent le moins possible l'emprise des terrains agricoles et que plusieurs scénarios soient proposés.

.../...

Certifié exécutoire
reçu en Sous-Préfecture
le
Publié ou Notifié
le

Fait et délibéré en Mairie, les jour, mois et an que dessus
Au registre sont les signatures
Affiché le
Pour copie conforme
En mairie, le 28 Juin 2016
Mme le Maire,



EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

SOUS-PREFECTURE DE VIENNE
30 JUIN 2016

Nombre de Conseillers :
en exercice : 19
présents : 18
votants : 19

L'an deux mil seize
le vingt-sept juin à vingt heures
le Conseil Municipal de la Commune de REVENTIN VAUGRIS
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,
à la Mairie, sous la présidence de Mme Elisabeth CELARD, Maire.
Date de convocation du Conseil Municipal : 23 juin 2016

PRESENTS : Mme CELARD, Maire. M. BOITON, Mme BAZILE, M. DAVID, Mme COLEON LAYNAUD, M. PELLET, Adjoints. M. MONTABONNET, M. PEPIN, Mme VIDOR, Mme AVENIER GARDE, Mme GUYONNET, M. LACOURTABLAISE, M. CHARRETON, Mme POCHON, Mme MOSNIER, M. AUGAGNEUR, M. CHALAMET, Mme CAMUS
ABSENTE EXCUSEE : Mme DEZARNAUD BADEL (procuration à Mme COLEON LAYNAUD)
Secrétaire : Mme COLEON LAYNAUD

OBJET : AUTOROUTE A7 – CREATION DU DEMI-ECHANGEUR DE VIENNE SUD – VARIANTE NORD

Madame le Maire rappelle que le dossier de concertation est à la disposition du public du 6 juin 2016 au 3 juillet 2016 sous-couvert de l'arrêté préfectoral fixant les modalités de la consultation ainsi que l'opportunité de la création du projet.

Elle informe le Conseil Municipal qu'il y a lieu de donner un avis sur les différentes variantes proposées.

Concernant la variante nord, le projet est situé au nord de la barrière de péage de l'Autoroute.

Le Conseil Municipal expose les points négatifs suivants pour la variante nord :

- Ce scénario va engorger Vaugris, la montée du Grand Pavé, le Grand Chemin et le rond-point situé à proximité de la station-service,
- Le caractère accidentogène de la montée du Grand Pavé ne sera pas traité mais bien au contraire accentué,
- Le projet impacte de façon non négligeable une zone boisée, les ruisseaux du Buvet et des Crozes, et la conduite du réseau d'assainissement collectif,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

– REJETTE le projet de la variante Nord pour la création du demi-échangeur.

Certifié exécutoire
reçu en Sous-Préfecture
le
Publié ou Notifié
le

Fait et délibéré en Mairie, les jour, mois et an que dessus
Au registre sont les signatures
Affiché le
Pour copie conforme
En mairie, le 28 Juin 2016
Mme le Maire,

Tirésur Vre

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

SOUS-PREFECTURE DE VIENNE
30 JUIN 2016

Nombre de Conseillers :
en exercice : 19
présents : 18
votants : 19

L'an deux mil seize
le vingt-sept juin à vingt heures
le Conseil Municipal de la Commune de REVENTIN VAUGRIS
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,
à la Mairie, sous la présidence de Mme Elisabeth CELARD, Maire.
Date de convocation du Conseil Municipal : 23 juin 2016

PRESENTS : Mme CELARD, Maire. M. BOITON, Mme BAZILE, M. DAVID, Mme COLEON LAYNAUD, M. PELLET, Adjoints. M. MONTABONNET, M. PEPIN, Mme VIDOR, Mme AVENIER GARDE, Mme GUYONNET, M. LACOURTABLAISE, M. CHARRETON, Mme POCHON, Mme MOSNIER, M. AUGAGNEUR, M. CHALAMET, Mme CAMUS
ABSENTE EXCUSEE : Mme DEZARNAUD BADEL (procuration à Mme COLEON LAYNAUD)
Secrétaire : Mme COLEON LAYNAUD

OBJET : AUTOROUTE A7 – CREATION DU DEMI-ECHANGEUR DE VIENNE SUD – VARIANTE CENTRE ET SOUS VARIANTE CENTRE COMPACTE

Madame le Maire rappelle que le dossier de concertation est à la disposition du public du 6 juin 2016 au 3 juillet 2016 sous-couvert de l'arrêté préfectoral fixant les modalités de la consultation ainsi que l'opportunité de la création du projet.

Elle informe le Conseil qu'il y a lieu de donner un avis sur les différentes variantes proposées.

Concernant la variante centre, le projet est situé à proximité immédiate de la barrière de péage.

Le Conseil Municipal expose les points négatifs suivants pour la variante centre et la sous-variante centre compacte :

- Un fort encombrement et un accroissement de flux arrivant sur les carrefours déjà critiques qui viennent du Sud, de la route des Côtes d'Arey, du pont de l'Autoroute et du Village,
- L'engorgement existant de Vaugris, de la montée du Grand Pavé, du Grand Chemin et du rond-point de la station-service sera fortement augmenté,
- Les zones d'habitations proches (lotissements La Plaine et Les Muriers, le Grand Chemin) subiront une circulation dense avec un impact sur leur cadre de vie des habitants : nuisances sonores, environnementales, pollution, …
- Les utilisateurs des équipements sportifs subiront toutes les nuisances générées par l'élargissement de l'emprise autoroutière de ces variantes,
- La destruction du merlon paysager existant va créer des nuisances sonores et visuelles non gérées dans le projet,
- La destruction du local technique communal engendrera des frais de reconstruction, et l'incertitude sur l'espace sportif,
- La création des ronds-points va accentuer la séparation des quartiers avec isolement du centre village et de ses services, commerces,
- Le franchissement du pont sera difficile pour la population aux heures de pointe,
- Les modes doux et la sécurité des piétons seront impossible à mettre en œuvre,
- Un trafic trop important de camions utilisera le pont étroit au-dessus de l'Autoroute,
- Les temps de transport, notamment pour les bus scolaires desservant les communes du sud de Vienne et le centre village, seront augmentés considérablement,

.../...

- L'implantation des ronds-points et l'utilisation du pont actuel dans ce projet nous paraissent irréalistes,
- Les connexions avec les autres voies existantes (RN 7/ RD/Voies Communales) ne fonctionneront pas,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- REJETTE le projet de la variante Centre et de la sous-variante Centre compacte pour la création du demi-échangeur.

Certifié exécutoire
reçu en Sous-Préfecture
le
Publié ou Notifié
le

Fait et délibéré en Mairie, les jour, mois et an que dessus
Au registre sont les signatures
Affiché le
Pour copie conforme
En mairie, le 28 juin 2016
Mme le Maire,



Annexe 4.

DEMI ECHANGEUR VIENNE-SUD sur A7 A REVENTIN-VAUGRIS

Un projet de demi-échangeur au Sud de Vienne sur l'autoroute A7 est en cours d'étude. La procédure d'étude engagée depuis 2010 en est au stade du dossier de demande de principe.

Problème: la solution actuellement retenue, appelée « Centre compacte », menace purement et simplement le fonctionnement économique et social de la commune de Reventin-Vaugris et le vivre ensemble de ses habitants.

Pourtant la commune de Reventin-Vaugris et ses habitants ne sont pas opposés à accueillir ce demi-échangeur, mais ils veulent que cet équipement soit situé « au bon endroit ».

Les études et les choix réalisés jusqu'à présent ne prennent pas en compte l'impact économique et social, mais se limitent à des impacts traditionnels traités de façon très orientée.

Les raisons du choix de la solution Centre Compacte sont triples, liées au désir de Vienne Agglo d'aboutir au plus vite, de bénéficier du PIA et à la volonté d'ASF de rester le plus possible dans ses emprises

De la sorte, la municipalité de Reventin-Vaugris et ses habitants, depuis l'engagement des études de ce projet ne sont absolument pas entendus. C'est la raison pour laquelle, Madame la ministre des Transports, nous faisons appel à vous pour que le dossier de demande de principe ne soit pas accepté sur la base de la variante Centre compacte, synonyme de mort de la commune de Reventin-Vaugris.

1 Historique

2 La solution à l'étude

3 La solution Sud Intermédiaire

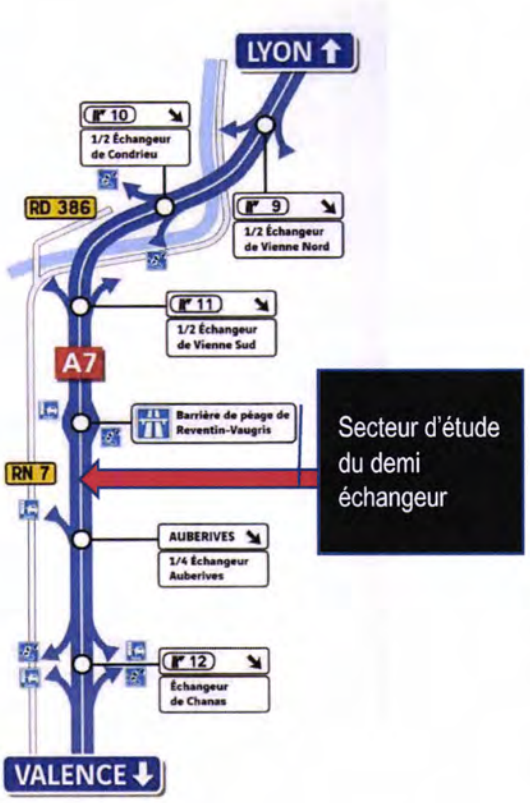
4 Critique des études et des modalités de choix

5 Les raisons du choix du Copil

6 Le recours à Madame la ministre des Transports

Localisation du futur demi-échangeur :





Les 3 scénarios proposés par Vinci en juin 2016

m

Aujourd'hui, entre Chanas et Condrieu A7 n'a pas d'échangeur orienté vers le Nord.

I HISTORIQUE

2 février 2010 : JL BORLOO, ministre de l'écologie indique par courrier au député-maire de Vienne- Mr REMILLIER - que les collectivités locales doivent se rapprocher d'ASF pour définir les modalités de financement et de réalisation de l'étude pour le projet demi-échangeur Sud de Vienne.

Novembre 2014 : validation de l'opportunité du projet de demi-échangeur

31 mars 2015 : l'Etat donne son accord pour la poursuite des études et l'élaboration du dossier de demande de principe

27 avril 2015 : Le conseil municipal de Reventin-Vaugris prend une délibération demandant que soit pris en compte un certain nombre de précautions à l'occasion de l'étude du demi-échangeur.

12 mai 2015 : Mme CELARD, maire de Reventin-Vaugris, demande qu'une variante Sud soit étudiée

6 juin au 3 juillet 2016 : Concertation publique sur l'implantation d'un demi-échangeur

27 juin 2016 : Le conseil municipal de Reventin-Vaugris prend une délibération favorable à la solution Sud et rejette les variantes Centre et Nord

14 octobre 2016 : le Comité de pilotage (Etat, Région, Département ; Vienne agglo) choisit la version Centre-compacte contre l'avis de la représentante de la commune de Reventin-Vaugris

17 octobre 2016 : démission d'une majorité des élus du conseil municipal de Reventin -Vaugris pour protester contre cette décision

2 décembre 2016 : le secrétaire d'Etat aux transports confirme son accord sur participation de l'Etat dans le cadre du PIA pour une opération estimée à 21.2M€

8 janvier 2017 : élection d'un **nouveau conseil municipal** à Reventin-Vaugris, comprenant une grande partie des démissionnaires. Blandine VIDOR est élue maire de la commune.

2 février 2017 : Vienne agglo valide le financement de la variante centre

12 mai 2017 : la commune de Reventin-Vaugris propose la solution Sud Intermédiaire repoussé sans examen sérieux par les membres du comité de pilotage

4 juillet 2017 : ASF présente au copil les débuts des études détaillées de la solution Centre compacte

II La solution Centre compacte est inacceptable pour Reventin-Vaugris

La solution actuellement retenue est totalement inacceptable pour la commune de Reventin-Vaugris pour les raisons suivantes. Elle entraîne :

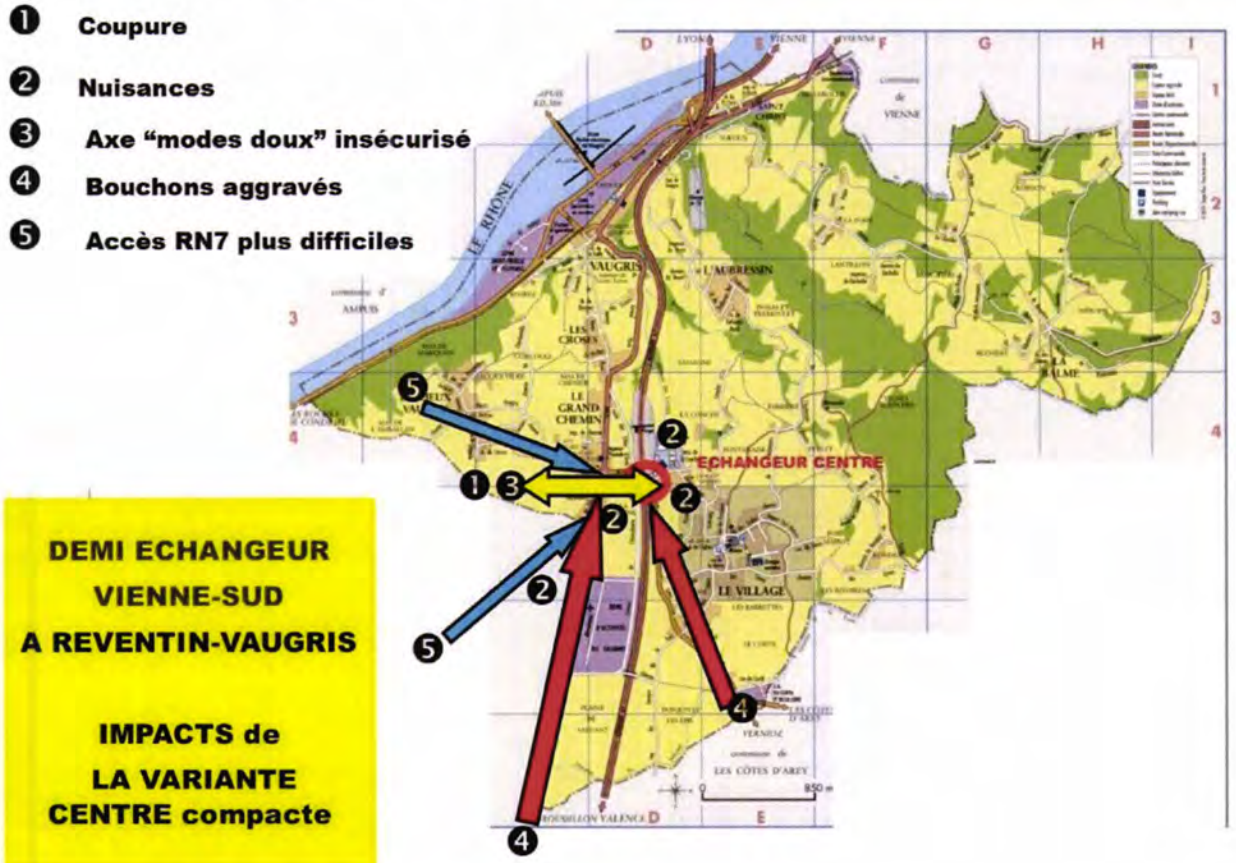
❶ **Coupure**

❷ **Nuisances**

❸ **Axe "modes doux" insécurisé**

❹ **Bouchons aggravés**

❺ **Accès RN7 plus difficiles**



- ❶ **une coupure IRREMEDIABLE du territoire de Reventin-Vaugris**, avec le transfert du trafic de la RN7 sur le **« cordon ombilical »** de la commune qui relie les hameaux du Vieux Vaugris et du Grand Chemin au bourg. C'est la route de l'école, des commerces, des services, de la maison médicale, de la mairie, de la bibliothèque, des salles de réunion…sur laquelle seront envoyés près de 8000 véhicules supplémentaires, chaque jour, avec toutes ses conséquences sociales et économiques.

  12 000 véhicules sont attendus sur cet axe qui n'en voit transiter actuellement que 4100 (+ 192%)
  Cet itinéraire comporte une chicane dangereuse et étroite à l'Est du rondpoint étroit de la station-service sur la RN7. Pour ne pas faire monter le coût de cette solution, il n'a pas été prévu d'élargir ce rondpoint ni de retoucher la chicane où le croisement est déjà difficile. La question de SECURITE est clairement posée.

- ❷ **des nuisances fortement accrues – bruit, mais aussi vibrations et pollution atmosphérique**
  - à des secteurs densément habités : lotissements La Plaine, Les Muriers,
  - à toute la partie Sud du Grand chemin
  - à une zone récréative majeure de la commune: le stade et la salle polyvalente

- ❸ **une insécurisation du cheminement « modes doux »** créé justement pour permettre aux jeunes un accès sûr aux équipements sportifs et de loisirs de la commune,

- ❹ **l'accroissement des bouchons aux heures de pointe** du matin et du soir consécutifs à l'accroissement du trafic sur la RN7 (+ 11.3%) et le CD 131, (+ 192%)

- ❺ **l'aggravation des conditions d'accès à la RN7** depuis les chemins de Lieuraz et du Vieux-Vaugris, avec l'accroissement déjà évoqué du trafic.

EN CONCLUSION, cette solution Centre génère des **conséquences économiques et sociales**:

- pour les habitants des quartiers Ouest, une désaffection de l'école de Reventin-Vaugris, des commerces, des services, au profit de la commune voisine de Chonas l'Amballan ou de Vienne
- pour les mêmes habitants, une moindre implication dans la vie sociale du fait des nouvelles contraintes de déplacement
- pour les habitants du bourg de Reventin-Vaugris, une désaffection pour les commerces et service riverains de la RN7 au Grand Chemin : agence postale, tabac-journaux, pizzeria, station-service...

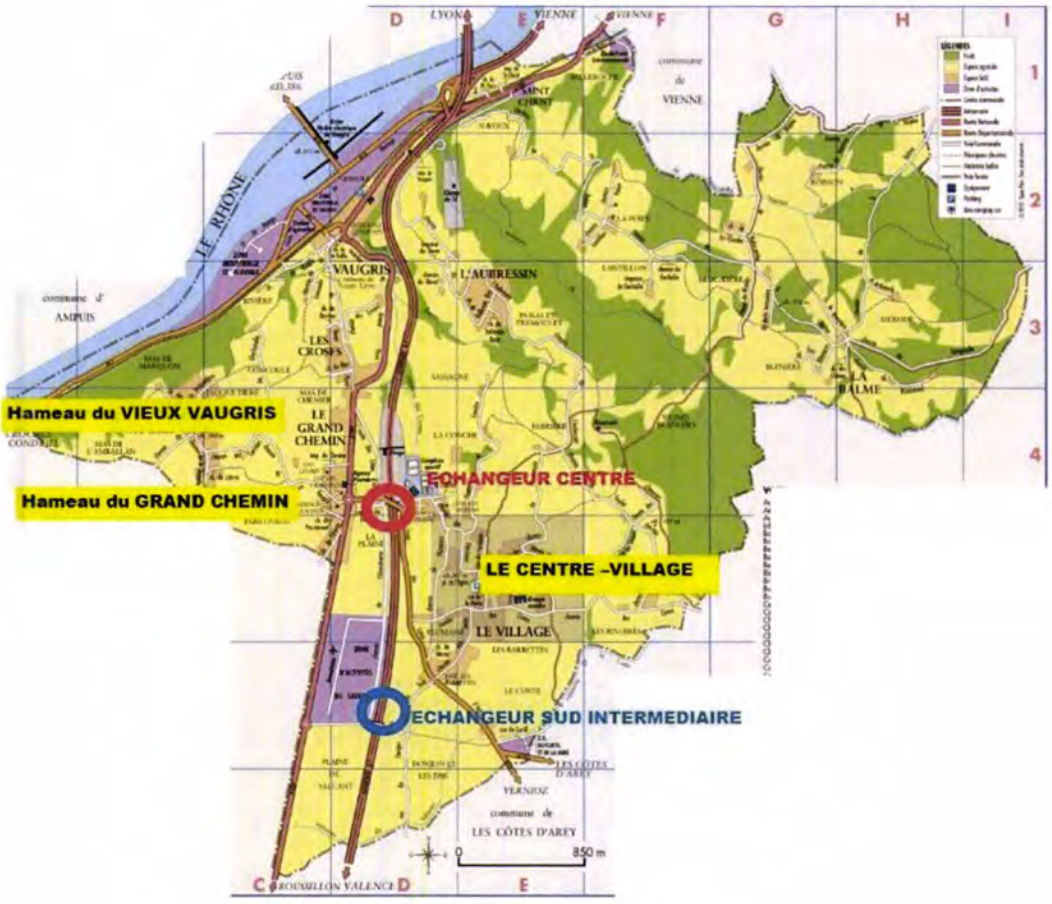
Les habitants de Chonas-l'Amballan et les usagers de la RN7 et du CD 131 sont également pénalisés par la solution Centre pour les raisons suivantes :

- difficulté accrue d'accès à la RN7 pour les habitants de Chonas via le chemin de Lieuraz.
- perturbation des circulations dans Chonas-l'Amballan, mais aussi dans la commune voisine de Saint Prim, liée au passage d'automobilistes provenant du secteur Ouest et Sud Ouest (St Clair du Rhône, St Alban du Rhône, St Maurice l'Exil...) et désireux de s'affranchir des ralentissements sur la RN7 et autres itinéraires d'accès.

III La Solution « Sud Intermédiaire »

Désireuse de voir réaliser cet échangeur, et acceptant de l'accueillir sur son territoire communal, la nouvelle municipalité de Reventin-Vaugris, consciente du fort impact agricole de la variante SUD, a fait étudier par NOX, un bureau d'études reconnu, une solution « SUD INTERMEDIAIRE ». Celle-ci, **située à 1km plus au sud**, a recueilli l'aval des agriculteurs locaux et des entreprises implantées sur la zone du Saluant.

Les avantages de la variante SUD INTERMEDIAIRE



- ❶ elle **capte mieux les trafics** originaires du Sud, de l'Est et de l'Ouest qui composeront à près de 80% la clientèle de l'échangeur, et leur évite les ralentissements quotidiens au niveau du Grand Chemin qui seraient accrus de façon importante si la solution Centre était réalisée,

- ❷ elle permet **une meilleure desserte des entreprises**, des zones économiques de la Zone du Saluant et de celles des communes voisines (Chonas ou des Côtes d'Arey, St Clair du Rhône, de Saint Maurice l'Exil…).

- ❸ elle autorise la **mise en place d'un système « free flow mixte »** qui limite les emprises sur la voie d'entrée et réduit les risques de bouchons et de remontée de file, en remplaçant les gares d'entrée par un simple portique et en autorisant ainsi les automobilistes à utiliser la totalité des gares de la barrière de péage

- ❹ elle est **acceptée par les agriculteurs locaux**, du fait d'une implantation sur des terres de moins bonne qualité, en particulier au niveau du parking de co-voiturage



De plus, la variante SUD INTERMEDIAIRE, témoigne d'une vision prospective du territoire

En attestent :

- la possibilité d'adoption de la technologie du « free flow mixte » qui permet de fluidifier le flux, de réduire considérablement les emprises utiles et d'anticiper sur un aménagement qui sera inéluctablement réalisé dans moins de 10 ans
- son positionnement plus au Sud du territoire, là où augmente le plus la population et où se développent de nombreuses zones d'activités économiques et commerciales.

IV Critique des raisons du choix de la solution CENTRE COMPACTE

Pour justifier son choix de la solution « Centre compacte », le comité de pilotage a avancé 2 raisons :

- l'expression de la population
- l'étude multicritères.

Ces deux raisons ne résistent pas à l'analyse.

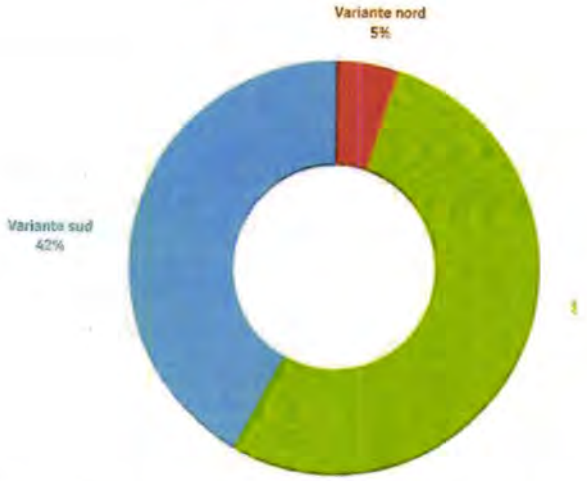
L'expression de la population :

Les résultats de la « concertation publique » ont été exploités de façon très partiale.

387 « contributeurs » se sont positionné en faveur d'une variante ou d'une autre:

- 205 soit 53% pour les variantes Centre (de base + compacte)
- 163 soit 42% pour la variante Sud
- 19 soit 5% pour la variante Nord

L'expression du public en faveur des variantes



Dans ces contributions, celle du conseil municipal de Reventin-Vaugris - auquel **1800 habitants** ont donné mandat pour gérer la commune - est appréciée de la même façon que le vote de n'importe quel particulier, habitant la commune, une commune voisine, la vallée du Rhône ou même ailleurs !

Utiliser un écart de 42 voix pour justifier une décision qui concerne justement la commune de Reventin-Vaugris est tout à fait ahurissant et traduit une conception bien particulière de la démocratie, d'autant que dans le détail, c'est la solution Sud qui a recueilli le plus de voix….

Solution choisie	Contributions
Variante Nord	19
Variante Centre	91
Variante Centre Compacte	114
Variante Sud	163

Pour manifester leur désapprobation après la décision du COPIL face à cette manipulation, **1200 personnes** ont signé en novembre 2016 une pétition « contre la solution Centre et pour la Version Sud ».

L'étude multicritères : sans pondération et avec un biais prononcé …

Pour départager les 3 variantes, 10 critères ont été retenus et comparés

1- l'attractivité de l'échangeur : trafic attendu	6- les emprises agricoles
2- le gain de temps – par rapport aux itinéraires concurrents (A7 par Vérenay, RN7 par Vienne)	7- les emprises foncières = non agricoles
3- la Sécurité sur A7	8- le développement économique
4- les travaux sur A7	9- l'environnement
5- le cadre de vie des riverains	10- le coût

Critères	Variante nord	Variante centre	Sous-variante centre compacte	Variante sud
Attractivité	🟢	🟡	🟡	🔴
Gain de temps	🟡	🟢	🟢	🔴
Sécurité sur A7	🔴	🟡	🟢	🔴
Gêne travaux	⚫	🟢	🟢	🟡
Cadre de vie	🟢	🟡	🟡	🟢
Emprises agricoles	🟢	🟡	🟡	⚫
Emprises foncières	🔴	🟡	🟢	🟡
Développement économique	🟡	🟢	🟢	🟢
Environnement	⚫	🟡	🟡	🔴
Coût d'investissement	⚫	🔴	🟡	🔴

0 Incidence faible ou positive

0 Incidence modérée

0 Incidence forte

0 Incidence la plus élevée

L'analyse de chaque critère présenté dans le cadre du dossier de concertation de juin 2016 montre que :

- de nombreux points ont été traités de façon partiale et sans la moindre pondération
  - L'attractivité qui passe de modérément défavorable à fortement défavorable. avec moins de 10% d'écart de trafic
  - Le gain de temps qui connait la même évolution pour 1' ou 2' d'écart
  - La sécurité sur A7 alors que l'insertion est tout à fait conforme aux normes
  - La sécurité sur A7 estimée moindre sur la variante Sud en raison de la phase temporaire de réalisation d'un ouvrage
  - La cadre de vie, à l'inverse, pour lequel la variante Centre bien moins performante est peu pénalisée
  - Le développement économique, jugé équivalent, alors que la solution Sud est bien plus performante pour la desserte des entreprises de tout le secteur, et pas seulement de la zone du Saluant
  - L'environnement pour lequel la variante Sud est pénalisée par sa présence en limite d'un périmètre de risques technologiques (PPRT) qui concerne des industries situées à St Clair du Rhône et pour lesquelles le kilomètre d'écart avec la variante Centre n'a pas de signification.

Cette étude multicritère a été menée comme **un véritable réquisitoire à charge** contre la solution SUD, et tous les professionnels interrogés sur sa validité ont été unanimes pour dénoncer sa partialité. Une approche plus objective aurait abouti au résultat suivant :

	Réévaluation objective des critères		Rappel de l'évaluation faite en juin 2016	
Critères	**Proosition VARIANTE Centre compacte**	**Proposition VARIANTE SUD**	**Sous-variante centre compacte**	**Variante sud**
Attractivité	🟡	🟡	🟡	🔴
Gain de temps	🟢	🟢	🟢	🔴
Sécurité sur A7	🟢	🟡	🟢	🔴
Gêne travaux	🟡	🟡	🟢	🟡
Cadre de vie	🔴	🟢	🟡	🟢
Emprises agricoles	🟡	🟡	🟡	⚫
Emprises foncières	🟡	🟡	🟢	🟡
Développement économique	🟡	🟢	🟢	🟢
Environnement	🟡	🟡	🟡	🔴
Coût d'investissement	**En attente**	**En attente**	🟡	🔴

A noter que **le critère « Emprises agricoles » est en faveur de la solution Sud Intermédiaire** (5,6 ha contre 7,3 ha dans la solution centre)

- des critères importants n'ont pas été retenus, parmi ceux-ci :
  - fluidité du trafic sur RN7 et CD 131 dans le secteur
  - accessibilité à RN7 depuis Chonas ou le Vieux Vaugris
  - gène des travaux sur RN7 et CD 131
  - relations sociales et commerciales dans la commune de Reventin-Vaugris
  - avis de la collectivité et des populations directement concernées
  - pratique des modes doux et sécurité

C'est donc sur 2 bases, plus que fragiles, que le comité de pilotage a pris une décision, dans la **précipitation** provoquée par la volonté de « **figurer en haut de la liste des projets bénéficiant du PIA** » - propos du président de Vienne agglo le 2 février 2017.

V LES RAISONS DU CHOIX DU COPIL

Pourquoi cette précipitation ?

Pour bénéficier fort logiquement de l'avantage procuré par le P.I.A d'une contribution de l'Etat à hauteur de 50% sur les « petites » opérations. Pour ces opérations, les sociétés concessionnaires peuvent bénéficier en contrepartie d'augmentation des péages.

Pourquoi la solution Centre et pas la solution Sud ?

Parce que depuis plusieurs années, les agriculteurs du secteur de Reventin-Vaugris avaient engagé une action en justice contre la commune dont le P.L.U prévoyait une extension de la zone d'activité du Saluant, sur plusieurs dizaines de très bonnes terres agricoles...
C'est sur une partie de ces terres que se développait justement la solution SUD, ce qui laissait peu d'espoir aux promoteurs du demi-échangeur, de voir aboutir rapidement la réalisation de ce projet et la possibilité de bénéficier du PIA.

Du côté de VINCI et d'ASF, la solution Centre compacte, permet de réaliser le maximum de travaux à l'intérieur du domaine autoroutier, proche de la barrière de péage de Reventin-Vaugris.

Le comité de pilotage a donc vite tranché, poursuivant sa marche dans la définition d'un projet basé sur Reventin-Vaugris, mais en opposition avec cette commune.

VI La demande de REVENTIN-VAUGRIS à Mme la Ministre des Transports

La commune de Reventin-Vaugris est actuellement seule contre tous.

Elle a fait preuve de bonne volonté en trouvant une solution « Sud Intermédiaire » qui

- remplit les mêmes fonctions d'allégement du trafic dans Vienne, sur le barrage de Vaugris et sur la RD 386 Rive Droite (Ampuis)
- Offre un meilleur service aux usagers de la RN7 et du CD 131
- respecte les habitants du secteur et leur territoire, en se situant en dehors de la zone urbanisée...
- assure de meilleures conditions de sécurité aux usagers et riverains

Il faut **éviter les erreurs** commises dans le passé à Lyon, Valence ou Vienne sur A7 ou la RN7, en évitant de mélanger le trafic local avec le trafic de transit.

Face au déni de démocratie, l'absence de prise en compte des positions de la commune, des pétitionnaires, des manifestations, la population de Reventin-Vaugris et des communes voisines est à bout et n'acceptera plus longtemps de ne pas être entendue.

Voilà les raisons qui nous conduisent, Madame la ministre, à avoir recours à votre arbitrage, pour éviter que l'Etat ne participe à la destruction d'une commune, Reventin-Vaugris et en appelle à votre bon sens •

Annexe 5.

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction interdépartementale des routes Centre-Est

Service Régional d'Exploitation de Lyon

Lyon, le 19 août 2020

Par courrier du 20 juillet 2020, vous m'avez transmis, pour avis dans le cadre de la CIS, le dossier portant sur l'enquête publique relative au projet de création d'un complément du demi-échangeur sud de Vienne de l'autoroute A7.

La solution retenue par ASF est la variante centre compacte. Le demi-échangeur connecte l'A7 à la RN7 au niveau d'un giratoire existant via la RD131.

L'impact de la création d'un demi-échangeur au sud de Vienne sur la RN7 se traduit en synthèse par une baisse sensible du trafic au nord de Reventin-Vaugris, une augmentation sensible au sud. Ces variations sont acceptables compte tenu du niveau de trafic actuel.

J'attire votre attention sur le giratoire RN7-RD131 situé en agglomération (Le Grand-Chemin-Reventin-Vaugris) qui est inscrit dans un milieu bâti aux trois quarts de sa circonférence et de dimensions (diamètre et largeur d'anneau) relativement modestes. La faisabilité des trajets opérés par les poids-lourds ou les cars entre la RN7 et l'autoroute A7 (dans les deux sens) devra être examinée, y compris en ce qui concerne le croisement de véhicules lourds ou cars. Lors d'une réunion d'information le 5 juin 2019 entre ASF et mes services, cette problématique a été identifiée. La nécessité de réaliser des aménagements de la RN7 (mais également de la RD131) à l'approche et au droit du giratoire (surlargeurs par exemple) a été sommairement étudiée (cf. annexe). S'ils s'avèrent nécessaires, ces travaux devront être pris en charge par ASF dans le cadre de l'opération.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic dans le giratoire (notamment aux heures de pointes) va potentiellement être source de conflits entre la circulation automobile (et en particulier les poids-lourds) et les modes doux dans cette zone. Les cheminements et les zones de croisement devront faire l'objet d'une attention toute particulière.

Enfin, toujours lors de la réunion du 5 juin 2019, mes services ont demandé une simulation dynamique du fonctionnement du système d'échange (tous les giratoires sur la RD131 et le giratoire RN7). En effet, si les calculs théoriques en montrent la faisabilité, la succession de giratoires et la géométrie contrainte peut laisser penser que le fonctionnement global pourrait ne pas être fluide.

La directrice interdépartementale
des Routes Centre-Est

Véronique MAYOUSSE

Monsieur le Préfet de l'Isère
Direction des Relations avec les Collectivités
Droits des sols et animation juridique
12, place de Verdun – CS 71046
38021 GRENOBLE Cedex 1

Annexe 6.

2018

noesis

Rapport d'expertise



ETUDE D'OPPORTUNITE DE CREATION D'UN ECHANGEUR AUTOROUTIER

SUR LA COMMUNE DE REVENTIN VAUGRIS

ENJEUX DE L'ETUDE

Reventin-Vaugris

noesis



RAPPEL DES ENJEUX

Après une première série d'analyses menée par la société ASF concernant l'étude d'opportunité de création d'un nouvel échangeur sur le territoire Vienne Sud, la commune de Reventin Vaugris a souhaité lancer une étude complémentaire visant à affiner localement les effets et impacts de la solution retenue. La commune de Reventin Vaugris souhaite en effet s'engager dans une démarche visant à concrétiser un projet de nouvelle desserte autoroutière sur le territoire; pour autant, afin de quantifier au mieux les risques et effets d'un tel projet, il apparaît nécessaire d'affiner les différents points d'analyse suivants :



Analyse des hypothèses retenues et vérification



Passage d'une logique macroscopique globale à une analyse microscopique locale



Analyse critique des résultats et mesures complémentaires à engager

Nouvelle itération affinée

Capacité réelle du réseau à absorber la nouvelle demande

PASSAGE D'UNE LOGIQUE D'OPPORTUNITE A UNE LOGIQUE DE FAISABILITE



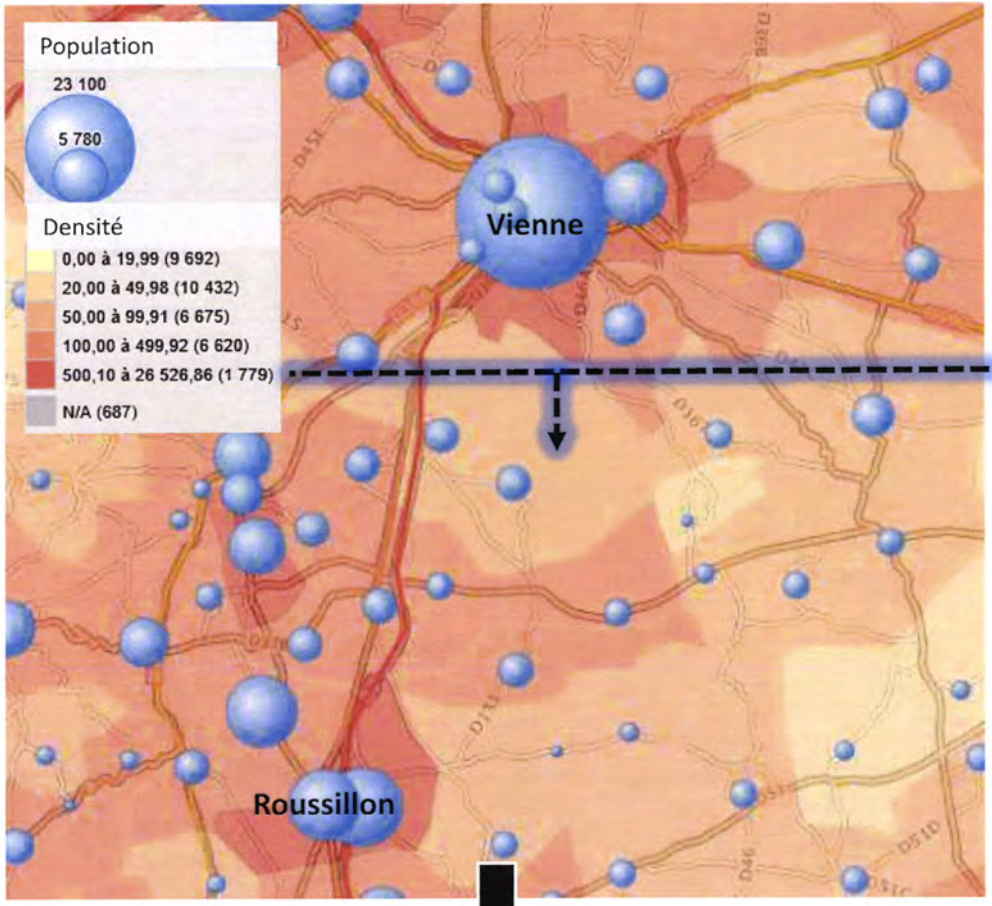
CONTEXTE DE L'ETUDE



noesis

CONTEXTE TERRITORIAL

DÉMOGRAPHIE DU TERRITOIRE



Si Vienne représente le pôle urbain le plus peuplé, les territoires du Sud, bien que plus dispersés concentrent des densités de plus en plus élevées

OSSATURE VIAIRE



C'est sur le sud du territoire que l'on observe la moins bonne desserte (partielle et éclatée)

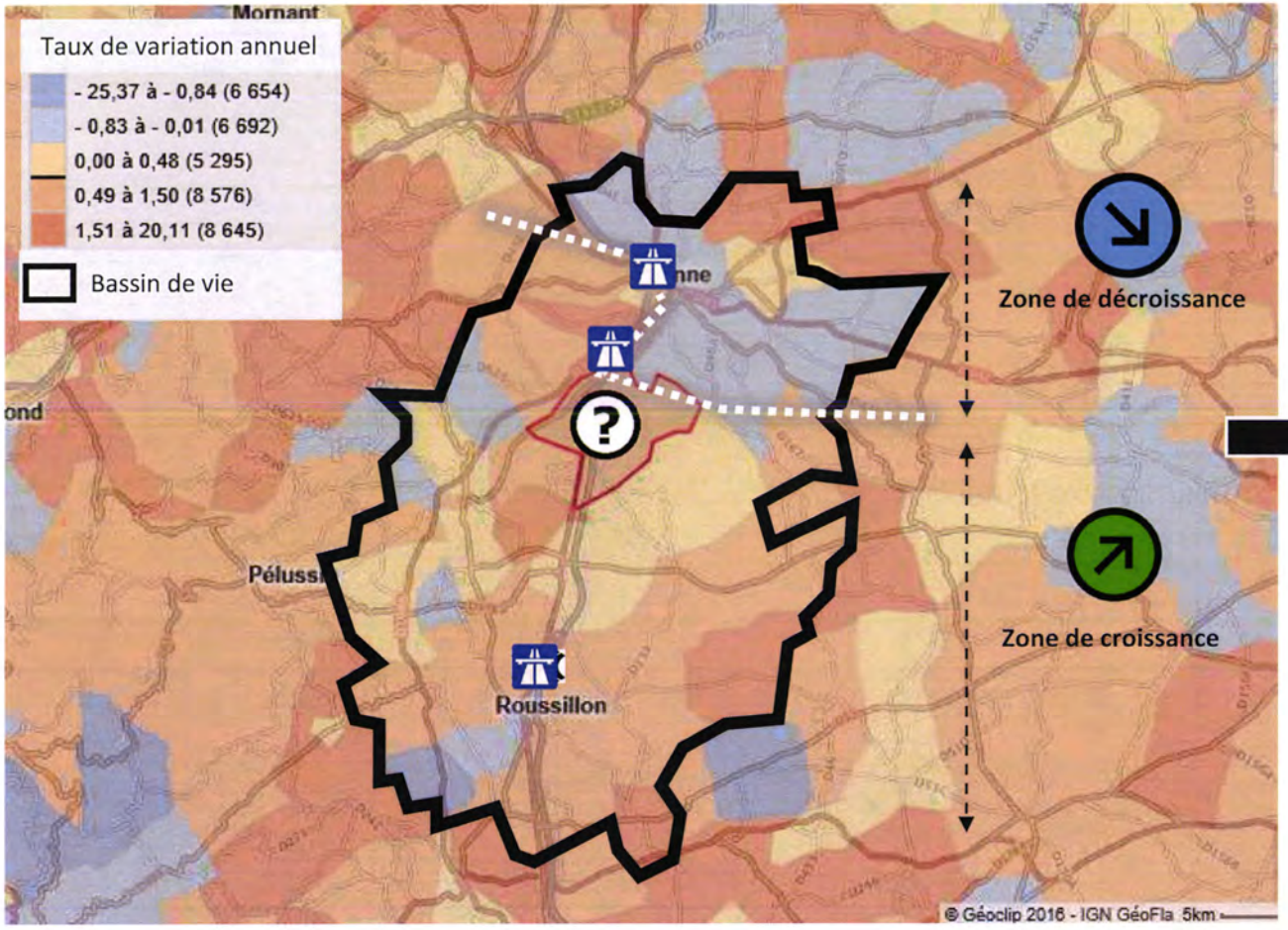
DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVÉS





L'étude d'opportunité s'est surtout concentrée sur la volonté de diminuer les nuisances de circulation sur l'agglomération viennoise et ne s'est que peu positionnée sur l'objectif de maillage complémentaire du territoire

DÉMOGRAPHIE DU TERRITOIRE

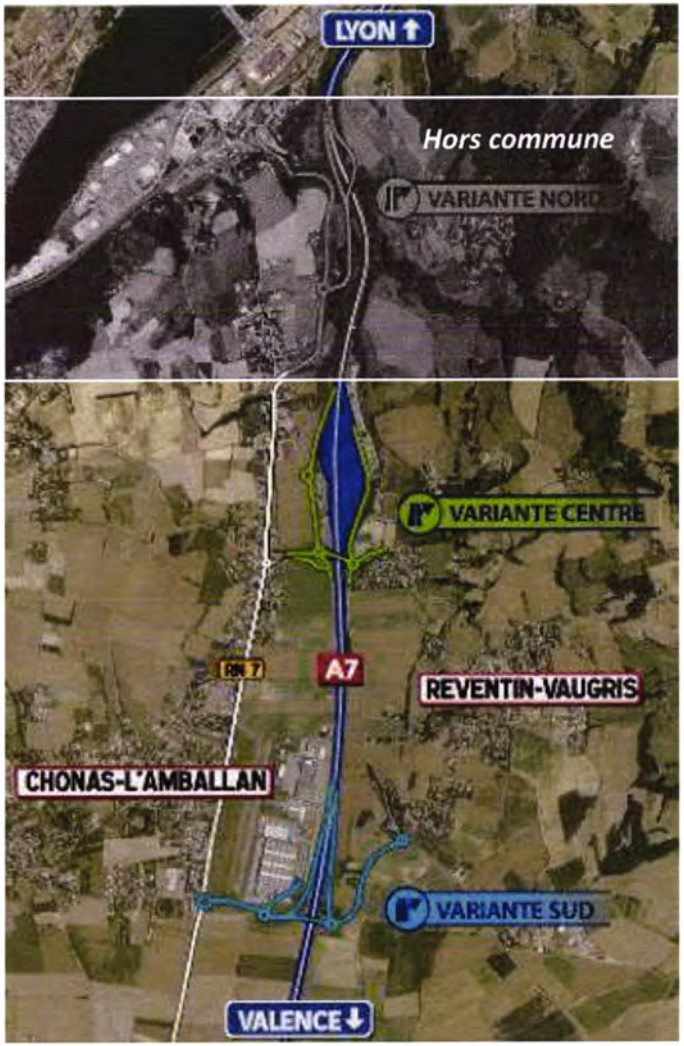


Sur le bassin de vie (aire d'influence d'un projet d'échangeur autoroutier), il est intéressant de constater que si les populations sont les plus élevées dans le secteur viennois, la dynamique démographique, quant à elle, est plus marquée sur le territoire sud (taux d'accroissement positif supérieurs à 0,5% au sud quand sur vienne la population décroit de près de 0,4% / an)

→ L'évolution des conditions de trafic sur la ville centre de Vienne est donc plus à prendre en considération par les effets d'accroissement provenant des communes du Sud que par l'évolution et les besoins des communes de première couronne. De ce fait, l'importance d'un critère d'analyse « maillage du territoire » Sud semble pertinent à prendre en compte dans la comparaison des variantes

CONTEXTE DE L'ETUDE

VARIANTES RETENUES



VARIANTES EN LIEN AVEC LA COMMUNE DE REVENTIN VAUGRIS

Critères en lien avec l'analyse trafic

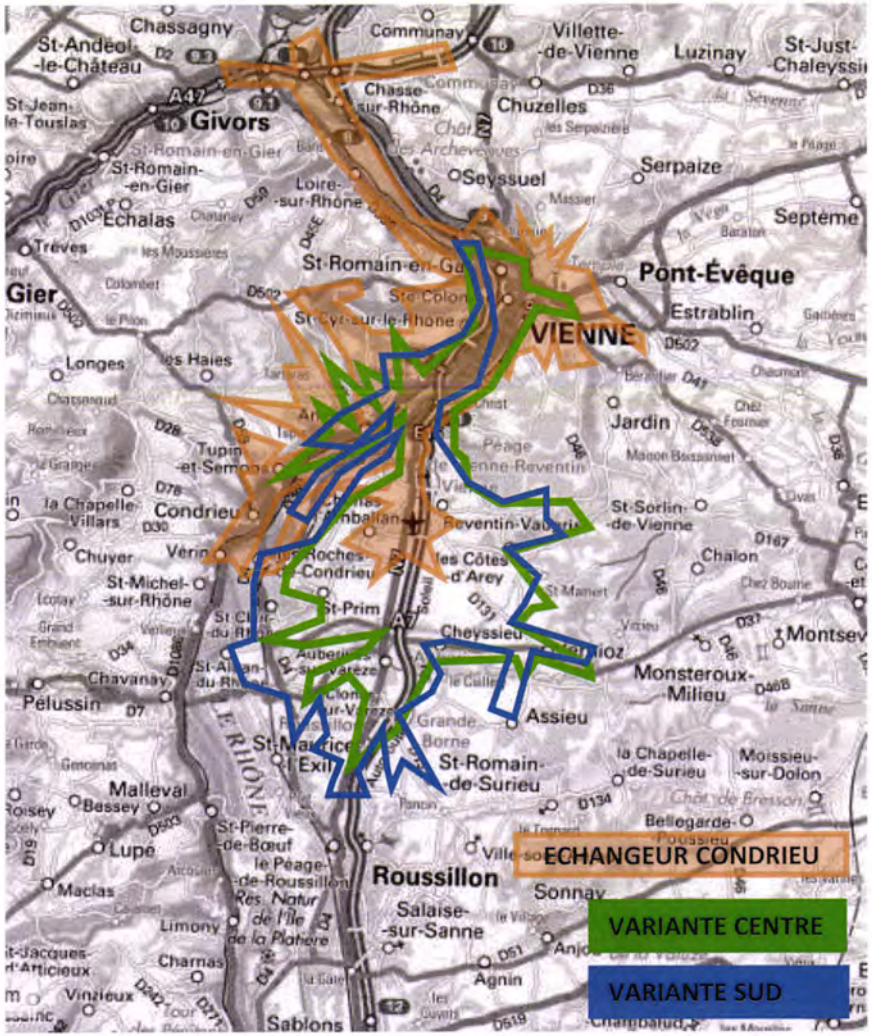
	VARIANTE CENTRE	VARIANTE SUD
Attractivité	Selon les études de trafic, à la mise en service, 8 680 véhicules emprunteront en moyenne chaque jour cette variante. Cette variante améliore la fluidité sur les secteurs les plus engorgés de l'agglomération viennoise.	Selon les études de trafic, à la mise en service, 8 080 véhicules emprunteront en moyenne chaque jour cette variante. Cette variante améliore la fluidité sur les secteurs les plus engorgés de l'agglomération viennoise.
Gain de temps	Dans le sens nord-sud, cette variante permet de gagner 10 minutes aux heures de pointe du matin et 11 minutes aux heures de pointe du soir.	Dans le sens nord-sud, cette variante permet de gagner 8 minutes aux heures de pointe du matin et 10 minutes aux heures de pointe du soir.
Sécurité sur A7	Le rapprochement du projet au plus près de la barrière de péage en pleine voie, conduisant à réaménager le parking poids-lourds existant sur l'A7, permet de sécuriser l'insertion des véhicules sur l'autoroute.	La proximité de la barrière de péage en pleine voie nécessite la création d'une voie d'entrecroisement pouvant générer des situations inconfortables pour les automobilistes.
Gêne travaux	Les travaux relatifs à la construction de cette variante ont peu d'impact sur la circulation de l'A7.	Les travaux qui nécessitent la construction d'un ouvrage sur l'A7 ont une incidence sur la gêne à la circulation.
Cadre de vie	Le projet est situé à proximité immédiate de secteurs habités, notamment du quartier de la Plaine.	Peu d'habitations sont concernées par cette variante.
Emprises agricoles	Située à proximité immédiate de la barrière de péage en pleine voie, cette variante nécessite l'acquisition d'environ 57 000 m² de terrains cultivables, notamment pour la création du parking de covoiturage.	Le projet s'inscrit dans un secteur à forte dominante agricole et nécessite l'acquisition d'environ 125 000 m² de terrains cultivables.
Emprises foncières	Le rapprochement du projet au plus près de la barrière de péage en pleine voie permet de limiter la consommation d'emprises à environ 16 000 m² de surfaces, hors domaine autoroutier et terres agricoles.	La conception du projet permet de limiter la consommation d'emprises à environ 26 000 m² de surfaces, hors domaine autoroutier et terres agricoles.
Développement économique	Le projet est implanté dans un secteur destiné à accueillir de nouvelles activités économiques.	Le projet est implanté dans un secteur destiné à accueillir de nouvelles activités économiques.
Environnement	Les incidences sur l'environnement sont modérées et concernent essentiellement le ruisseau des Crozes.	Les incidences sur l'environnement sont fortes, le projet est situé dans une zone inondable et à proximité immédiate du périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de Saint-Clair du Rhône.
Coût d'investissement	21 millions d'euros hors taxes. *Ordre de grandeur maximum déterminé par VINCI Autoroutes, à ce stade des études*	26 millions d'euros hors taxes. *Ordre de grandeur maximum déterminé par VINCI Autoroutes, à ce stade des études*

Sur le critère trafic, la comparaison entre les 2 variantes démontre des critères d'opportunité très proches :

- ❑ Une différence d'attractivité de moins de 600 véhicules / jour (7%) et donc un différenciel d'environ 60 véhicules en heure de pointe, ce qui ne représente par un facteur dimensionnant ou structurant pour le réseau.
- ❑ Un différentiel de temps de parcours de 2 minutes en HPM et de 1 minute en HPS qui doit être pondéré au regard des limites méthodologiques liées à une analyse par modélisation macroscopique.

→ Il semble alors en effet pertinent d'engager une analyse plus fine de ces éléments au regard d'une étude trafic microscopique plus ajustée sur le secteur.

ISOCHRONES D'ACCESSIBILITE - *10 minutes*



In fine, c'est la **variante Sud** qui permet la plus grande zone de chalandise à 10 minutes (très proche de la **variante centre**).

Les deux variantes sont également très proches dans leur capacité à attirer les trafics aujourd'hui en lien avec l'échangeur de Condrieu.

La **variante Sud** permet sensiblement une meilleure desserte des secteurs Sud

→ Les différences de localisation entre la variante Sud et Centre sont de même acabit en matière de desserte. Elle démontre une nouvelle fois le lien ténu qu'il existe dans la comparaison de ces dernières et confirment le besoin de mener une analyse plus précise afin de confirmer / infirmer les logiques de sélection.

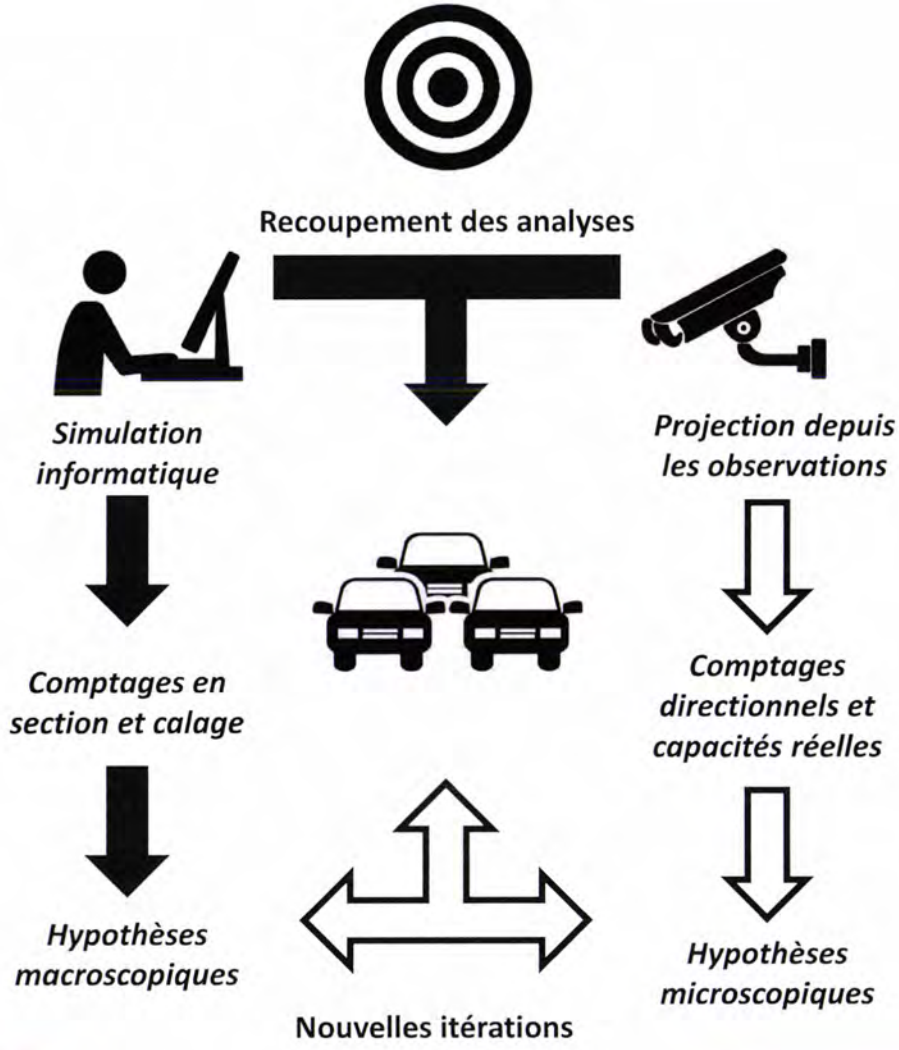
METHODOLOGIE DE L'ETUDE



noesis

METHODOLOGIE D'ANALYSE

OBJECTIF



L'étape initiale avait pour objectif de comparer des variantes à l'échelle d'un large territoire.
Pour ce faire, le recours à une étude de simulation macroscopique a été logiquement utilisée.

Cette nouvelle étape vise à bénéficier de ces éléments d'analyse pour les convertir en une analyse plus fine de fonctionnement du réseau viaire sur la variante retenue afin d'en confirmer / affirmer la pertinence.
Pour ce faire, des comptages directionnels complémentaires ont été effectués afin d'analyser la capacité fine réelle des carrefours susceptible d'accueillir les nouvelles conditions de trafics. Ce n'est qu'au regard de cette analyse précisée que les conditions de saturation et donc d'attractivité réelle et de temps de parcours pourront être précisées aux différents horizons.

NB: ***Il est à noter que la présente étude se base sur les mêmes hypothèses sociodémographique et trafic que l'étude menée par VINCI. En ce sens les deux études sont directement comparables.***

METHODOLOGIE DE L'ETUDE

Comptages par caméra en section et en carrefour



Vérification et reprise des hypothèses établies en modélisation

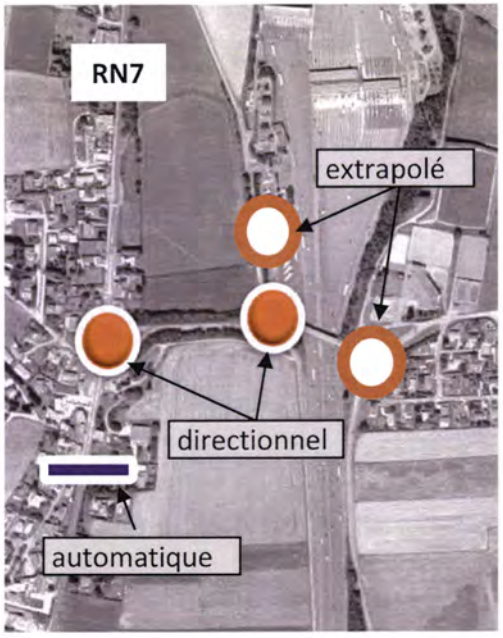


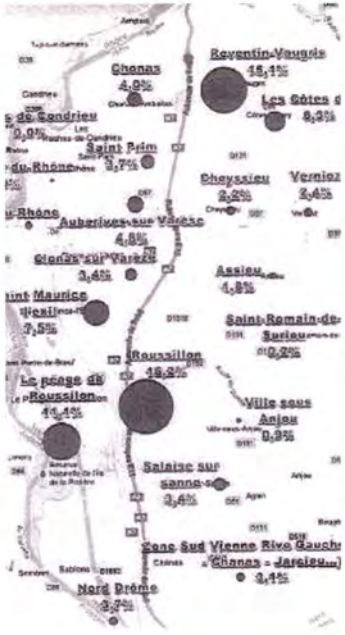
Sur les mouvements hors échangeur affectation en fonction des taux de variations annuels et du projet SCoT (situation fil de l'eau)

Affectation en tant que telle des volumes calculés en lien avec l'échangeur

Calcul des capacités aux horizons 2021 – 2026 - 2031





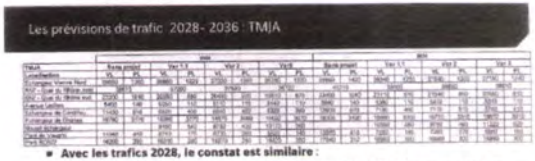


Les prévisions de trafic 2015 – 2021 : TMJA

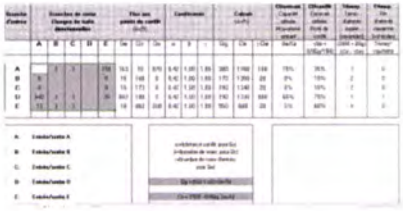


- **Avec les trafics 2021, le constat est similaire :**
  - Le trafic du ¼ diffuseur totalise 8 690 véhicules/jour (var 1), 8 080 véhicules/jour (var 2) et 9 740 véhicules/jour (var 3). Il est principalement issu :
    - du report de trafic de l'échangeur de Condrieu (var 1: 53%, var 2: 55%, var 3: 59%) et de celui de Chanas (respectivement de 14%, 15%, 9%)
    - du report de trafic des quais du Rhône Sud
  - Le trafic des quais du Rhône Sud baisse de : 1 960 v/j (var 1 : -9%) , 1 600 v/j (var 2 : -7%) , 2 270 v/j (var 3 : -10%)
  - Le trafic reporté de l'avenue Leclercq reste faible (flux locaux)
  - Plus le nouveau diffuseur est localisé au Nord, plus il est attractif (+20% de trafic en plus entre la variante Nord et la variante Sud)

Les prévisions de trafic 2028- 2036 : TMJA



- **Avec les trafics 2028, le constat est similaire :**
  - Le trafic du ¼ diffuseur totalise 9 730 véhicules/jour (var 1), 9 180 véhicules/jour (var 2) et 10 730 véhicules/jour (var 3). Il est principalement issu :
    - du report de trafic de l'échangeur de Condrieu (var 1: 52%, var 2: 53%, var 3: 58%) et de celui de Chanas (respectivement de 15%, 15%, 9%)
    - du report de trafic des quais du Rhône Sud
  - Le trafic des quais du Rhône Sud baisse de : 2 080 v/j (var 1 : -9%) , 1 610 v/j (var 2 : -8%) , 2 240 v/j (var 3 : -11%)
  - Le trafic reporté de l'avenue Leclercq reste faible (flux locaux)
  - Plus le nouveau diffuseur est localisé au Nord, plus il est attractif (+17% de trafic en plus entre la variante Nord et la variante Sud)





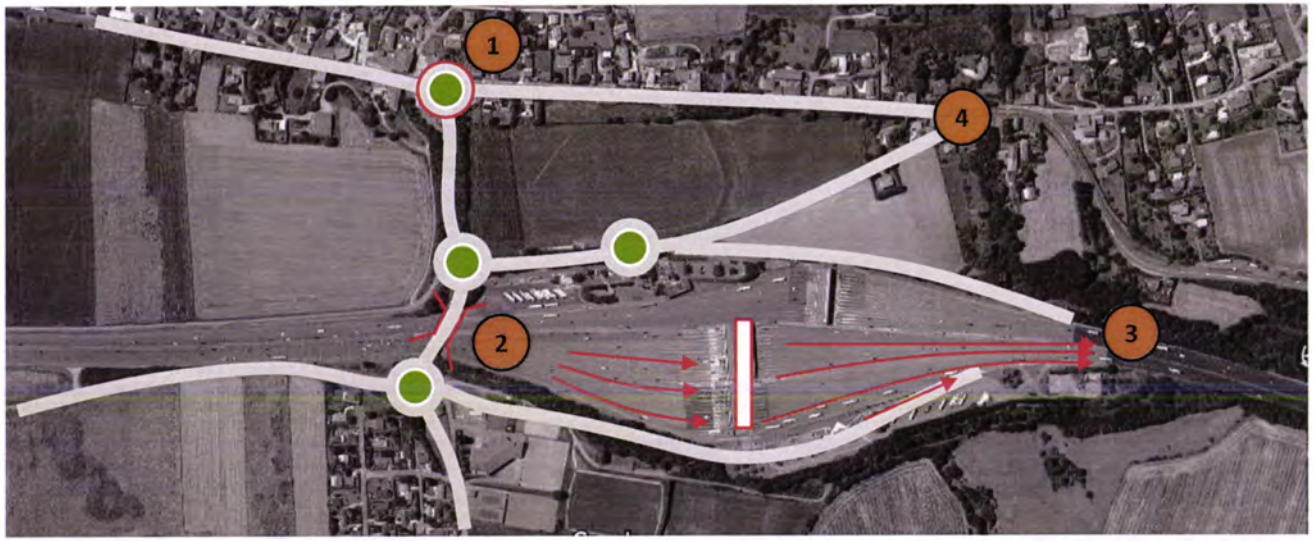
noesis

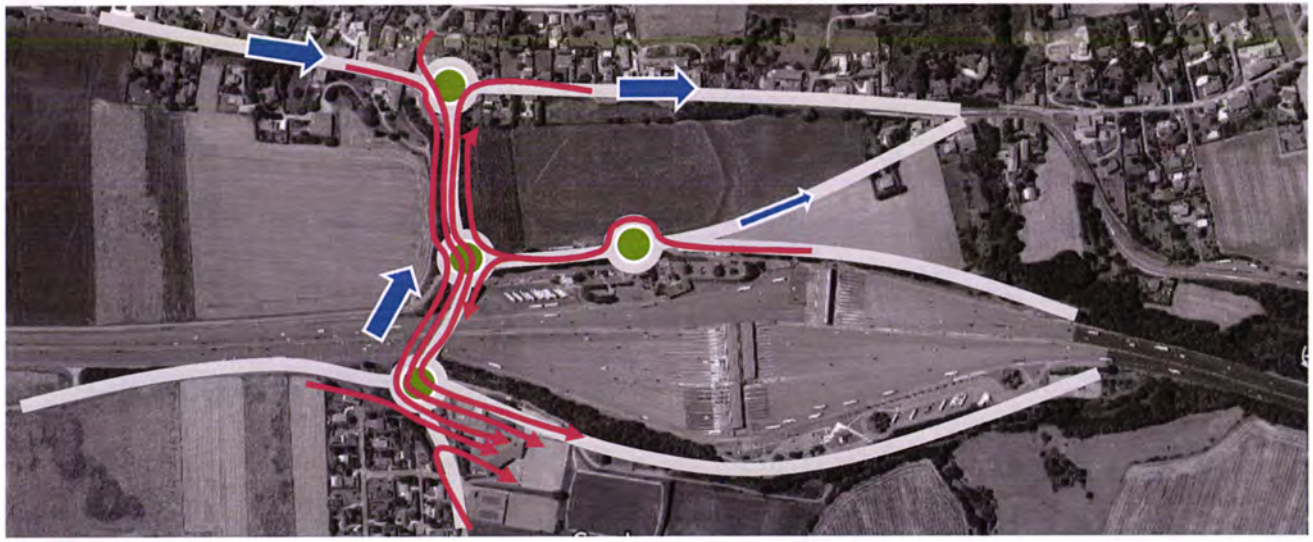
ETUDE D'OPPORTUNITE DE CREATION D'UN ECHANGEUR AUTOROUTIER

Reventin-Vaugris

PRISE EN COMPTE DES IMPACTS FINS

PRINCIPAUX IMPACTS ET EFFETS DU PROJET RETENUS DANS L'ETUDE





1. Giratoire conservé à l'existant, non aménagé pour des trafics structurants (notamment PL) → Perte de capacité et donc d'attractivité.
2. Utilisation d'un ouvrage contraint → Perte de capacité en section et en entrée / sortie de carrefour giratoire.
3. Augmentation du volume de trafic sur un point de convergence et de cisaillement → Augmentation trafic sur un goulot d'étranglement.
4. Mise à sens unique de la voie pour éviter les shunts → report de trafic dans le giratoire RN déjà bien chargé / perte d'une partie du bénéfice de report sur l'autoroute.

Reports d'itinéraire et création de nouveaux trafics en lien avec l'attractivité de la liaison autoroutière

Diminution des trafics en lien avec la RN7

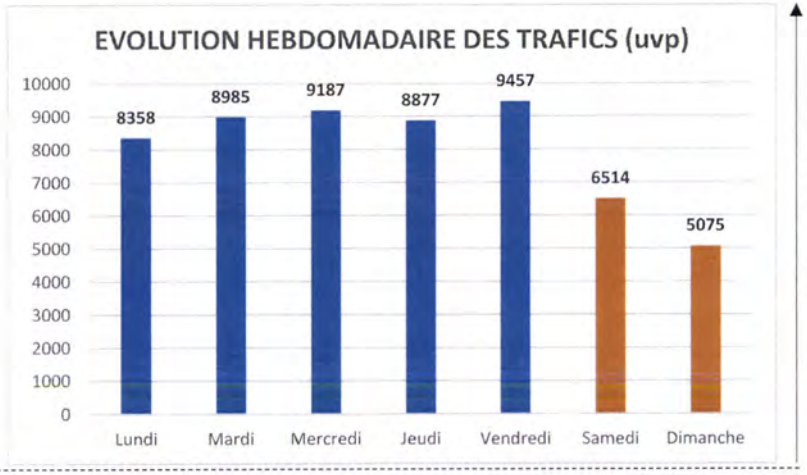
Création des nouvelles matrices d'affectation et calibrage des calculs de capacité en fonction du nouveau réseau viaire et de sa capacité géométrique

ANALYSE DE L'EXISTANT

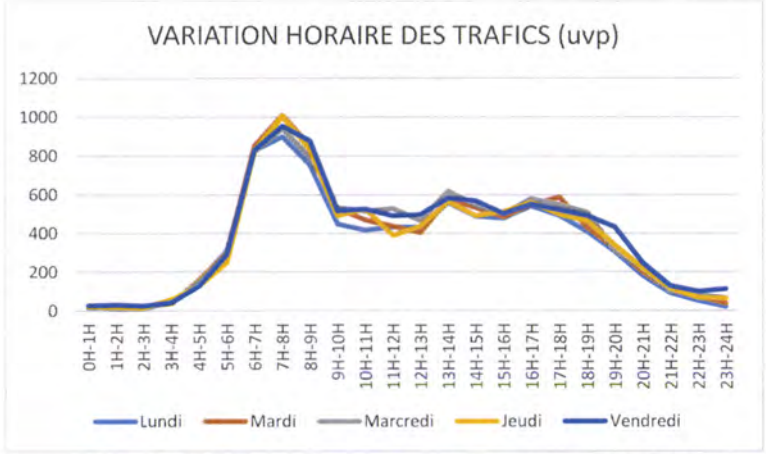
Reventin-Vaugris

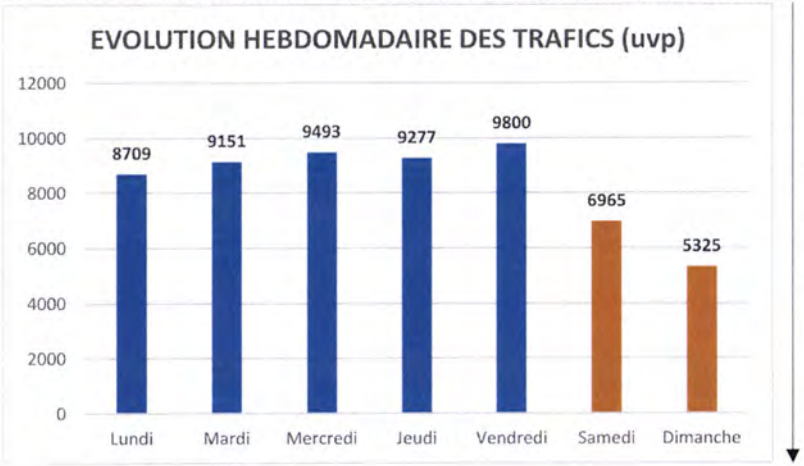
noesis

EVOLUTION JOURNALIERE ET HORAIRE DES TRAFICS :

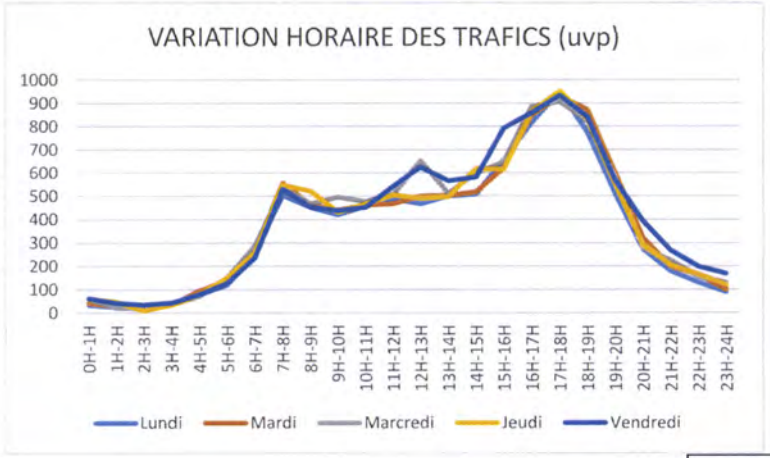


Vers Vienne





Vers Roussillon



La première étape de l'étude a consisté à établir le jour et les Heures de Pointes précises afin d'établir les comptages et les calculs de capacité sur les périodes les plus critiques de dimensionnement

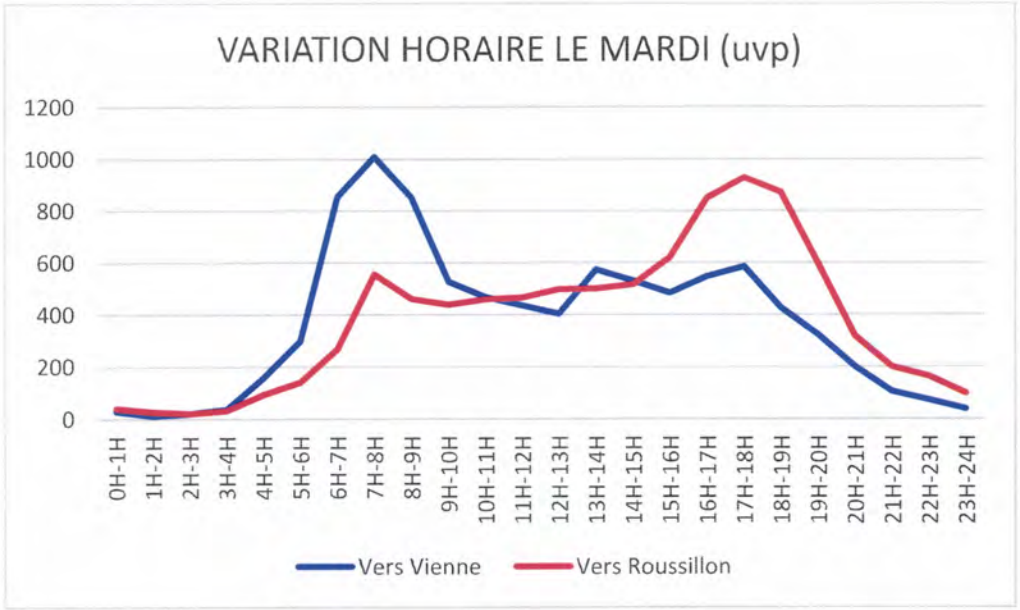
Si les vendredi et mercredi sont les jours les plus chargés en trafic, les heures de pointe sont plus marquées le jeudi et le mardi.

Dans le cadre de cette étude nous retiendrons donc les HPM et HPS du mardi

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
HPM	1400	1563	1473	1550	1480
HPS	1440	1512	1453	1446	1450

STRUCTURE DES TRAFICS

EVOLUTION HORAIRE SUR LE JOUR DE DIMENSIONNEMENT :



On retrouve des heures de pointes très marquées (au regard du trafic en journée) le matin et le soir. C'est l'Heure de Pointe du Matin (HPM) qui est la plus marquée (sens vers Vienne)

L'observation des conditions de circulation démontre des ralentissements essentiellement dus au fonctionnement des carrefours sur la RN7. Les ralentissements sont constants sur les heures de pointes et des créneaux critiques de l'ordre du ¼ d'heure sont même marqués par des effets de congestion pouvant aller au-delà du km.

HPM



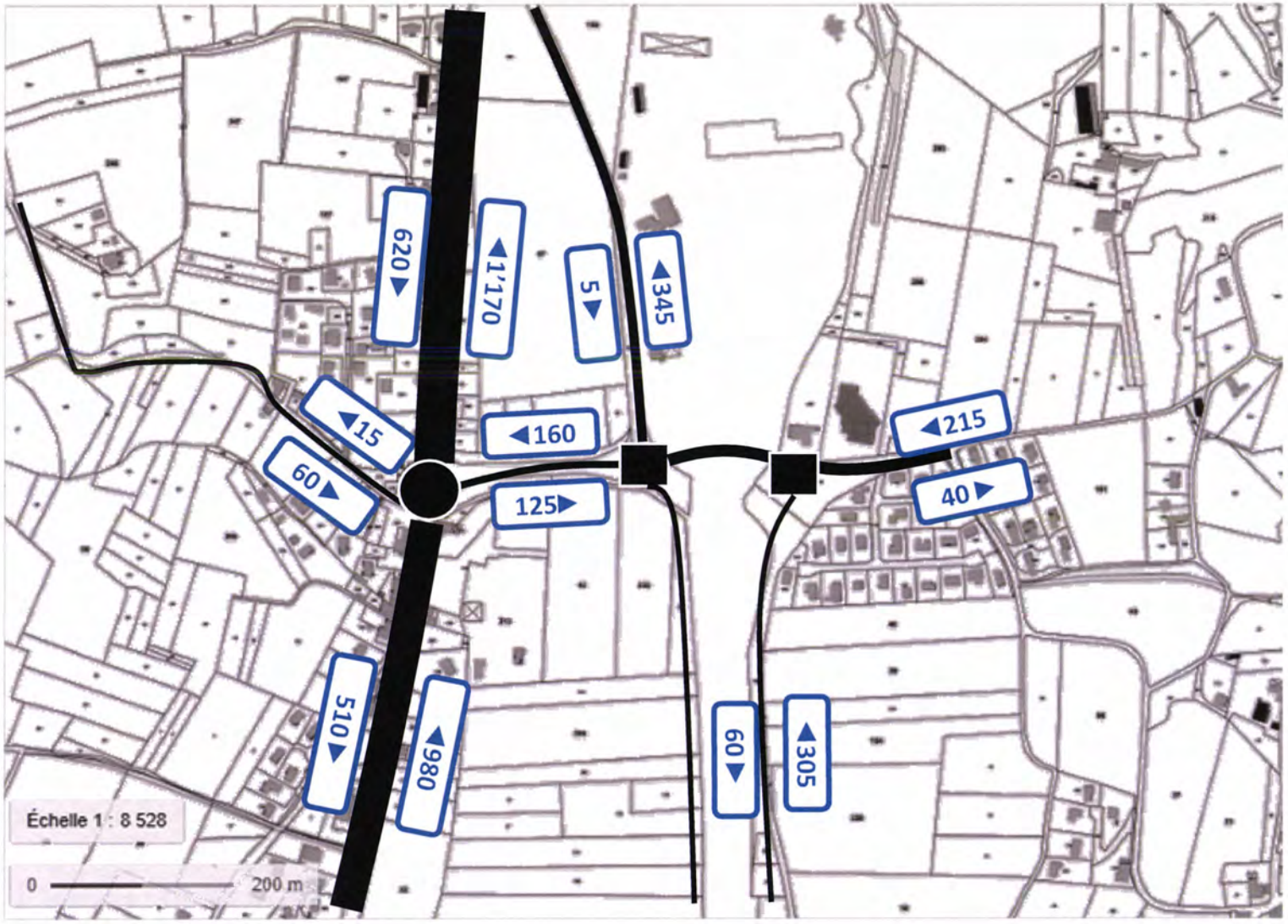
HPS



noesis

Reventin-Vaugris

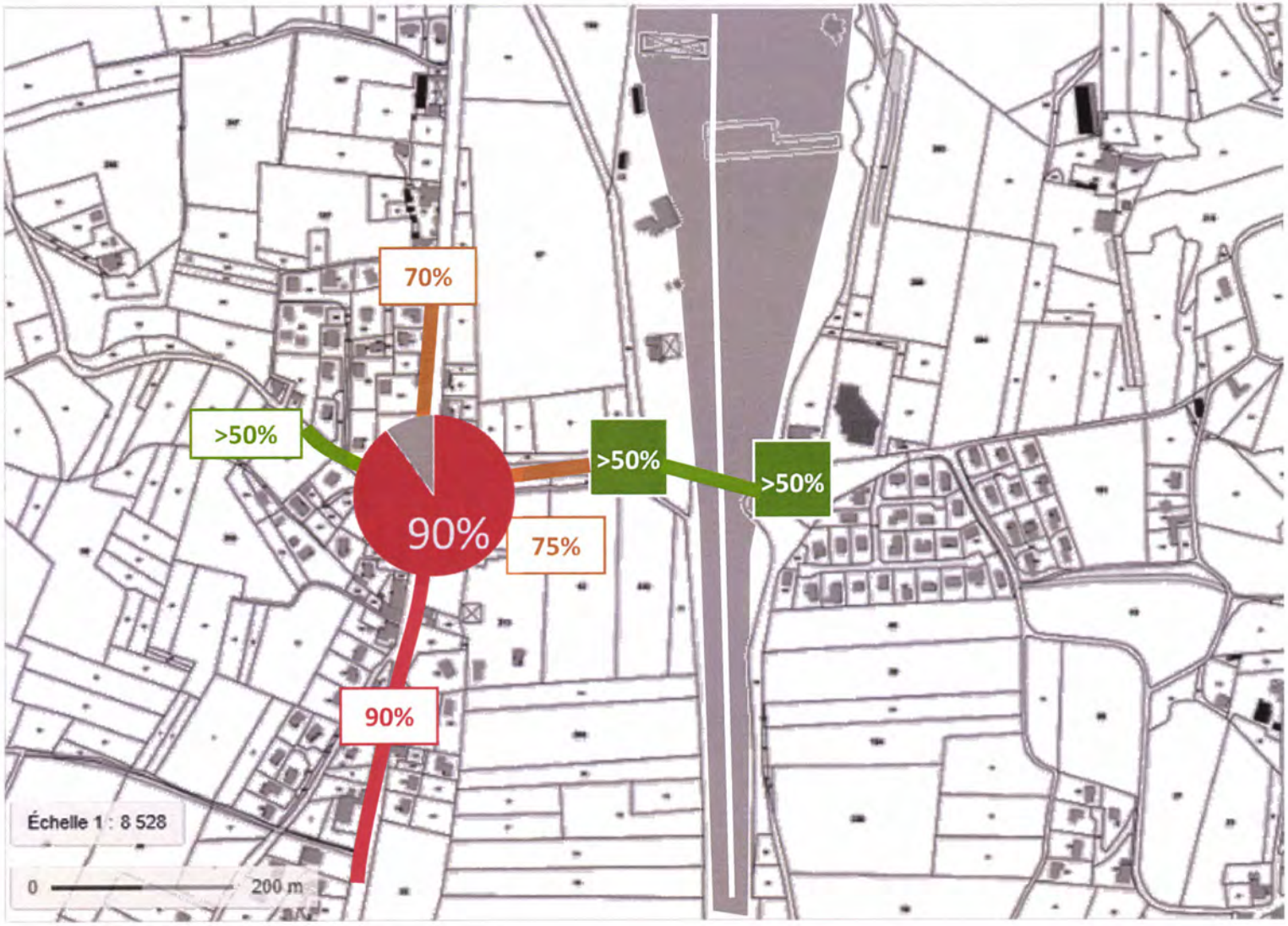
REPARTITION DES TRAFICS EN HPM - 2018



L'ensemble de la voirie est calibrée en 2x1 voie, ce qui réduit les capacités théoriques en section. Néanmoins avec un maximum de 1'170 uvp (unité de véhicule particulier) sur la partie Nord de la RN7 (direction Vienne), les capacités en section ne sont jamais atteintes (environ 20% de réserve de capacité).

Les effets de ralentissement congestion proviennent donc logiquement de la gestion des conflits de circulation en carrefour.

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPM - 2018



Le carrefour connaît une capacité critique globale (liée au mouvement le moins capacitaire) de 90%. Il fonctionne donc à capacité. La faible réserve de capacité explique l'instabilité du trafic et les variations entre ralentissement et congestion.

Sur la branche la plus sollicitée :

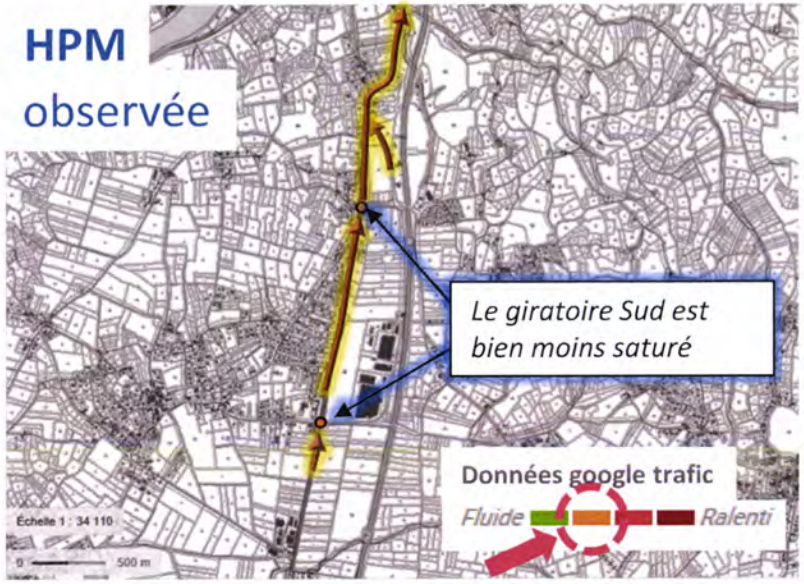
le temps d 'attente moyen de passage est de 37 secondes

la remontées de file moyenne de 21 mètres

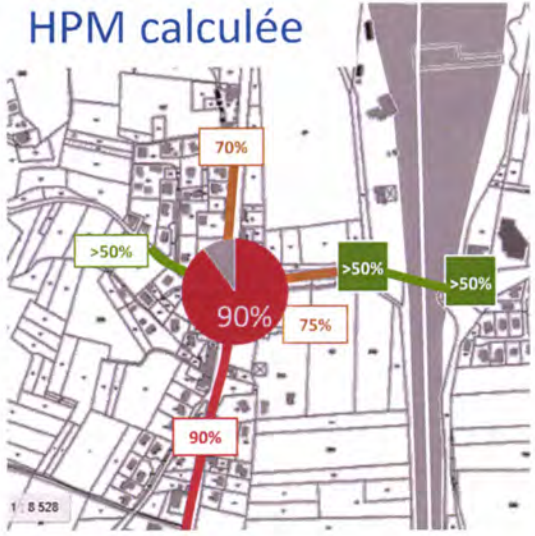
Les calculs théoriques de capacité s'avèrent optimistes au regard du calcul de remontée de file d'attente puisque qu'ils ne reflètent qu'une situation moyenne sur 1 heure. Or comme nous l'avons vu précédemment en période d'hyper pointe les ralentissements peuvent aller jusqu'à près d'un km.
Il est à noter que 3 branches sur 4 sont exploitées avec des capacités utilisées à plus de 75%, ce qui démontre une forte sollicitation globale du carrefour et de faibles réserves de gestion de trafics supplémentaires.

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPM - 2018

HPM observée



HPM calculée



Le logiciel de calcul démontre une certaine différence entre saturation calculée (remontée de file d'attente et temps d'attente moyen) et conditions de circulation observées (zone de ralentissement). Il convient de préciser les éléments méthodologiques et conceptuels qui expliquent cette différence :

- Les saturations calculées sont des saturations moyennes (moyenne sur une heure), elles ne reflètent pas les phénomènes d'hyperpointe (de l'ordre du ¼ d 'heure), il y a donc un lissage statistique effectué par un calcul moyen → Une extrapolation au ¼ d'heure permet d'envisager une multiplication par 5 des remontées de file calculées.
- Les comptages vidéos confirment cet élément avec une alternance entre périodes (d'environ 5 minutes), d'insertions ralenties et périodes d'insertion plus directes.
- Il existe une différence entre saturation (et donc remontée de file) et ralentissement. Le giratoire de la RN7 connait actuellement essentiellement une situation de ralentissement qui génèrent des remontées de ralentissement (circulation par à-coup) plus que des saturations (arrêt prolongé) → élément également corroboré par les comptages vidéo ainsi que par les relevés google trafic effectués en trafic habituel et sur le trafic le jour des comptages.

Les calculs présentés dans le rapport doivent donc être jugés comme « optimistes »:

- Ils ne visent pas a démontrer une situation partisane d'un effet de congestion surévalué.
- Ils permettent de comparer objectivement des situations calculées sur les différents horizons sans biais liés à une comparaison entre situation observée et projection calculée.
- Il convient donc bien de comparer des capacités calculées entre elles selon la même méthode et les dégradations dysfonctionnelles analysées sont donc directement évaluables.

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPM - 2018

ILLUSTRATION DES PHENOMENES D'HYPERPOINTE





Délai de 3 minutes

Le giratoire fonctionne en mode « dégradé », une file d'attente continue est créée entre la branche de sortie et la branche d'entrée. L'insertion est donc perturbée et on observe des remontées de file d'attente en situation d'hyperpointe congestionnée qui correspondent au temps calculés (environ 20 mètres).

3 minutes plus tard, l'à-coup de congestion est passé et le giratoire repasse en fonctionnement classique. L'insertion est plus fluide mais les remontées de file de ralentissement persistent sur des longueurs importantes



Sur cette même période les relevés GPS google trafic confirment ces éléments avec un niveau de saturation de l'ordre du ralentissement (code orange) et non de la congestion.

noesis

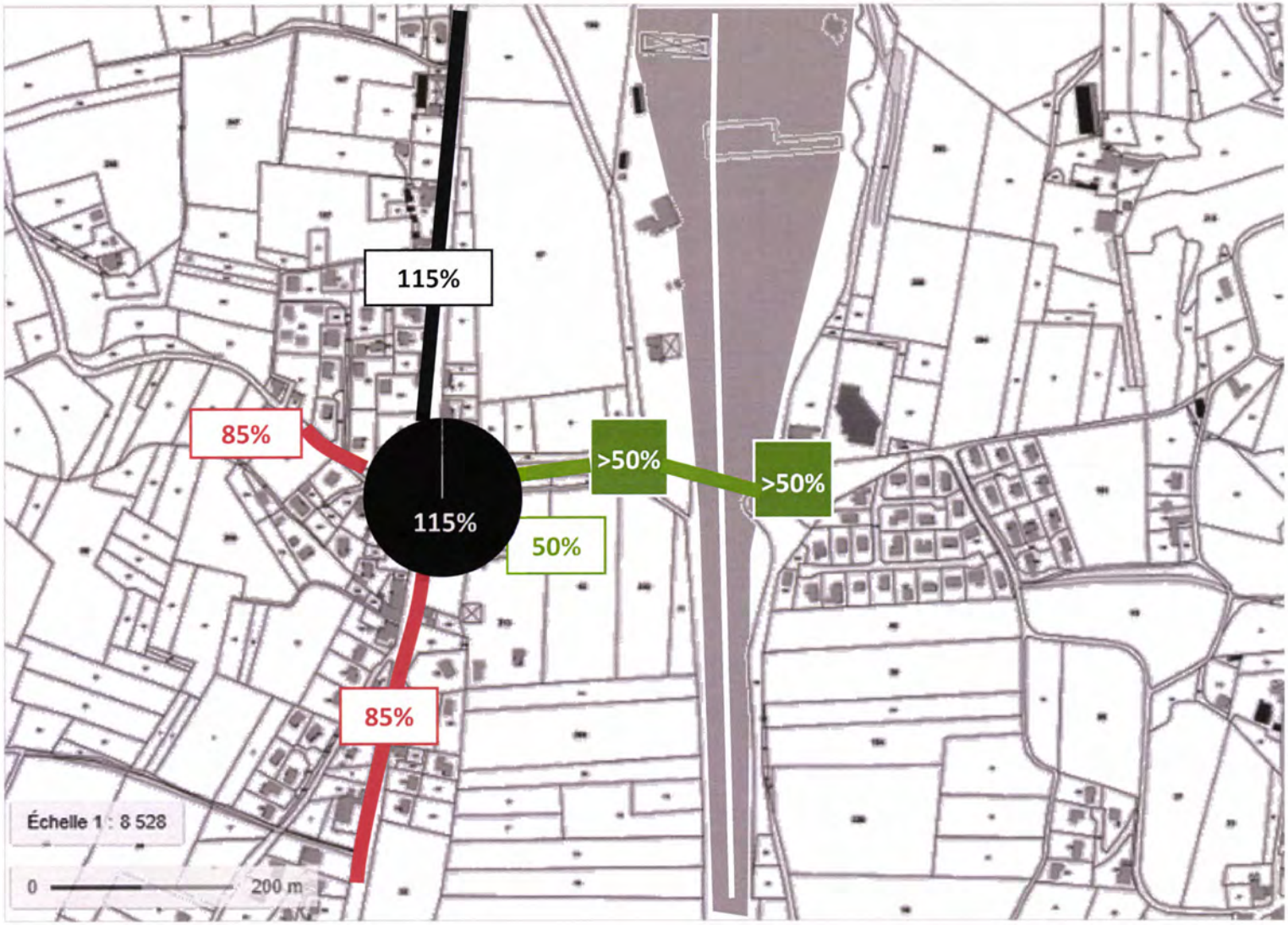
REPARTITION DES TRAFICS EN HPS - 2018



Avec un maximum de trafic à 1'365 véhicules sur la RN7 Nord dans le sens Vienne – Roussillon, la voirie fonctionne en ce point à capacité, il n'existe pas de réserve.

Sur le reste du réseau les charges de trafic ne remettent pas en cause les capacités en section.

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPS - 2018



On retrouve donc logiquement une capacité utilisée dégradée à plus de 115% en lien avec la section la plus chargée.

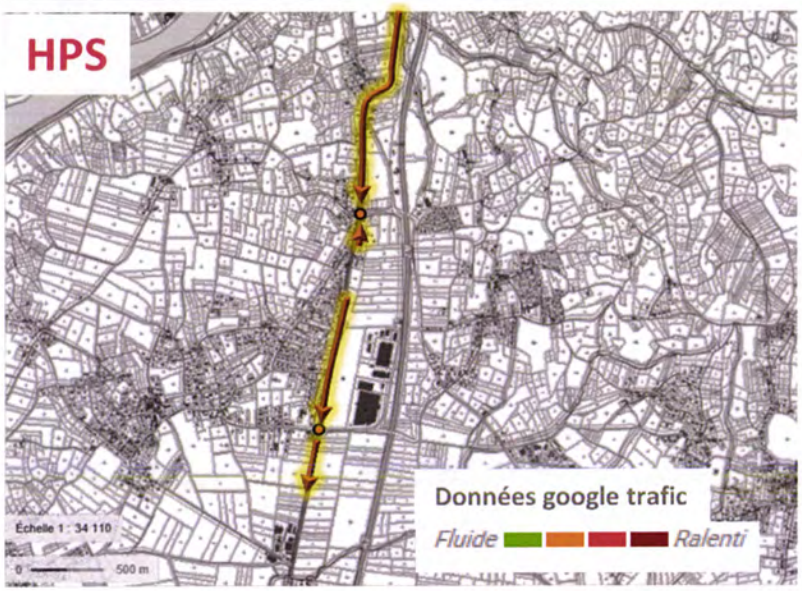
Il est une nouvelle fois à noter que 3 branches sur 4 sont marquées par des capacités utilisées à plus de 85%.

Sur la branche la plus sollicitée :

le temps d'attente moyen de passage est de 75 secondes

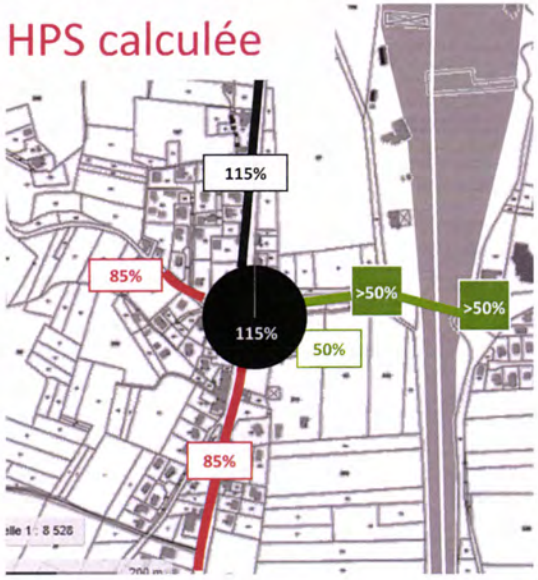
la remontées de file moyenne de 65 mètres

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPS - 2018





HPS calculée



noesis

Réventin-Vaugris

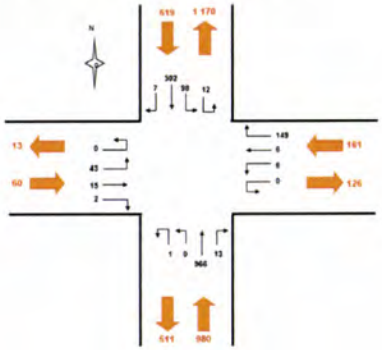
ANALYSE DES TRAFICS PROJETES

Reventin-Vaugris

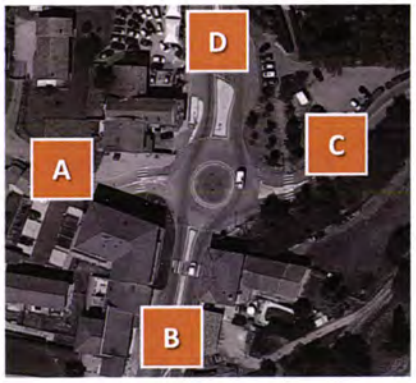
noesis

PROJECTION DES TRAFICS – 2021 / 2028 / 2036

TRAFICS ACTUELS :



PRINCIPES GEOMETRIQUES :



TRAFICS PROJETES :

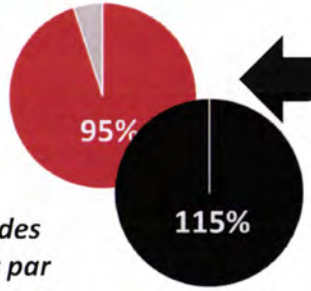
Projection fil de l'eau (sans échangeur) – hypothèse modèle Vinci et analyse démographique

	Carrefour RN				
	HPM 2021				
Taux		A	B	C	D
0,45%	A	0	2	16	47
1,80%	B	0	1	14	1042
0,75%	C	6	6	0	154
0,50%	D	7	544	99	12

Affectation différenciée

Analyse des reports d'itinéraires en lien avec le nouveau réseau et ses géométries

TRAFIC IMPACTE PAR L'ECHANGEUR				
	A	B	C	D
A			27	-23
B			383	-327
C	3	36		-28
D	-3	-36	8	



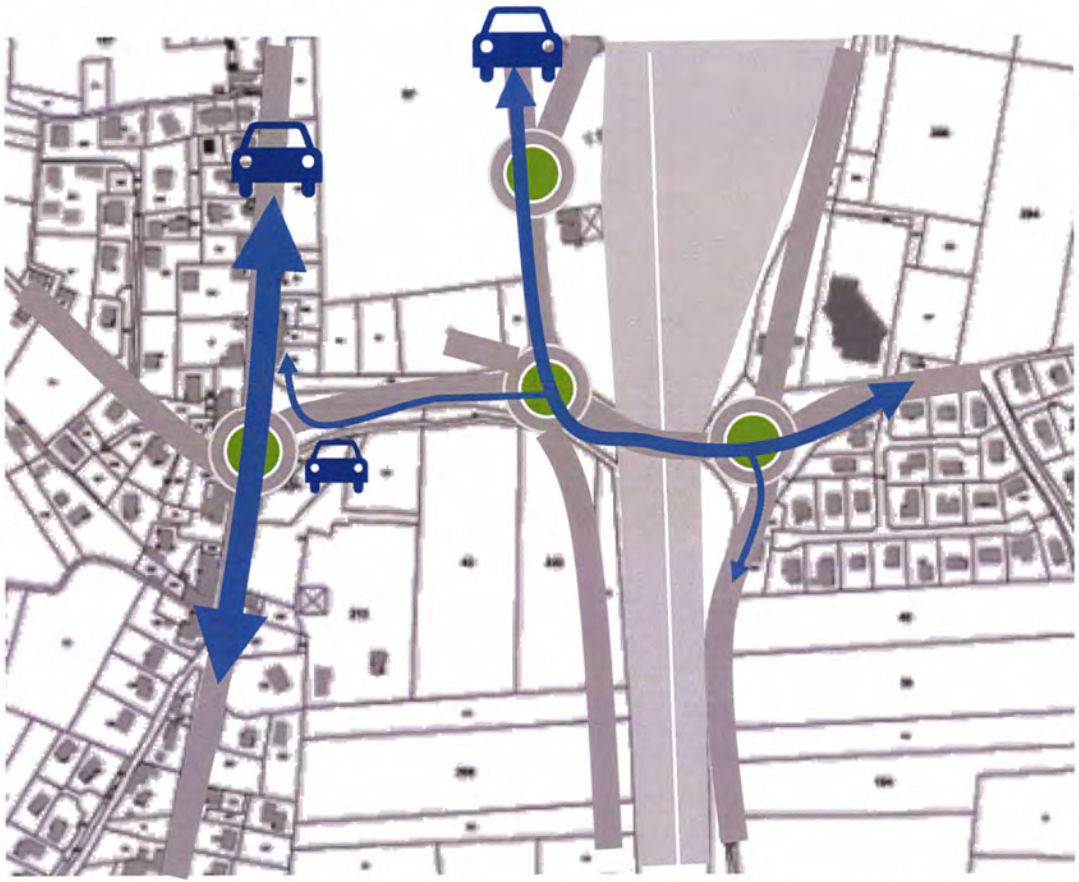
Analyse des capacités par carrefour

Réajustement et établissement des matrices définitives

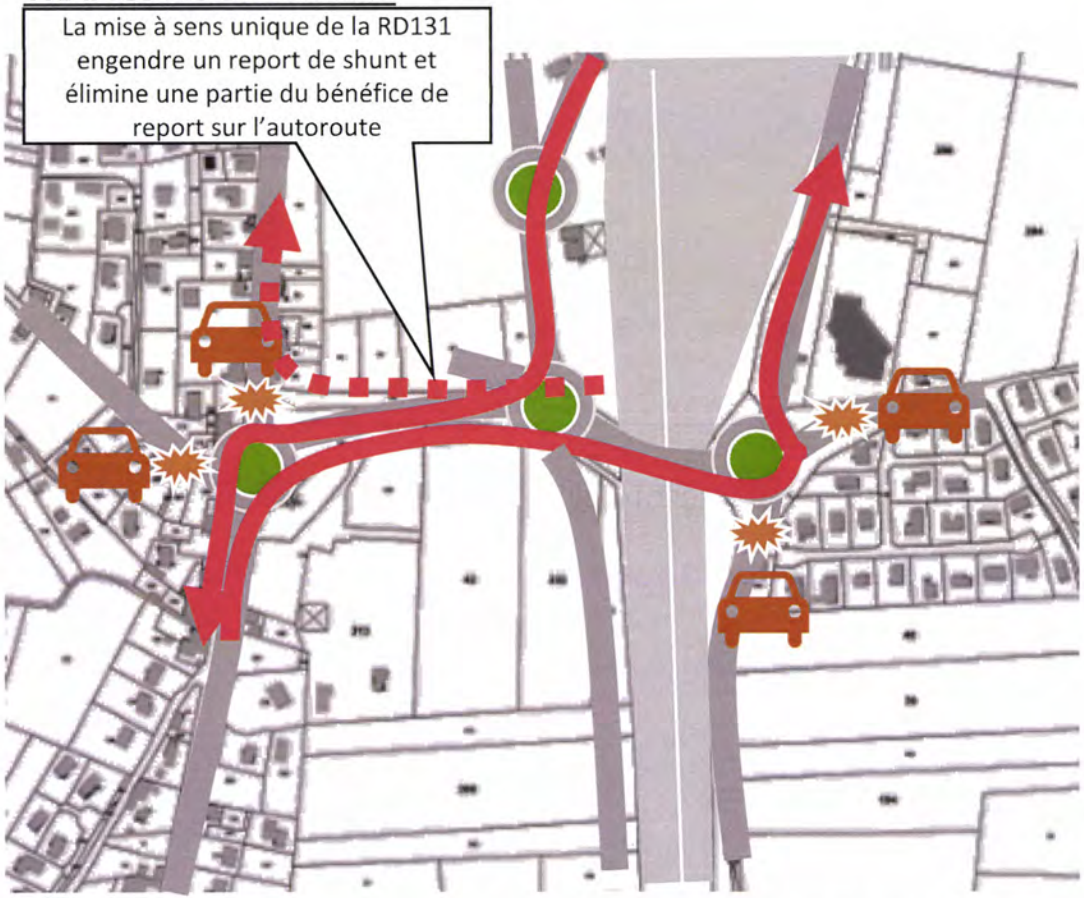
HPM 2021				
	A	B	C	D
A	0	2	43	24
B	0	1	396	769
C	9	42	0	130
D	4	508	109	12

PRINCIPAUX EFFETS DU NOUVEAU RESEAU

TRAFICS SOULAGES :



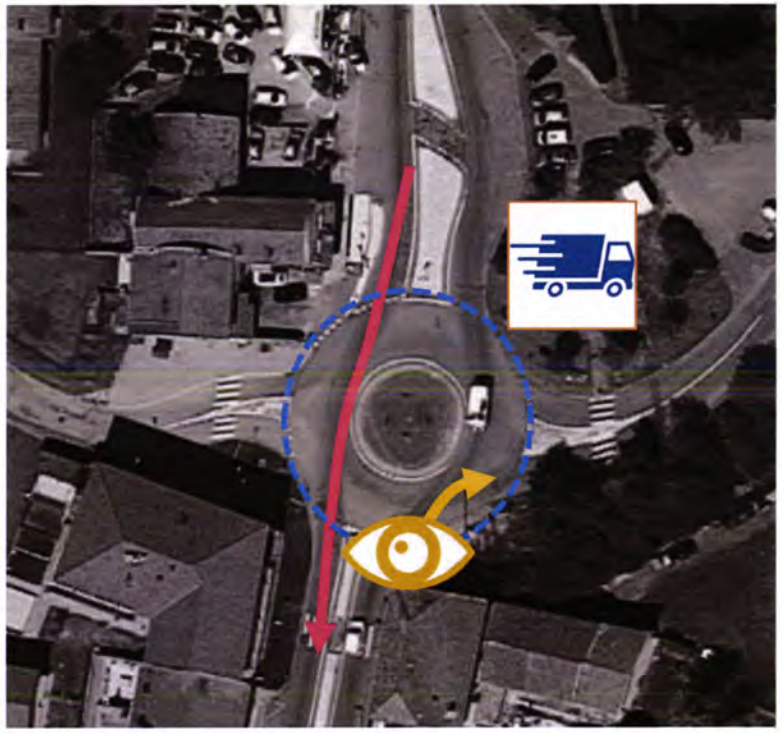
TRAFICS AUGMENTES :

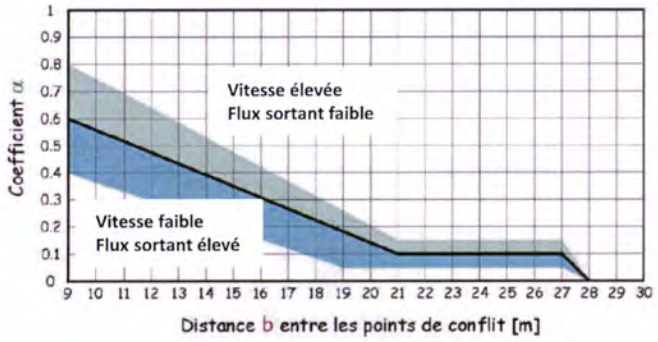


Le nouveau fonctionnement du carrefour giratoire RN7 aura pour principal effet de diminuer les mouvements « tout droit » Sud-Nord. Une partie de ce flux demeurera néanmoins car seule une part du trafic reste intéressée par un usage autoroutier. Cependant les charges de trafic ne diminuerons pas sur l'ensemble du giratoire (augmentation sensible du fait d'un effet d'attractivité) et d'importants mouvements tournants seront créés à l'origine et à destination de l'autoroute. Il est important de noter que ces mouvements (notamment le sens autoroute vers Roussillon) sont les plus impactants pour la capacité du giratoire car ils bloquent / gênent l'ensemble des voies d'entrée dudit giratoire. La mise à sens unique de la route des Côtes d'Arey, si elle a pour objectif d'éviter Les shunts, renforce la pression sur le giratoire de la RN

PRINCIPAUX EFFETS DU NOUVEAU RESEAU

EFFETS GEOMETRIQUES :







Lors d'une étude de modélisation/simulation informatique, telle que menée lors de l'étude de comparaison des variantes, la capacité d'un carrefour (et donc son attractivité) n'est analysée que globalement au regard :

- De la charge globale du carrefour (principalement)
- Du niveau hiérarchique donné au carrefour (dimensionnement simplifié).

Or, si ces calculs sont suffisants pour apprécier globalement des effets à l'échelle d'un grand territoire, ils sont insuffisants pour apprécier ponctuellement des risques de dysfonctionnements particuliers (ce qui est le cas sur le giratoire de la RN7 comme nous le verrons ci-après).

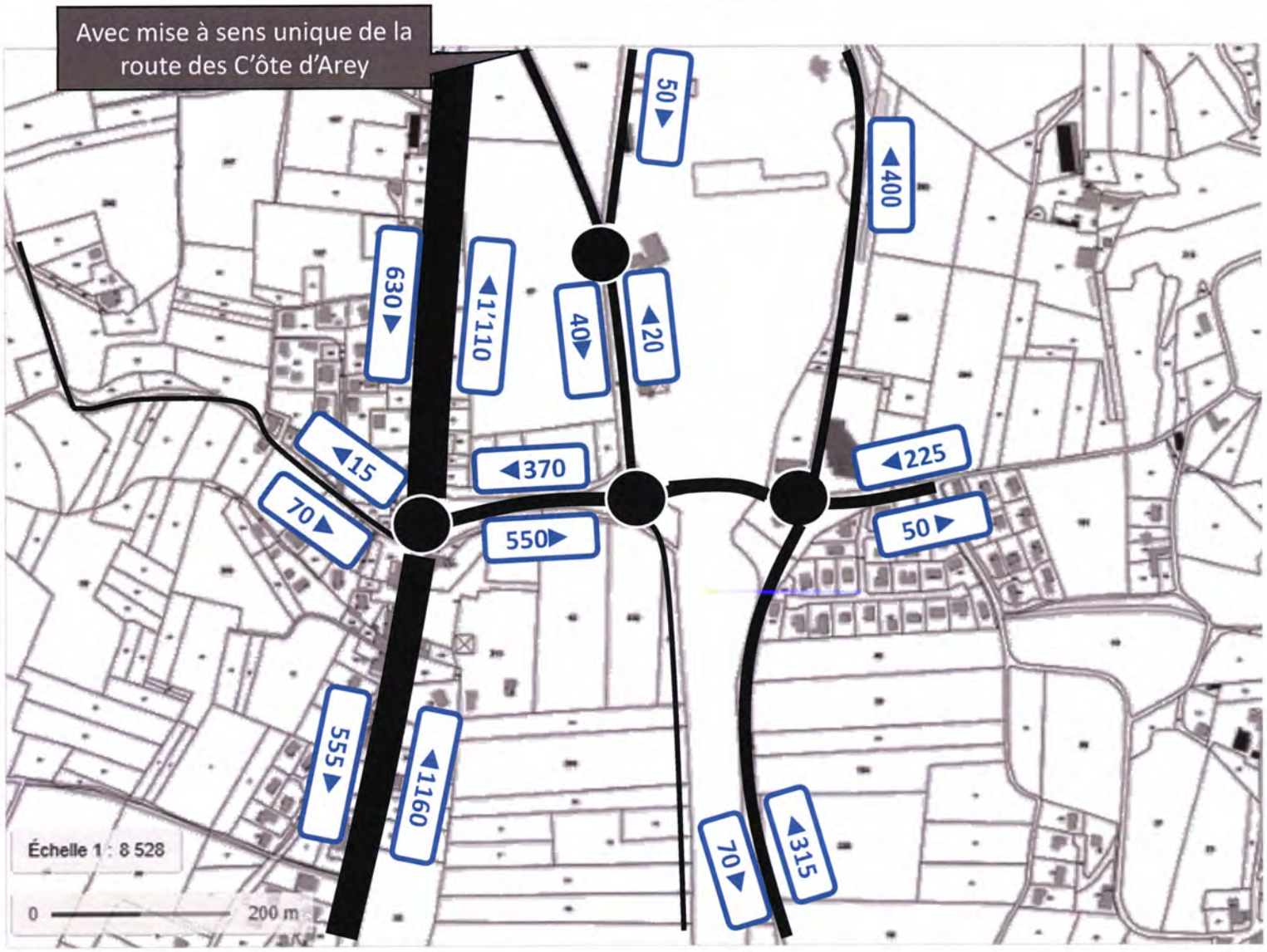
En effet, seul un calcul de capacité précis permet de déterminer un niveau de fonctionnement/dysfonctionnement d'un carrefour. Pour rappel, la finesse d'un calcul de capacité réside dans les points suivants :

- Analyse pour chaque branche du volume au point de conflit entre trafic entrant et trafic dans l'anneau.
- Degré de gène du trafic sortant en fonction du volume et de la visibilité avec le trafic entrant et donc largeur de l'ilot séparateur.
- Dans le même ordre, vitesse du trafic sortant et donc aléa de prise de décision d'insertion pour le trafic entrant dans le giratoire.

Le giratoire RN7 apparaît particulièrement peu ergonomique de ces points de vue; les conditions géométriques renforcent d'autant cette perte de capacité:

- Une géométrie assez tangentielle et donc des vitesses en « tout droit » élevées.
- Des largeurs d'ilots séparateurs minimales et donc des gènes importantes à la visibilité lors de l'insertion.
- Un diamètre et une largeur d'anneau peu propices à la circulation des PL.

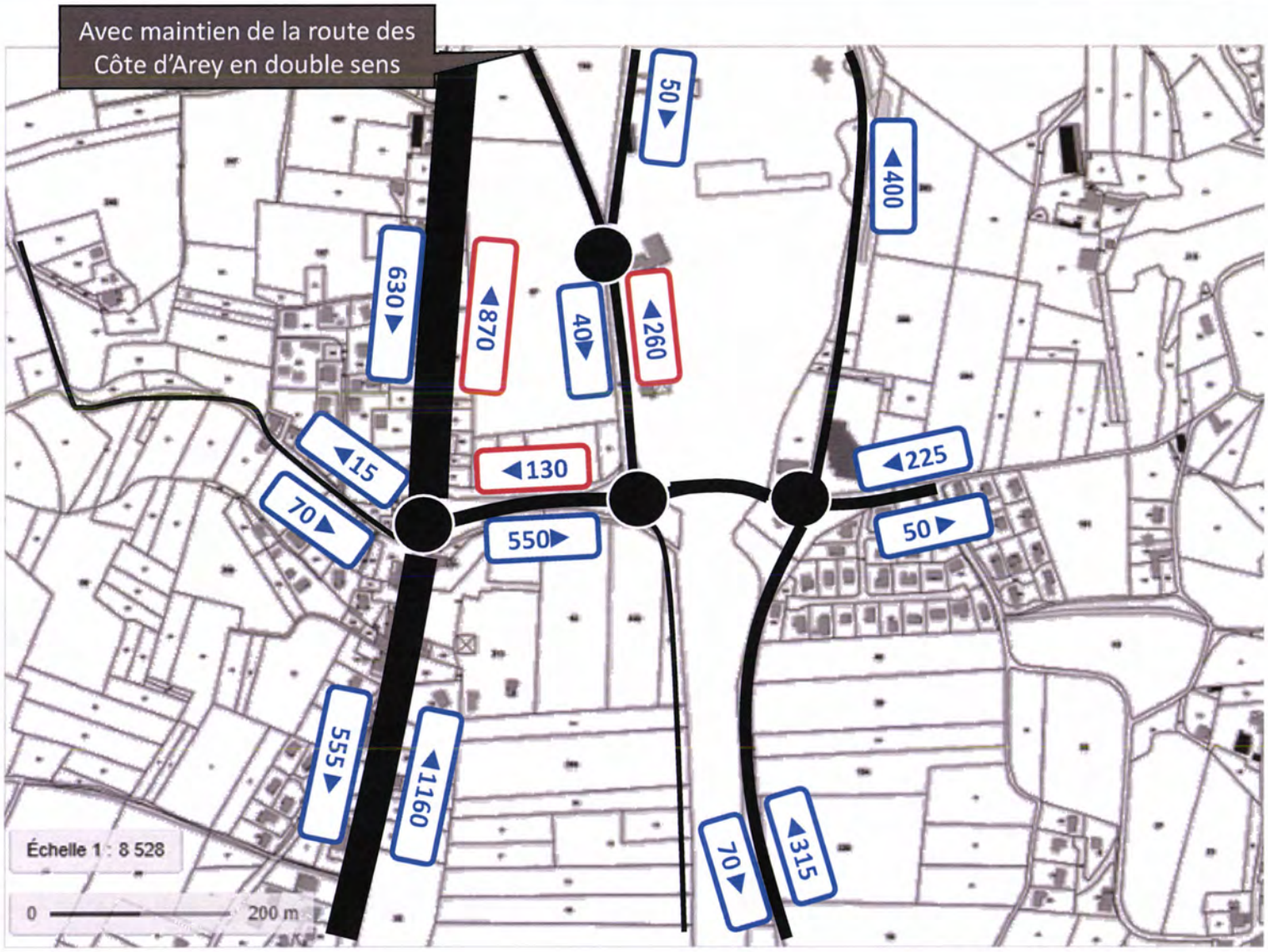
REPARTITION DES TRAFICS EN HPM - 2021



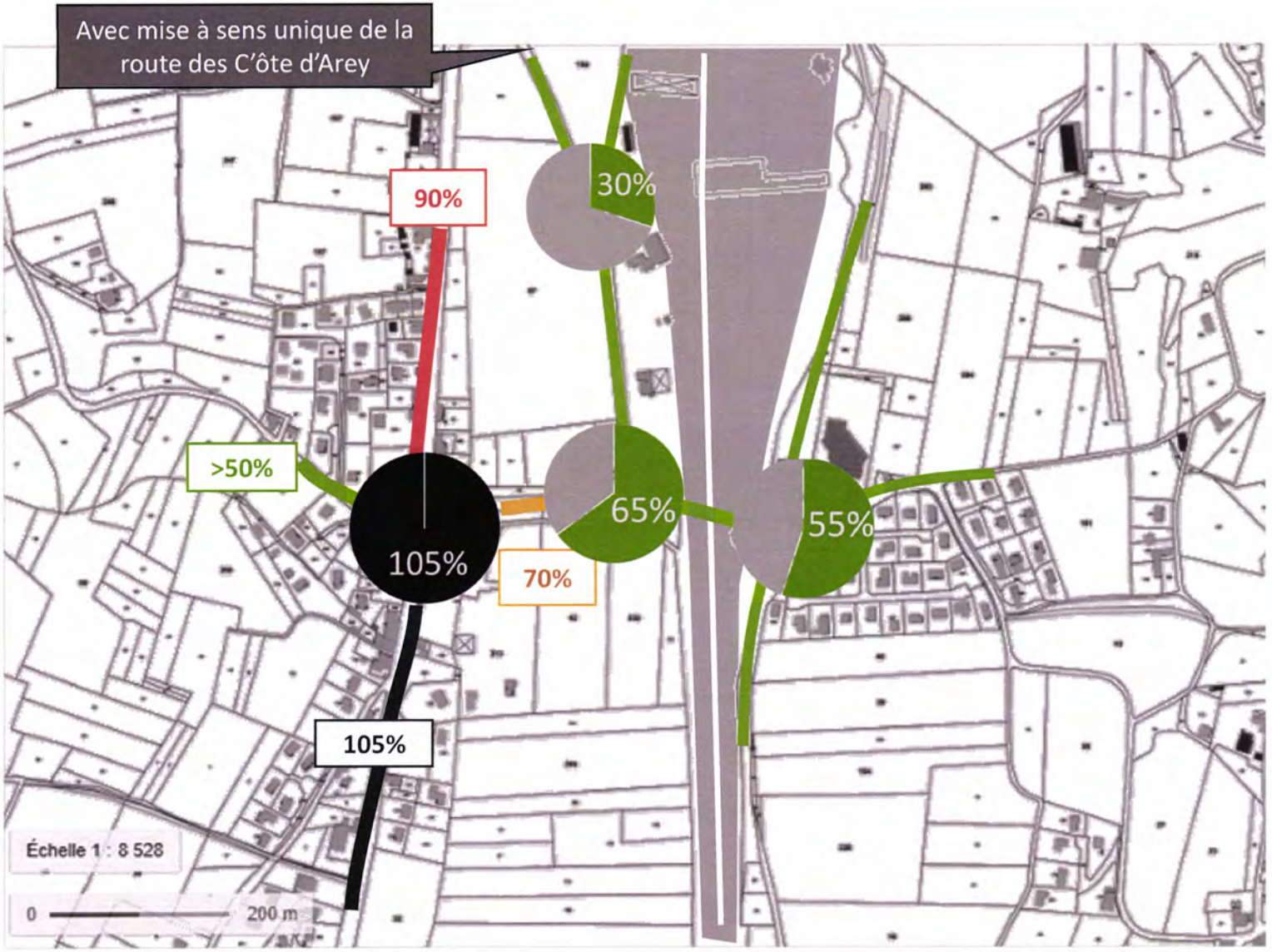
La projection des nouveaux trafics en rapport avec l'ouverture d'un échangeur sur le secteur démontre en effet une diminution significative des trafics sur le Nord de la RN7 dans le sens vers Vienne, de l'ordre de 300 véhicules si jamais le route des Côte d'Arey reste en double sens. Si ce n'est pas le cas, la diminution des trafics est bien moins notable car le shunt par la route des Côtes d'Arey n'étant plus possible, une partie de ce trafic se déversera sur la RN (véhicules n'étant pas intéressés par l'autoroute).

A l'inverse, la D131 en lien entre les deux parties du village de Reventin se charge fortement. Cette augmentation des charges et l'importance des flux PL en lien avec l'autoroute peut laisser préfigurer des conditions de circulation peu confortables (voire insécuritaires) sur le pont de l'autoroute qui dispose d'un profil en travers limité, non prévu pour une circulation structurante (exemple de 2PL qui se croisent).

REPARTITION DES TRAFICS EN HPM - 2021



CAPACITE DES CARREFOURS EN HPM - 2021



Il est à noter que le carrefour voit sa capacité déterminante (liée au mouvement le plus difficile) se dégrader en HPM (passage de 90% à 105% qui ne correspond pas aux effets seuls de l'évolution fil de l'eau). D'autre part, le report de trafic de la route des Côte d'Arey (dans la configuration où celle-ci est mise à sens unique) dégrade l'ensemble du fonctionnement du giratoire avec une capacité qui passe à 90% sur le branche Nord.

Sur la branche la plus sollicitée :

le temps d 'attente moyen de passage est de 50 secondes

la remontée de file moyenne de 90 mètres

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPM - 2021



Si globalement, la nouvelle typologie d'écoulement des trafics permet de soulager 2 voies sur 4 en comparaison de la situation actuelle (du fait notamment de la diminution des mouvements Sud-Nord), il est à noter que le carrefour voit sa capacité déterminante (liée au mouvement le plus difficile) se dégrader en HPM (passage de 90% à 105% qui ne correspond pas aux effets seuls de l'évolution fil de l'eau).

Sur la branche la plus sollicitée :

le temps d 'attente moyen de passage est de 50 secondes

la remontée de file moyenne de 90 mètres

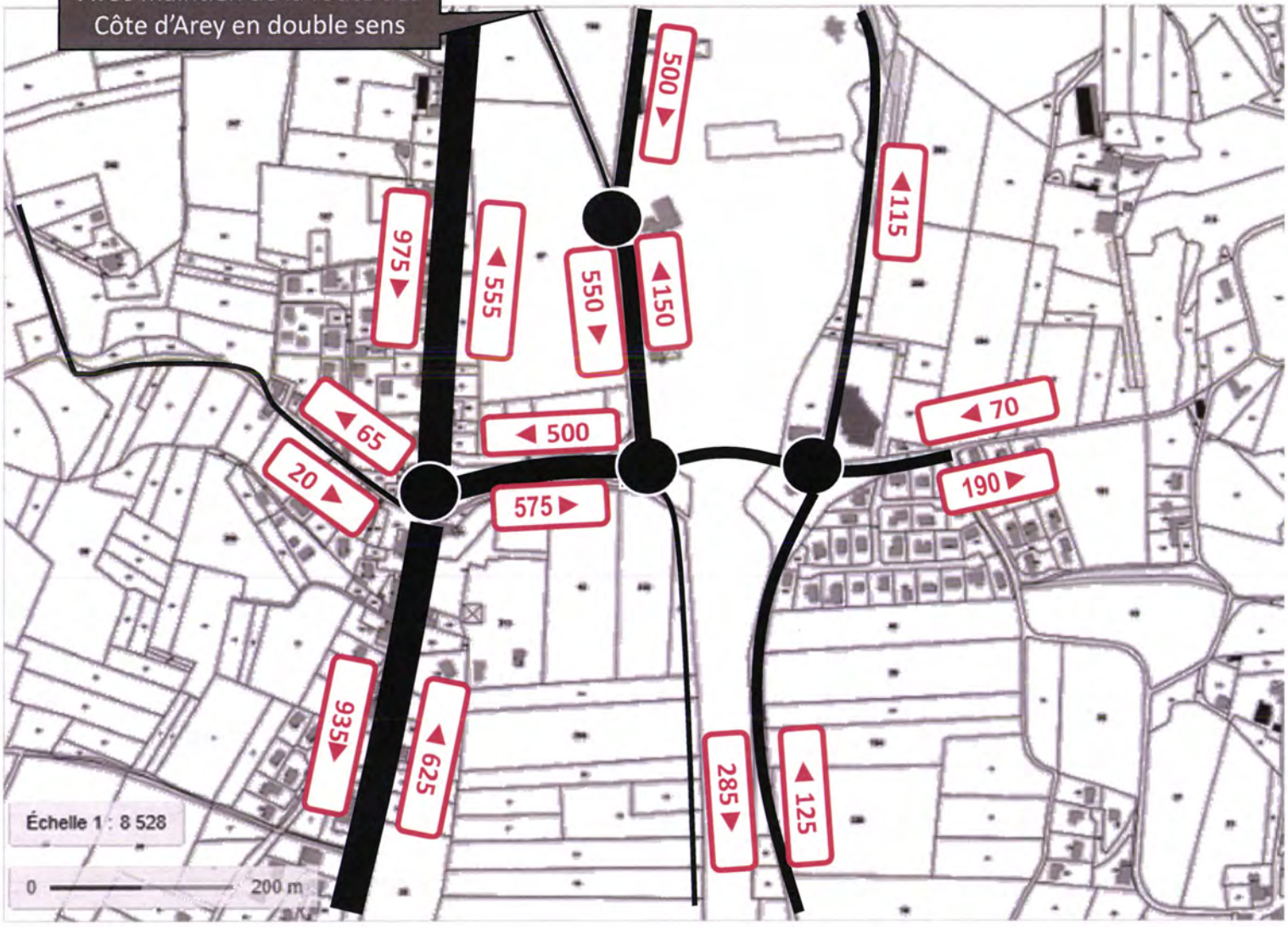
REPARTITION DES TRAFICS EN HPS - 2021



En HPS, on note une diminution dans le sens pendulaire inverse, à savoir vers Roussillon.

Les trafics sur la D131 en lien avec les deux parties du village de Reventin et Vaugris s'avèrent encore plus importants qu'en HPM avec des volumes à peu près équivalents dans les 2 sens de circulation.

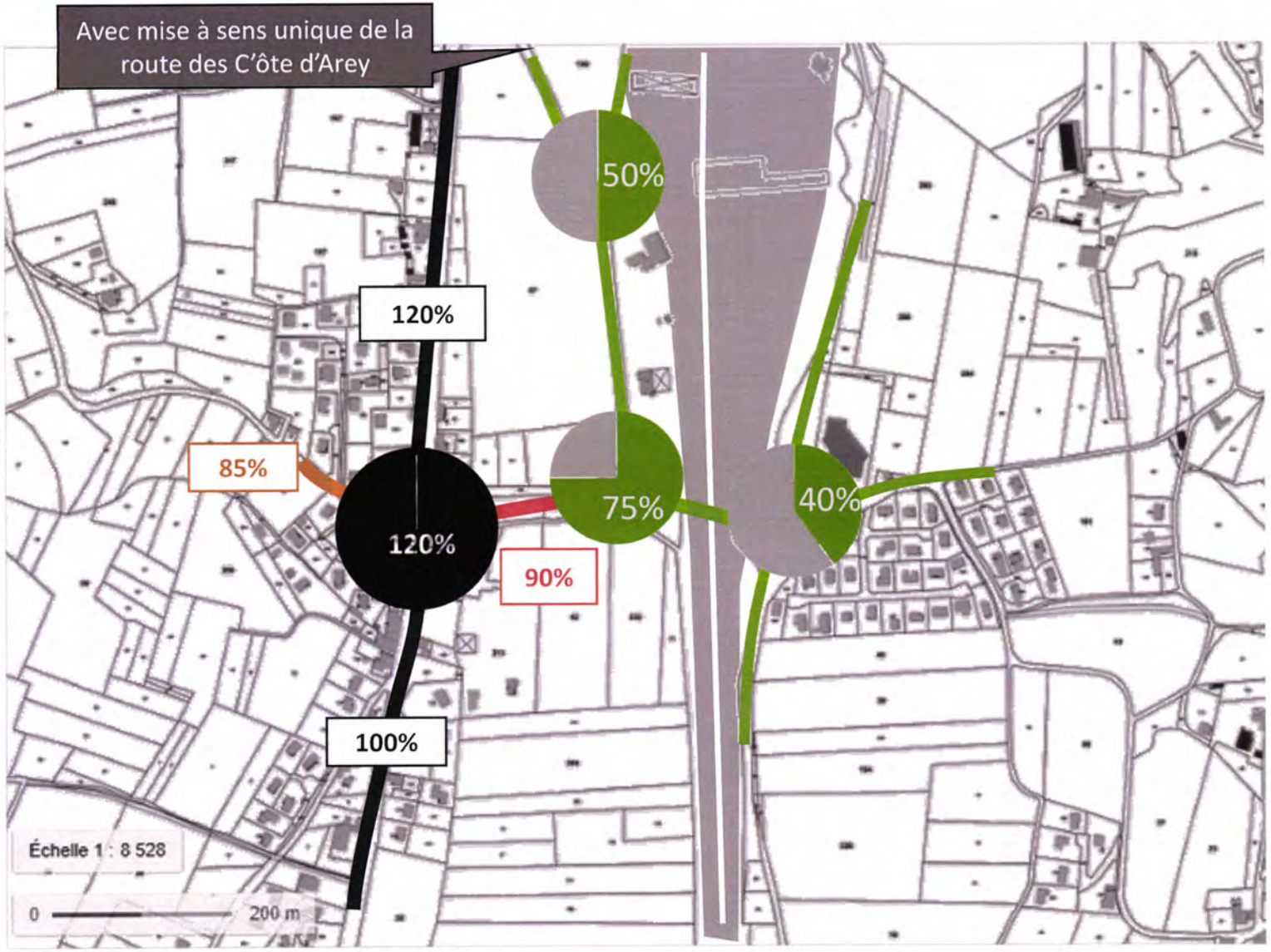
REPARTITION DES TRAFICS EN HPS - 2021



En HPS, on note une diminution similaire à celle constatée en HPM mais dans le sens pendulaire inverse, à savoir vers Roussillon.

Les trafics sur la D131 en lien avec les deux parties du village de Reventin et Vaugris s'avèrent encore plus importants qu'en HPM avec des volumes à peu près équivalents dans les 2 sens de circulation.

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPS - 2021



Globalement, on retrouve un niveau de capacité du giratoire RN7 se dégrade par rapport à celui constaté en 2018 (120% contre 115%).
De plus, on constate une dégradation des capacités utilisées sur quasiment l'ensemble des voies du giratoire.

La capacité sur la branche Sud est notamment dégradée par l'effet de manque de visibilité en rapport entre flux sortants, entrants et dans l'anneau qui nuit à une insertion facile (comme expliqué auparavant).

Sur la branche la plus sollicitée :

- le temps d'attente moyen de passage est de 70 secondes
- la remontée de file moyenne de 60 mètres

Sur le reste des carrefours un risque de remontée de file depuis le giratoire RN peut engendrer une autocongestion du carrefour de LRD131 bien que les réserves de capacité apparaissent suffisantes

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPS - 2021



Globalement, on retrouve un niveau de capacité du giratoire RN7 équivalent à celui constaté en 2018.

Cependant, on constate une dégradation des capacités utilisées sur quasiment l'ensemble des voies du giratoire.

La capacité sur la branche Sud est notamment dégradée par l'effet de manque de visibilité en rapport entre flux sortants, entrants et dans l'anneau qui nuit à une insertion facile (comme expliqué auparavant).

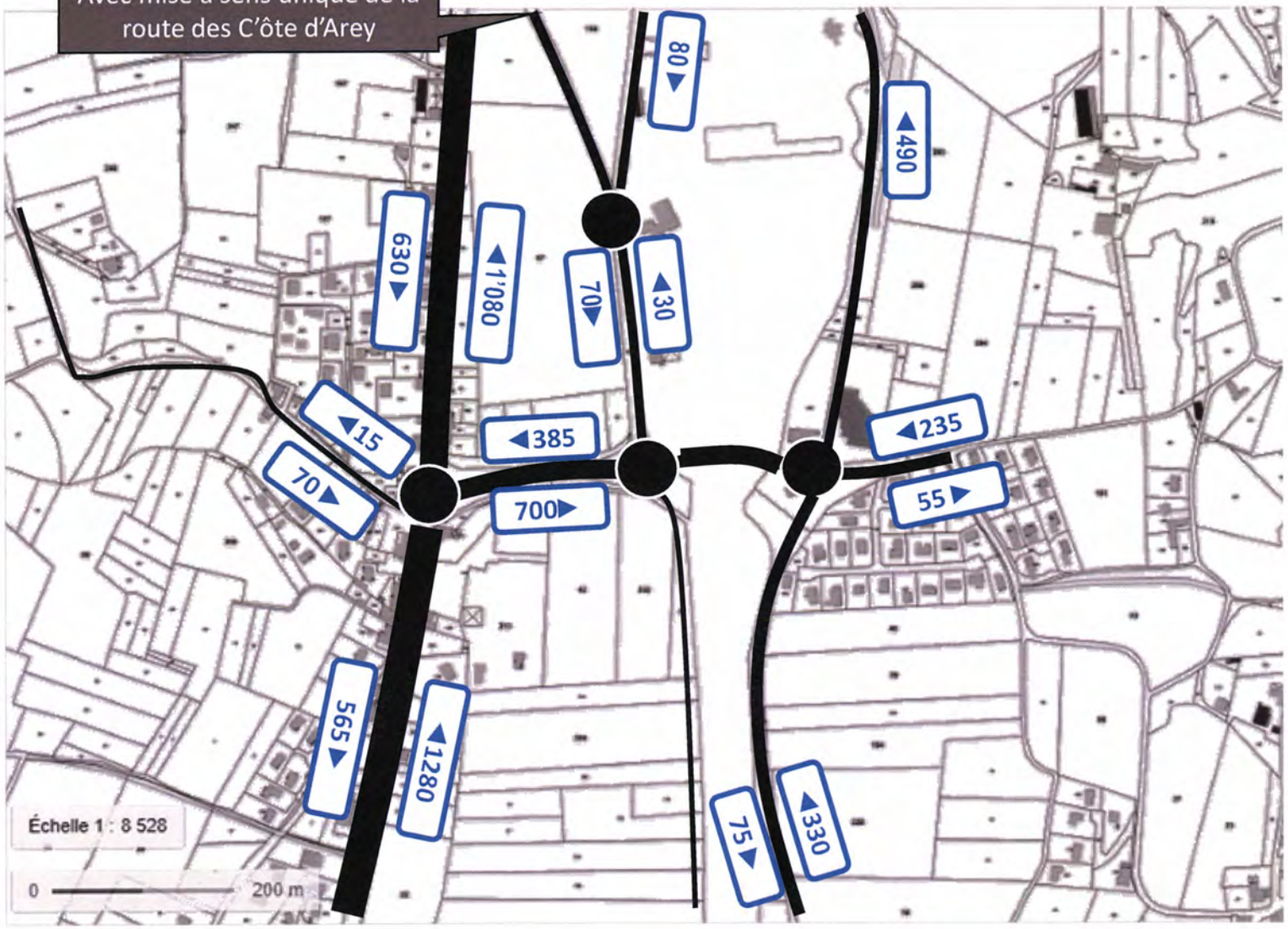
Sur la branche la plus sollicitée :

le temps d'attente moyen de sage est de 70 secondes

la remontée de file moyenne 0 mètres

Sur le reste des carrefours aucun dysfonctionnement n'est à prévoir.

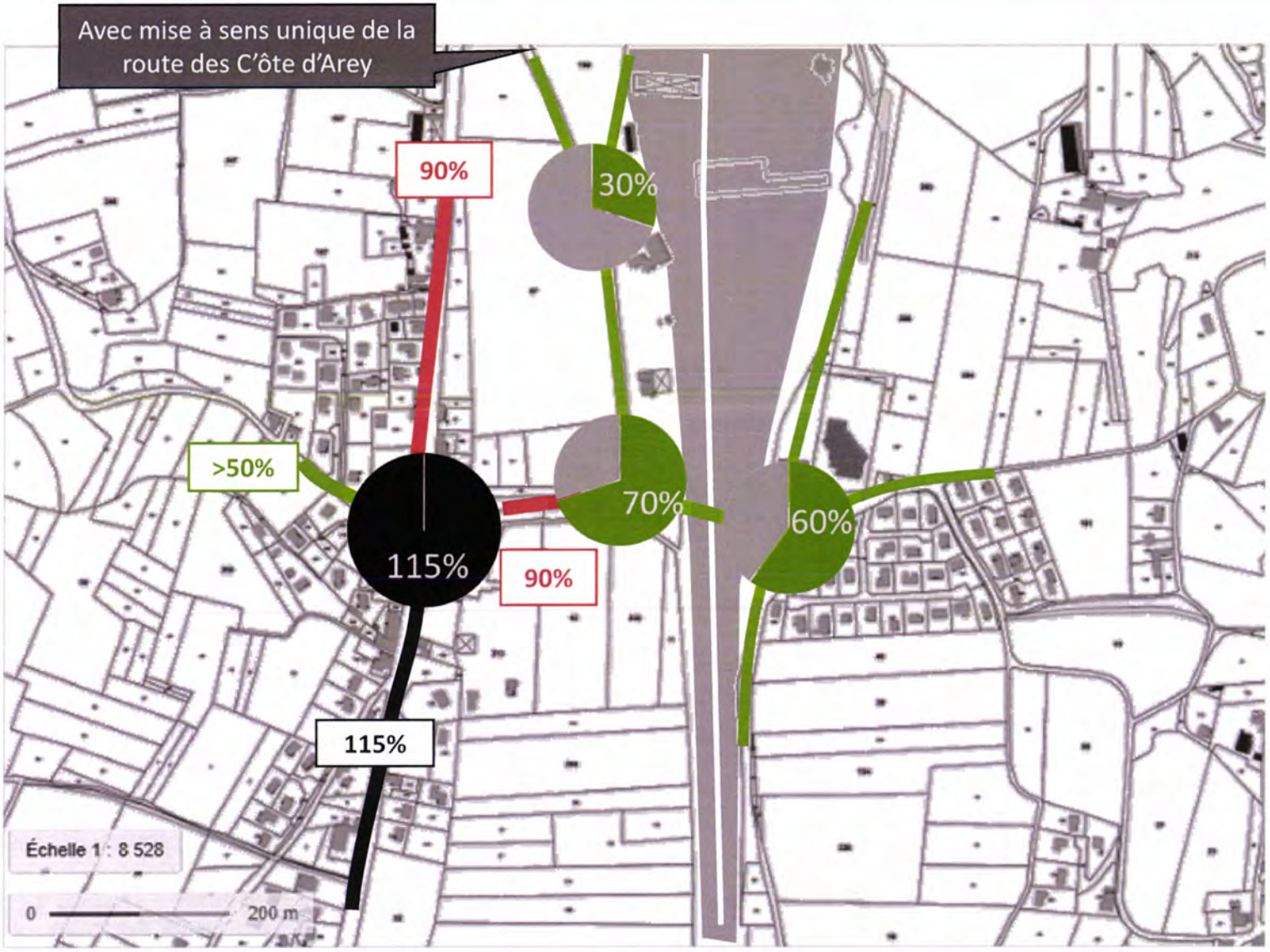
REPARTITION DES TRAFICS EN HPM - 2028



En 2028, aucun autre effet que l'évolution tendancielle portée par la concrétisation des projets d'aménagement du territoire et d'évolution démographique n'est à prévoir.

Le réseau se comporte de manière similaire aux mouvements décrits en 2021.

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPM - 2028



La capacité globale du carrefour RN7 passe de 105% à 115%. Cette dégradation correspond à un fonctionnement de type dégradé instable où chaque épiphénomène trafic est susceptible d'engendrer des phénomènes de congestion s'auto accumulant.
La branche D131 se dégrade également et atteint un niveau où les réserves de capacité ne sont plus optimisées.

Sur la branche la plus sollicitée :

le temps d'attente moyen de passage est de 65 secondes

la remontée de file moyenne de 115 mètres

REPARTITION DES TRAFICS EN HPS - 2028



En 2028, aucun autre effet que l'évolution tendancielle portée par la concrétisation des projets d'aménagement du territoire et d'évolution démographique n'est à prévoir.

Le réseau se comporte de manière similaire aux mouvements décrits en 2021.

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPS - 2028



La capacité globale du giratoire RN7 passe de 110% à 115%.

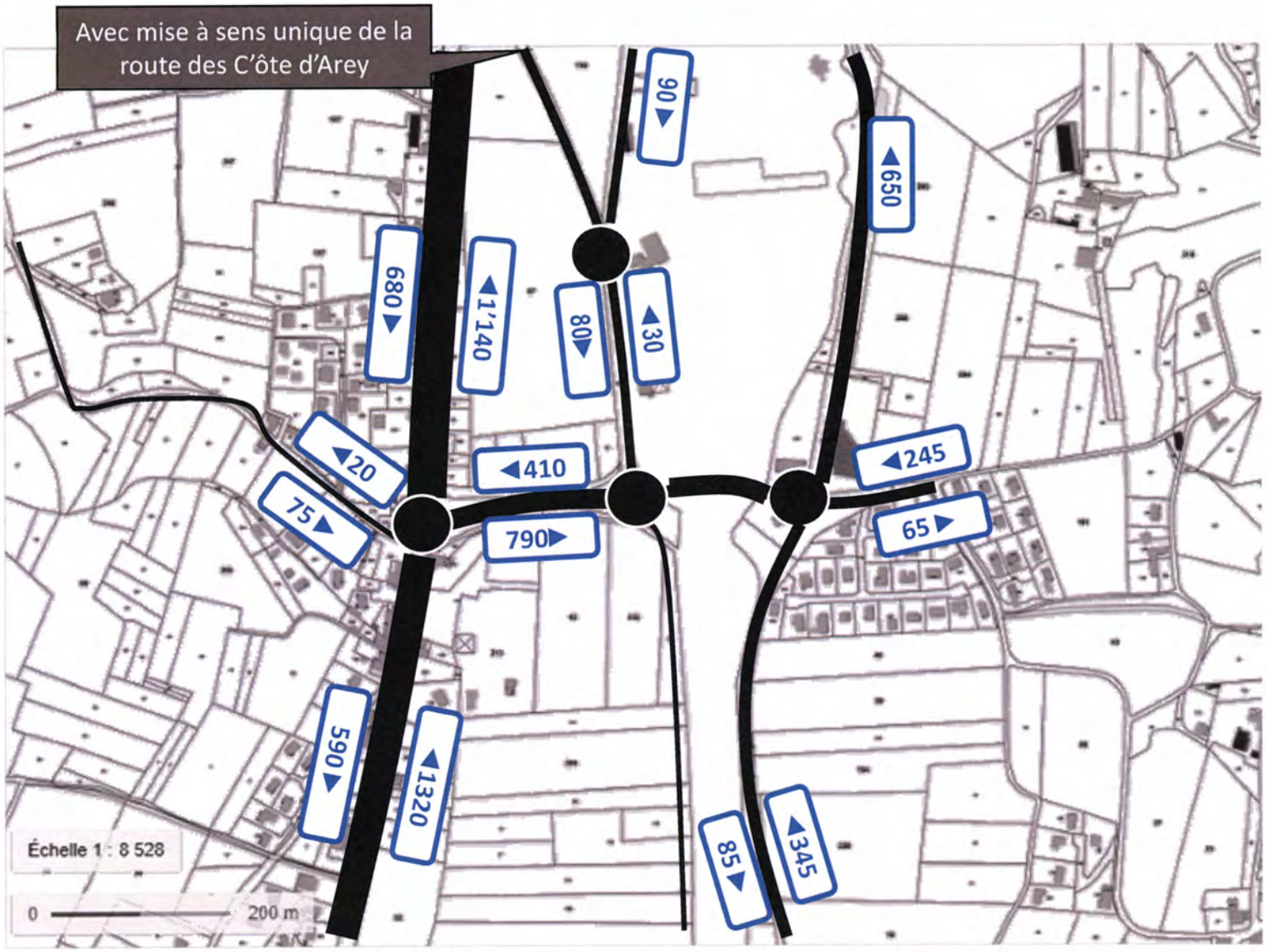
Il est à noter que la situation du giratoire devient critique du fait, qu'outre des fonctionnements à capacité atteints sur les deux branches RN7, la branche RD131, arrive également à limite de capacité et les remontées de file sur cette dernière pourraient s'avérer, en hyper pointe, auto bloquantes dans le giratoire de la route des Côte d'Arey (qui connaît lui aussi une dégradation globale de sa capacité).

Sur la branche la plus sollicitée :

le temps d'attente moyen de passage est de 90 secondes

la remontée de file moyenne de 70 mètres

REPARTITION DES TRAFICS EN HPM - 2036



En 2036, aucun autre effet que l'évolution tendancielle portée par la concrétisation des projets d'aménagement du territoire et d'évolution démographique n'est à prévoir.

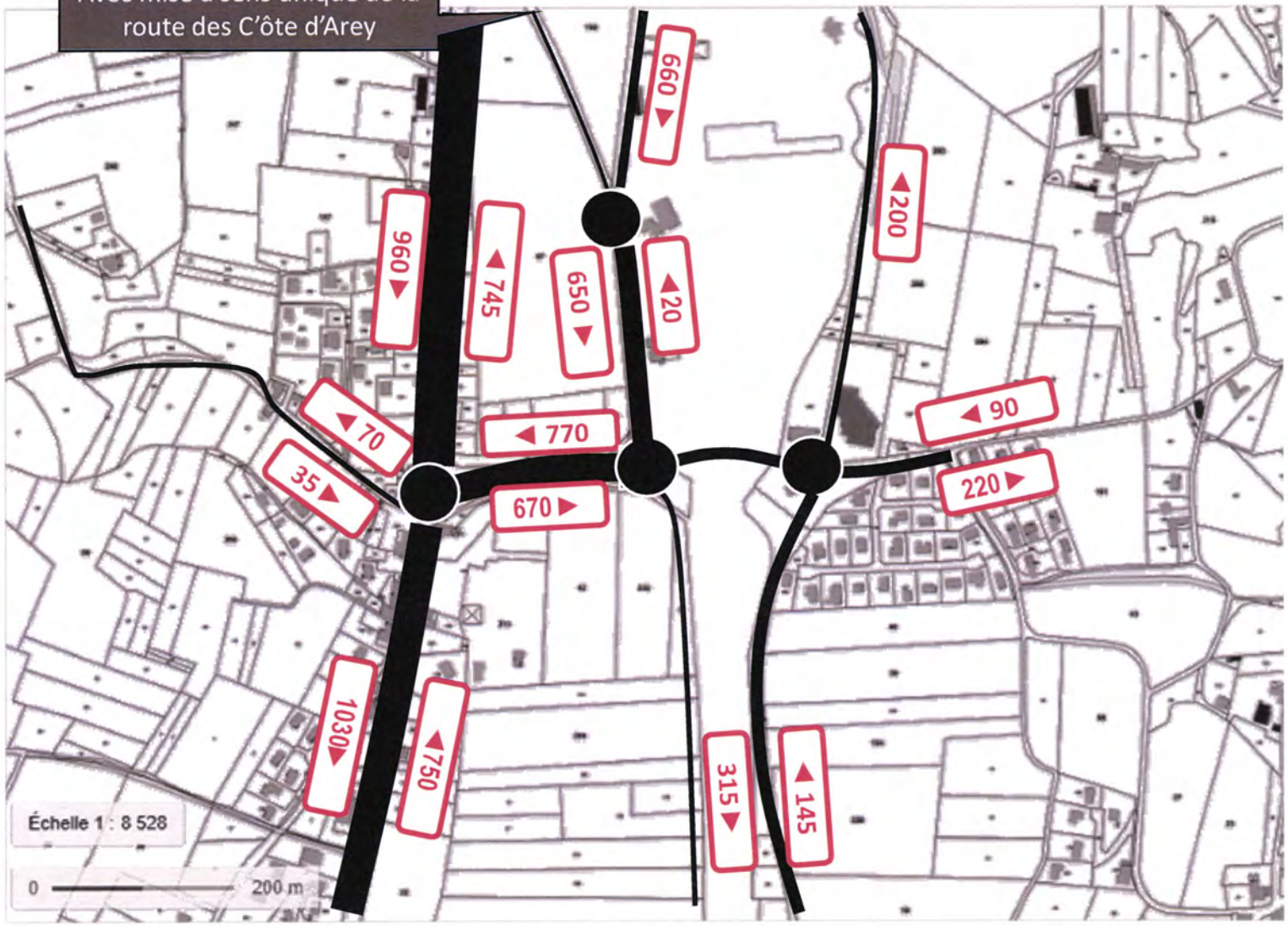
CAPACITE DES CARREFOURS EN HPM - 2036



Les conditions de circulation projetées en 2036 ne permettent plus un fonctionnement acceptable du giratoire RN7.

On observe en effet une « surcapacité » du giratoire de 25% qui indique des temps de parcours et des remontées de file d'attente beaucoup trop dégradées.

REPARTITION DES TRAFICS EN HPS - 2028



En 2036, aucun autre effet que l'évolution tendancielle portée par la concrétisation des projets d'aménagement du territoire et d'évolution démographique n'est à prévoir.

CAPACITE DES CARREFOURS EN HPS - 2036



Même constat qu'en HPS, avec le constat d'une dégradation globale de l'ensemble du carrefour et des effets de saturation qui ne permettent plus un fonctionnement acceptable du carrefour giratoire RN7.

La remontée de file sur le RD131 s'avère autobloquante pour le giratoire de la route des Côtes d'Arey et remet donc en cause le fonctionnement global de l'accessibilité au secteur.

CONCLUSIONS

Réventin-Vaugris

noesis

CONCLUSION

Au regard des différentes analyses menées précédemment, nous retiendrons les éléments clefs suivants :

- ❑ Une localisation Sud s'intégrant mieux dans une logique d'aménagement du territoire par la meilleure desserte des territoires dynamiques démographiquement de ces secteurs.
- ❑ Une localisation Sud qui permet également de conserver un niveau de soulagement du réseau Viennois relativement comparable à la variante centre.
- ❑ Une analyse d'attractivité entre les deux variantes (centre et sud) à réajuster en fonction des calculs de capacité menés lors de cette étude, à savoir;
  - Une attractivité de la variante centre à relativiser du fait des remontées de file calculées.
  - Une attractivité de la variante centre à relativiser du fait des temps perdus en traversée de carrefour tels que calculés précédemment → Valeur du temps de 0,3 centimes/min (rapport Boiteux réactualisé) qui compense le différentiel de coût de péage (variante sud à plus 2 à centimes d'euros).
- ❑ Des dysfonctionnements importants à intégrer dès 2028 du fait de la géométrie du giratoire de la RN7.
- ❑ Un dysfonctionnement non acceptable à l'horizon 2036.

Du point de vue trafic, la variante Sud devient donc plus attractive du fait des éléments suivants :

- ❑ Une meilleure prise en compte des effets du bénéfice socio-économique d'usage de l'autoroute (rapport temps de parcours réel et prix de l'autoroute).
- ❑ Le maintien d'un niveau de pression circulatoire satisfaisant sur la RN7 dans les traversées de ville.

SYNTHESE

Reventin-Vaugris

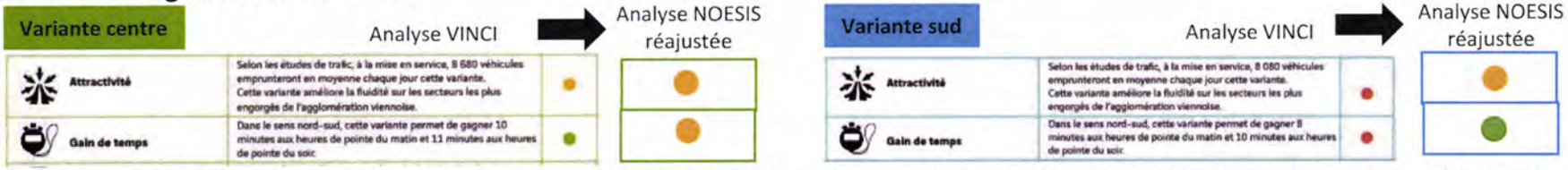
noesis

POINTS CLEFS A METTRE EN AVANT

1 **LA METHODOLOGIE : -** L'étude VINCI se base sur une analyse macroscopique via l'utilisation d'un logiciel informatique. Si cette technique est adaptée et intéressante pour des comparaisons de variantes et des analyses d'opportunité, elle est limitée pour l'analyse fine d'un fonctionnement local et donc des phénomènes de congestion → La présente analyse palie à cette lacune en réalisant une étude de capacité basée sur des comptages et un dimensionnement géométrique réaliste des carrefours impactés. **Cette précision remet en question la faisabilité de la variante sud car dysfonctionnant d'un point de vue trafic**.

- La comparaison multicritère entre les variantes Sud et Centre ne permet pas de mettre en avant un delta suffisamment significatif sur les critères trafic (volume intéressé et attractivité des temps de parcours). La différence entre les variantes est de moins de 10% (à l'échelle d'une journée), et correspond donc à la marge d'erreur d'un modèle informatique basé sur des hypothèses statistiques → L'analyse des capacités réelles du réseau et donc de son attractivité affinée (en fonction des niveaux de congestion et des remontées de file d'attente) permet même de mettre en avant une **sous évaluation des dysfonctionnements locaux de la variante centre** et donc, à l'inverse une surestimation des critères trafic dans l'analyse multicritère.

- Afin de ne pas biaiser la présente étude, le cabinet s'est basé sur les mêmes hypothèses de génération de trafic que celles employées dans l'étude VINCI → A ce titre, les deux études sont directement comparables et confirment donc **une analyse multicritère biaisée par les hypothèses de calage du modèle VINCI**.



2 **LES CONDITIONS GEOMETRIQUES :** - Les principales pertes de capacité en lien avec la variante centre proviennent des caractéristiques géométriques du giratoire de la RN7. **Ce giratoire n'est pas adapté à des circulations importantes**, il est contraint (largeur de l'anneau limitée pour un usage PL), les mouvements de tout droit sur la RN sont tangentiels et les largeurs d'ilot séparateur sont insuffisantes pour garantir des insertions optimisées (conditions de visibilité/ lisibilité du trafic sortant limitées) → Les reports de trafic en lien avec l'usage autoroutier entrainent de plus d'importants mouvements tournants (notamment en HPS depuis l'autoroute et vers Roussillon) qui bloquent l'ensemble de l'insertion des voies et gênent l'insertion des véhicules provenant de la RN7 Sud. De plus **une modification de la géométrie du carrefour semble difficile sans expropriation** (a intégrer dans la comparaison multicritère via le coût) et dans des conditions d'éloignement des branches suffisantes pour garantir des ilots séparateurs optimisés.



- **Le profil en travers du pont sur l'autoroute n'est pas suffisant pour garantir des conditions de sécurité satisfaisante**s lors du croisement de deux Poids Lourds.



POINTS CLEFS A METTRE EN AVANT

3 **LA SATURATION : -** L'analyse des capacités du carrefour à écouler les trafics projetés démontre **une nette dégradation par rapport à l'état actuel**, ainsi que d'importants dysfonctionnements dès 2021. Le giratoire a ainsi un **fonctionnement dégradé sur quasi l'ensemble de ses voies** et ne permet plus une insertion satisfaisante des véhicules. **Dès 2021, le giratoire n'a plus de réserves de capacité** sur l'ensemble des heures de pointe et son fonctionnement est dégradé (création de saturations importantes en hyper pointe). **En 2036, les niveaux de congestion observés ne sont pas acceptables** du point de vue trafic, un réaménagement du carrefour et de la RN7 sont indispensables pour garantir un fonctionnement plus optimisé (aménagement envisageable dès 2028).

	HPM			HPS		
	Capacité carrefour	Branche	Capacité branche	Capacité carrefour	Branche	Capacité branche
ACTUEL	90%	Vieux Reventin	>50%	115%	Vieux Reventin	85%
		RN7 SUD (Roussillon)	90%		RN7 SUD (Roussillon)	85%
		RD131	75%		RD131	>50%
		RN7 Nord (Vienne)	70%		RN7 Nord (Vienne)	115%
2021	105%	Vieux Reventin	>50%	120%	Vieux Reventin	85%
		RN7 SUD (Roussillon)	105%		RN7 SUD (Roussillon)	100%
		RD131	70%		RD131	90%
		RN7 Nord (Vienne)	90%		RN7 Nord (Vienne)	120%
2028	115%	Vieux Reventin	>50%	125%	Vieux Reventin	85%
		RN7 SUD (Roussillon)	115%		RN7 SUD (Roussillon)	105%
		RD131	90%		RD131	95%
		RN7 Nord (Vienne)	90%		RN7 Nord (Vienne)	125%
2031	125%	Vieux Reventin	>50%	130%	Vieux Reventin	90%
		RN7 SUD (Roussillon)	125%		RN7 SUD (Roussillon)	110%
		RD131	90%		RD131	110%
		RN7 Nord (Vienne)	95%		RN7 Nord (Vienne)	130%

- La saturation du giratoire RN7 créée également d'importantes remontées de file d'attente sur la branche RD131. **La longueur des remontées de file ainsi que la proximité des carrefours engendre des phénomènes autobloquants** (remontées de file jusqu'à l'anneau du giratoire de la RD131).

→ **Les attractivités en temps de parcours calculées dans l'étude VINCI doivent donc être revues car trop optimistes.**

4 **L'INTERET D'UNE VARIANTE SUD : - La variante Sud, en plus d'avoir des effets comparables sur le soulagement du réseau Viennois, est plus intéressante dans une logique d'aménagement du territoire** car elle maille le réseau structurant de manière plus efficace en lien avec les territoires Sud qui sont les territoires où l'évolution démographique est la plus importante et les secteurs où l'infrastructure autoroutière est la plus limitée (absence d'échangeurs complets).



- **La variante Sud est desservie par un giratoire RN7 plus optimisé en géométrie** pour les trafics structurants que celui de Reventin-Vaugris.

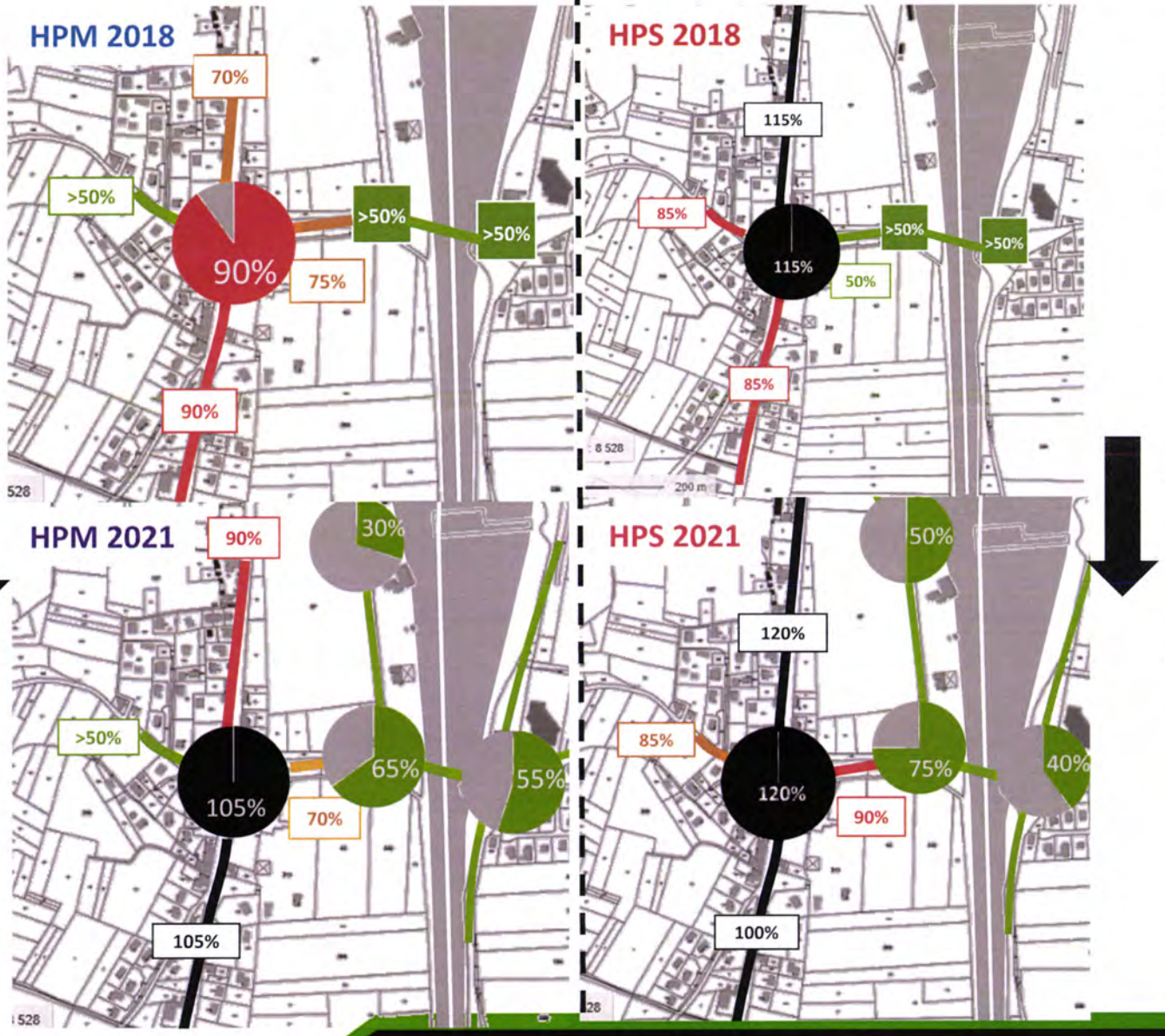
- **La variante Sud, en plus de permettre un soulagement du réseau Viennois comparable a la variante Centre, permet aussi de soulager le réseau secondaire dans le cœur de village de Reventin-Vaugris**. Elle cumule ainsi deux bénéfices en matière d'impacts trafics.

- Le différentiel de prix de péage en comparaison avec la variante centre est compensé par **une meilleure attractivité en terme de temps de parcours du fait de l'évitement des congestions générées en cas de mise en place d'une variante centre** inadaptée au regard des capacités des carrefours régulateurs.

POINTS CLEFS A METTRE EN AVANT

Dés 2021 on notera 3 points principaux :

- Une dégradation du carrefour avec un fonctionnement saturé du fait du projet (plus de 100% de capacité)
- Une dégradation des capacités sur l'ensemble des branches et donc une péjoration de l'accessibilité pour toutes les parties du territoire
- Un trafic qui au final se détériore sur la RN7 et donc remet en cause l'attractivité réelle de l'autoroute du fait du temps de traversée des villages de la RN7



Dés 2021 on notera 3 points principaux :

- Une saturation du carrefour qui s'amplifie et des niveaux de congestion qui nécessitent la mise en place d'aménagements palliatifs.
- 3 branches sur 4 sont à plus de 90% de capacité (niveau d'instabilité trafic maximum)
- Un niveau de capacité sur la branche RD131 qui engendre des remontées de file dont la longueur risque fortement de bloquer le giratoire RD131.

Annexe 7.

PRÉFET
DE L'ISÈRE
Liberté
Égalité
Fraternité

Sous-préfecture de Vienne

BRCE/MV

Vienne, le 06 décembre 2021

Réunion de travail demi-échangeur de Vienne-sud
29 novembre 2021

Relevé de conclusions

Le 29 novembre 2021, Monsieur Denis MAUVAIS, sous-préfet de Vienne, a présidé une réunion de travail portant sur l'actualité du projet de demi-échangeur-sud de Vienne.
L'ordre du jour était le suivant :
- rappel des avancées intervenues sur le projet depuis le dernier comité de pilotage de 2018
- présentation du projet, de l'avancement et de ses évolutions techniques
- échanges sur les prochaines étapes menant à l'enquête publique
- présentation du planning général de l'opération jusqu'à la mise en service.

Etaient présents :
- Mme Caroline ABADIE, députée de la 8ème circonscription
- Mme Martine FAÏTA, conseillère départementale de Vienne 1 et maire de Pont-Evêque
- Mme Isabelle DUGUA, conseillère départementale de Vienne 2 et maire des Roches-de-Condrieu
- M. Thierry KOVACS, président de Vienne Condrieu Agglomération, conseiller régional et maire de Vienne
- Mme Edith RUCHON, maire de Reventin Vaugris
- M. Alain ORENGIA, premier adjoint au maire de Reventin-Vaugris
- Mme Marie-Pierre FLECHON, directrice des mobilités, Département de l'Isère
- Mme Anne ORARD, directrice générale des services techniques de Vienne-Condrieu-Agglomération
- M. Chenthuran VILVARAJAH – directeur Opérationnel de l'Infrastructure Est - Vinci
- M. Thomas COQUEREL, chargé de mission infrastructure Vinci
- Mme Maud JOURDHEUIL, responsable études et prospectives Vinci
- M. Pascal PLATTNER, DIR Centre Est, chef du service régional d'exploitation de Lyon
- M. Jérôme HALGRAIN, DDT 38, chef du SANO
- Mme Cécile SRODA, SANO
- M. Christophe CHARMASSON, chef du bureau des relations avec les collectivités et les entreprises (BRCE), sous-préfecture de Vienne
- Mme Monique VALLERY, BRCE, sous-préfecture de Vienne
- M. Léo ZAKEOSSIAN, stagiaire, sous-préfecture de Vienne

---

1) Chronologie du projet et avancées depuis le COPIL de 2018
Le sous-préfet rappelle les principales étapes de la chronologie du projet, dont le souhait a été formulé en février 2010.

Un premier comité de pilotage a eu lieu en septembre 2014.
Le secrétaire d'État aux transports a validé l'intérêt du projet le 31 mars 2015.
Une concertation publique s'est tenue du 6 juin au 3 juillet 2016, à la suite de laquelle les financeurs ont arrêté le choix de la variante centre au cours d'un comité de pilotage le 14 octobre 2016.
Des COPILs ont donné lieu à des discussions sur le choix de la variante les 4 juillet 2017 et 25 octobre 2018/
Le 8 novembre 2018 est entré en vigueur le Plan d'investissement autoroutier validant la réalisation du demi-échangeur de Vienne sud, suivi de la co-signature de la convention de financement le 27 septembre 2019 par Vinci autoroutes, la région Auvergne-Rhône-Alpes, le département de l'Isère et Vienne-Condrieu-Agglomération.
La décision ministérielle validant le dossier de demande de principe (DDP) est intervenue le 15 avril 2020.
A la suite de la concertation inter-services sur le DDP et du dépôt d'un dossier unique auprès de la préfecture de l'Isère, les différents avis émis et les réunions techniques ont permis au Conseil national de protection de la nature (CNPN) de donner un avis favorable au projet le 5 novembre 2021.
Cet avis est public et sera consultable sur le site internet du CNPN.

Le but de la présente réunion est d'informer les membres de l'actualité du projet et de préparer l'enquête publique.

M. KOVACS souligne que le projet a vraiment démarré en 2014 et qu'un certain nombre de COPILs ont été consacrés à l'écoute des élus de Reventin-Vaugris.

Mmes DUGUA et FAÏTA rappellent que le département a délibéré en septembre 2019 et janvier 2020 favorablement aux avancées du projet tout en rappelant les aménagements nécessaires (requalification de giratoires, complément d'études sur le trafic et entretien des plantations à proximité du futur ouvrage).

Mme RUCHON précise que la position de la commune de Reventin-Vaugris est connue depuis longtemps et que trois équipes municipales successives se sont positionnées contre l'implantation du projet au centre. Elle a conscience que ce projet sert le territoire mais craint qu'il ne desserve profondément la commune.

2) Présentation du projet, de l'avancement et des évolutions techniques
(voir poweroint joint à ce compte-rendu)

M. KOVACS demande quelle est l'évaluation du coût du projet à ce jour, qui était de 21 millions d'euros en 2016.
Vinci indique que l'augmentation du coût sera approximativement de 20 à 25 %, mais que le montant exact ne sera disponible qu'après les retours de l'enquête publique.

Les améliorations apportées au projet initial sont présentées. Elles concernent notamment :
- un mur anti-bruit de 2 mètres 50 de haut, renforcé de rondins en bois, pour protéger le lotissement. Il sera situé sur le talus, plus loin des habitations et un espace arboré sera planté pour faire un masque visuel entre les habitations et le mur ;
- le bâtiment des services techniques sera conservé
- des aménagements paysagers seront plantés pour établir une barrière visuelle entre le village et l'échangeur
- le carrefour RN7/route des Côtes d'Arey sera réaménagé
- la route des Côtes d'Arey sera transformée en impasse à usage unique des riverains
- le giratoire correspondant sera supprimé
- le parking de co-voiturage est déplacé au sud afin de séparer les flux autoroutiers et locaux.

Les optimisations susvisées permettent de réduire de 10 % la surface du projet et l'impact pour les surfaces agricoles sera inférieur à 4 hectares.
Une régularisation foncière sera engagée ainsi qu'une enquête parcellaire.

La DDT relève que la parcelle du bâtiment technique qui appartient à l'État devra faire l'objet d'une décision d'inutilité de la part du ministère affectataire et d'une cession au bénéfice de la commune de Reventin-Vaugris, afin de clarifier la situation.

S'agissant du coût du péage autoroutier : Vinci indique qu'il sera fixé par l'État lors de la mise en service, sur proposition de Vinci et en concordance avec les coûts des péages les plus proches, à savoir celui d'Ampuis qui est actuellement de 1,10 €.

Mme RUCHON constate que, malgré les optimisations et notamment le mur anti-bruit, les habitations du lotissement resteront à proximité d'un rond-point très fréquenté et que les propriétaires auront du mal à les revendre.

3) Prochaines étapes menant à l'enquête publique

Le dossier d'enquête publique a été transmis à la direction des relations aux collectivités (DRC) de la préfecture le 19 novembre 2021.
En partant du principe que l'enquête publique pourra se dérouler de mi-février à mi-mars 2022, les étapes y conduisant seront les suivantes et constituent des **dates prévisionnelles** :
- 03/12/2021 : saisine du tribunal administratif par la DRC pour solliciter la désignation d'un commissaire enquêteur
Hors réunion : la DDT attire l'attention sur la nécessité de déclarer la recevabilité du dossier unique avant la saisine du TA.
- 07/01/2022 : décision du tribunal administratif
- 21/01/2022 - signature de l''arrêté d'ouverture de l'enquête publique par le préfet - cet arrêté précisera notamment les jours et heures de permanence du commissaire enquêteur en mairie de Reventin-Vaugris.
- 21/01/2021 : notification de cet arrêté aux propriétaires concernés par l'enquête parcellaire
- 21/01/2021 : transmission à la presse d'un avis au public pour une parution au moins 15 jours avant le début de l'enquête publique
- 28/01/2022 : parution de l'avis au public dans la presse
- 28/01/2022 : affichage en mairie de Reventin-Vaugris de l'avis au public et de l'arrêté d'ouverture d'enquête et affichage de l'avis sur le site internet de Vinci
- 14/02/2022 : ouverture de l'enquête publiques
- 15/03/2022 : clôture de l'enquête publique.

4) Planning général de l'opération jusqu'à la mise en service.
(voir page 22 du diaporama)

Vinci présente le planning prévisionnel qui devrait aboutir à une mise en service du demi-échangeur mi-2025.
Il est notamment précisé que :
- en fonction des conclusions de l'enquête publique, le CODERST sera ou non consulté. Si c'est le cas, le délai de signature du préfet sera rallongé.
- les négociations financières avec les agriculteurs pourront commencer pour se terminer fin 2023
- la consultation des entreprises puis les travaux auront lieu entre 2023 et 2025.

Ce planning est aussi conditionné par l'avis du CNPN. Un mémoire en réponse à cet avis a été demandé à Vinci. Tant qu'il n'aura pas été fourni, l'enquête publique n'aura pas lieu et la recevabilité du dossier ne sera pas prononcée par le préfet.

Vinci fait remarquer que le dossier fourni répond aux observations de cet avis.
Le sous-préfet leur demande de faire un courrier formel listant les réponses qu'apporte le dossier aux observations de l'avis du CNPN.

En conclusion :
Le sous-préfet souligne que des améliorations ont été apportées au projet et que les observations émises ont été prises en compte. Les surfaces agricoles impactées ont diminué.
Il était important d'effectuer une présentation des réponses qui ont été apportées aux observations, notamment pour le cas de la route des Côtes-d'Arey.
Il s'agit d'un projet important dont l'élaboration a pris du temps et qui entre à présent dans une phase dynamique.
Le commissaire enquêteur déterminera les conditions du déroulement de l'enquête publique, qui sera à la fois matérialisée et dématérialisée, avec un registre en ligne.
Le commissaire enquêteur indiquera également le périmètre d'information et d'affichage de l'avis d'enquête.

M. KOVACS souligne que les impacts de ce projet se répercuteront au-delà de la commune de Reventin-Vaugris.

Le sous-préfet

Denis MALVAIS

Annexe 8.

Vienne Condrieu Agglomération

ACTE D'ENGAGEMENT

Valant Cahier des Clauses Particulières

MARCHÉ PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

Etude de faisabilité relative à l'aménagement du chemin de l'aérodrome sur la commune de Reventin Vaugris

N° de marché

M	2	1	-	0	8	4	

ACHAT inférieur à 25 000 EUROS HT

Sommaire :

Article 1 : Objet de la consultation 4
Article 2 : Durée et délai du marché 10
Article 3 : Prix 11
Article 4 : Pièces contractuelles du contrat 11
Article 5 : Forme des prix 11
Article 6 : Modalités de règlement des comptes 11
Article 7 : Pénalités de retard 12
Article 8 : Utilisation des résultats 12
Article 9 : Achèvement de la mission 12
Article 10 : Assurances 13
Article 11 : Résiliation 13

Acte d'Engagement valant Cahier des Clauses Particulières

INGÉROP
Inventons demain

☐ Le signataire (Candidat individuel),

M .....
Agissant en qualité de .....

☐ m'engage sur la base de mon offre et pour mon propre compte ;

Nom commercial et dénomination sociale .....
.....
Adresse .....
.....
Courriel [1] .....
Numéro de téléphone .....
Numéro de SIRET .....
Code APE .....
Numéro de TVA intracommunautaire .....

☐ engage la société ..... sur la base de son offre ;
Nom commercial et dénomination sociale .....
.....
Adresse .....
.....
Courriel [2] .....
Numéro de téléphone .....
Numéro de SIRET .....
Code APE .....
Numéro de TVA intracommunautaire .....

☐ Le mandataire (Candidat groupé),

Monsieur **Jérôme DAUNAS**
Agissant en qualité de **Responsable du Département Ville**

désigné mandataire :

☐ du groupement solidaire

☐ solidaire du groupement conjoint

☐ non solidaire du groupement conjoint

Nom commercial et dénomination sociale : **INGEROP Conseil & Ingénierie SAS**
Adresse : Bâtiment Aretha – Jazz Parc – Espace Saint-Germain – 30, avenue Général Leclerc – 38217 VIENNE CEDEX
Courriel [1] : ingerop.vienne@ingerop.com
Numéro de téléphone : 04.74.53.22.58
Numéro de SIRET : 489.626.135.00268
Code APE : 7112B
Numéro de TVA intracommunautaire : FR 454.896.261.35

S'engage, au nom des membres du groupement [2], sur la base de l'offre du groupement, à exécuter les prestations demandées dans les conditions définies ci-après ;

L'offre ainsi présentée n'est valable toutefois que si la décision d'attribution intervient dans un délai de 4 mois à compter de la date limite de réception des offres fixée par le règlement de la consultation.

Procédure : Marché passé en procédure adaptée, en application de l'article R2122-8 du Code de la commande publique.

Personne habilitée à donner les renseignements : prévus à l'article R2191-55 du Code de la commande publique : Monsieur le Président de Vienne Condrieu Agglomération

Ordonnateur : Monsieur le Président de Vienne Condrieu Agglomération

Comptable public assignataire des paiements : M. le Trésorier de Vienne Condrieu Agglomération

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet de la consultation

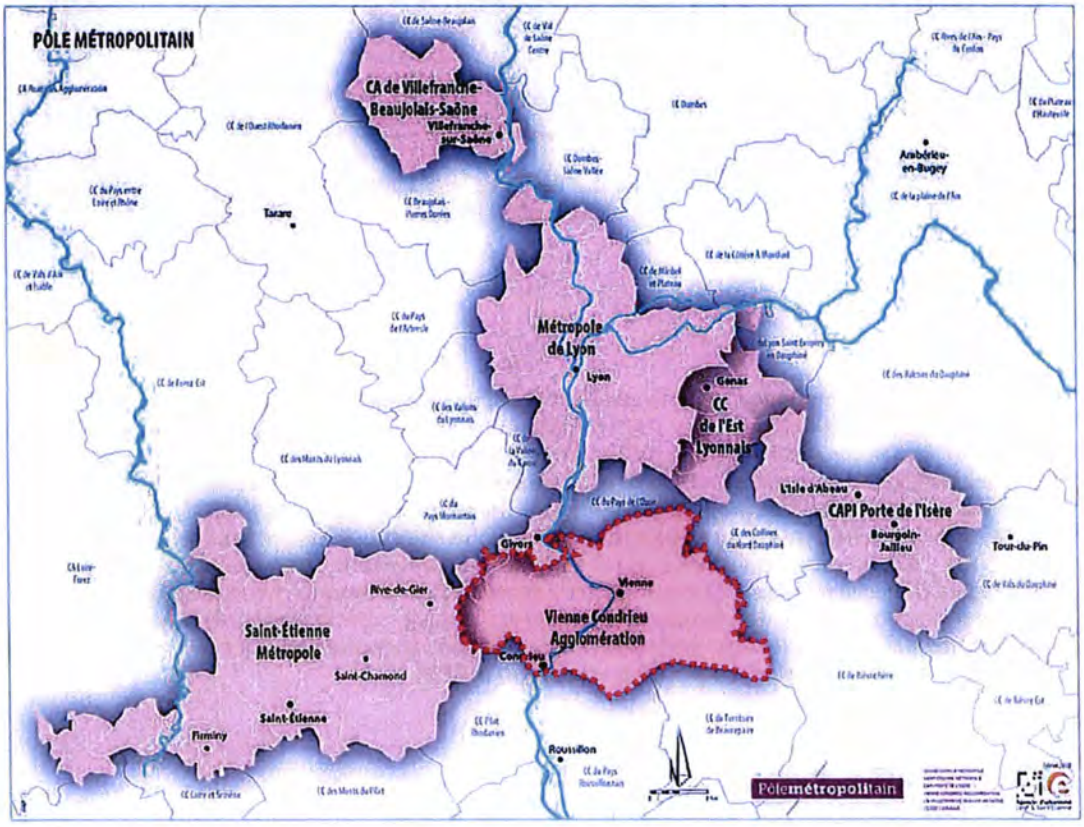
Le maitre de l'ouvrage

Vienne Condrieu Agglomération est née le 1er janvier 2018, de la fusion entre la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois, (18 communes, 69 000 habitants) et la Communauté de Communes de la Région de Condrieu (11 communes 17 000 habitants), ainsi que de l'intégration de la commune de Meyssiez.

Réparti sur les deux rives du Rhône, le territoire forme une agglomération située à 30 km au sud de Lyon, au pied du Parc Naturel Régional du Pilat.

Se développant le long de la boucle du fleuve, dominé par les coteaux viticoles des Côtes-Rôties, les villes et les villages qui composent le territoire de Vienne Condrieu Agglomération sont attractifs. Espace de loisirs et de culture, implanté sur les vestiges d'une prestigieuse capitale gallo-romaine, le territoire offre de forts potentiels de développement économique dans un environnement social et naturel préservé.

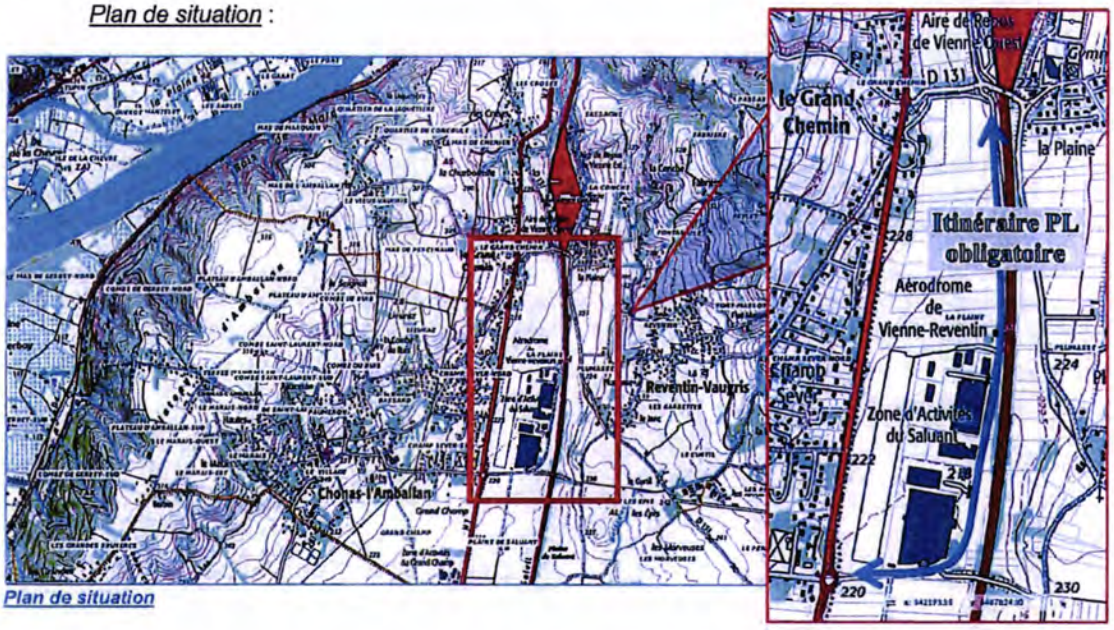
Située aux portes de la métropole lyonnaise, Vienne Condrieu Agglomération fait partie du pôle métropolitain. Cet espace de coopération a été imaginé afin de traiter de sujets d'intérêt métropolitain et de construction d'une dynamique métropolitaine capable de répondre aux besoins des habitants.



Présentation du contexte du projet :

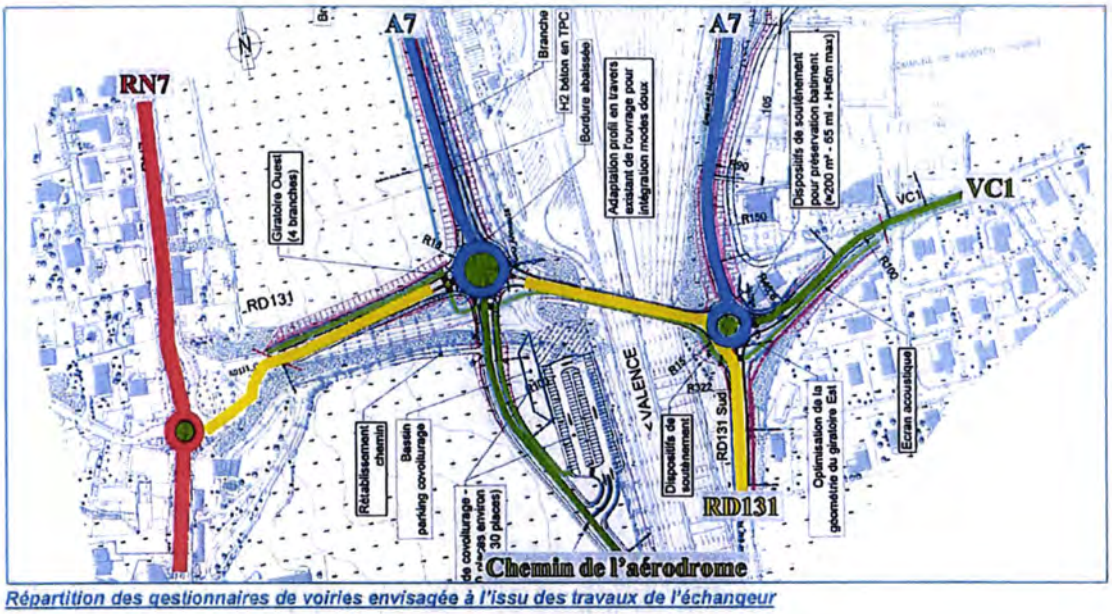
Dans le cadre de l'implantation d'un demi-échangeur situé sur la commune de Reventin Vaugris, Vienne Condrieu Agglomération souhaite étudier l'aménagement du chemin de l'aérodrome. Afin de réduire au maximum la circulation aux abords urbanisés de la route nationale 7, cette voie pourrait, en effet, être amenée à supporter, de façon exclusive, tous les flux de véhicules lourds souhaitant emprunter le nouvel échangeur.

Plan de situation :

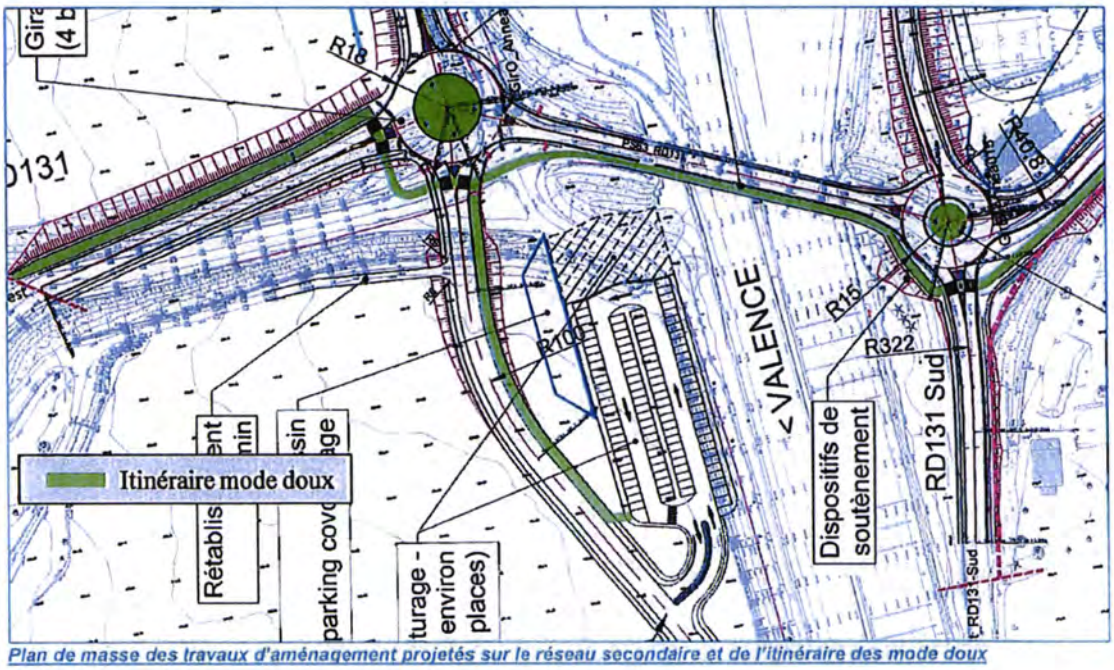


Plan de situation

Le chemin de l'aérodrome, voie communale n°14 part du carrefour giratoire avec la RN7. Le chemin tend vers l'est, en direction de l'autoroute A7, tourne en direction du nord, desservant la zone d'activité du saluant et l'aérodrome. Dans cette section, comprise entre la RN7 et l'extrémité de la zone d'activité, la voie est aménagée de façon assez urbaine, bordée de trottoirs et de terrain clôturés. Au-delà, en direction du nord, la voie prend un caractère de chemin, étroit, probablement créé pour rétablir l'accès des parcelles agricoles à l'issu des travaux de création de l'autoroute. A son extrémité nord, le chemin est intersecté par la RD131 ; Ce carrefour sera aménagé en giratoire dans le cadre des travaux de création du demi échangeur par Vinci autoroute. Les 200 derniers mètres du chemin seront aménagés à cette occasion, afin de desservir un parking de covoiturage ainsi qu'un ouvrage de stockage des eaux de pluie, lié à l'aménagement. Cette partie de l'aménagement a été dimensionnée suivant les prescriptions du guide du Cerema relatif à l'aménagement des routes prioritaires (ARP).



Répartition des gestionnaires de voiries envisagée à l'issu des travaux de l'échangeur



Plan de masse des travaux d'aménagement projetés sur le réseau secondaire et de l'itinéraire des mode doux

Le document d'urbanisme :

Le projet est inclus dans les zones A et Ux du P.L.U. La zone d'étude est incluse dans le périmètre de risque d'inondation en pied de bassin versant dans la carte des aléas.


Ub
Ub
Ub

Réseaux :
Les études devront permettre dresser le plan général de réseaux, issu des retours de DT. Des investigations complémentaires, à réaliser au moyen d'accord cadre à bons de commande, pourront être réalisées le cas échéant.

Insertion paysagère :
Les études devront permettre au maitre d'ouvrage d'envisager les conditions d'insertion paysagère de l'infrastructure à aménager, tant concernant les voiries que les dispositifs de stockage éventuel des eaux de pluie.

Géotechnique routière :
L'étude devra permettre de déterminer les contraintes géotechniques à prendre en compte dans le cadre du projet, qu'il s'agisse de la constitution des couches de chaussées existantes, des terrains agricoles amenés à être aménagés pour supporter la voirie, ou la capacité d'infiltration du sol afin d'assurer la gestion des eaux de pluie. A cet effet, le prestataire devra réaliser un cahier des charges nécessaire à l'intervention d'un bureau d'études géotechniques. Il est précisé que le bureau d'étude ERG, titulaire de l'accord cadre à bons de commandes, sera sollicité pour ce faire.

Concertation avec les usagers et riverains :
A ce stade, le maitre de l'ouvrage n'a pas arrêté les modalités de concertation avec les usagers et les riverains. A titre optionnel, le présent marché prévoit la participation du bureau d'études à une ou plusieurs réunions publiques.

Contenu des études :

Phase 1 : diagnostic et scénarios

- Mise au point de la méthodologie de travail avec le maitre de l'ouvrage : constitution d'un comité de pilotage et d'un comité technique ;
- Recensement et prise de connaissance des études disponibles ;
- Recensement des données disponibles ;
- Identification des prestations complémentaires éventuelles, nécessaires à la bonne réalisation de la présente mission.
- Mise en lumière des atouts / contraintes du site ;
- Identification des contraintes administratives au regard de la règlementation. Sans que la liste ci-dessous soit nécessairement exhaustive, il s'agit :
    - Du code de l'urbanisme ;
    - Du code de l'environnement – loi sur l'eau, évaluation environnementale, risques technologiques…
    - …
- Recensement des différentes contraintes techniques sur le projet de tracé ;
- Proposition de scénarios d'aménagement contrastés :
    - Un scénario a minima, en cohérence avec le niveau d'aménagement et d'équipement de la voie de desserte de la zone d'activité ;
    - Un scénario répondant aux contraintes du référentiel d'aménagement des routes du département de l'Isère : catégorie R1 ;
    - Tout autre scénario pertinent au regard des caractéristiques du projet.

Ces propositions devront permettre au maitre d'ouvrage d'appréhender les avantages et inconvénients de chaque scénario, ainsi que le cout d'aménagement correspondant à ces configurations.

Livrables :

- Un dossier de rendu du diagnostic illustré (photographies, profils, plans, croquis) permettant de spatialiser les enjeux (fonctions, usages, flux, réseaux…) accompagné d'un plan de synthèse.
- A plus petite échelle, une présentation synoptique du réseau de voiries, détaillant leurs usages, niveau d'équipement…

- Un dossier présentant les différents scénarios, comprenant un ensemble de plans, ainsi qu'une analyse multicritère de chaque scénario.
- Un dossier permettant au maitre de l'ouvrage d'appréhender les dossiers règlementaires dont la production sera rendue nécessaire lors de l'étude définitive des travaux : procédure en matière environnementale, y compris le volet eau, compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme...
- Les descriptifs quantitatifs estimatifs, établis sur la base des accords cadre à bon de commande de l'Agglo, élaborés en lien avec les titulaires de ces contrats.

Réunions : le maitre d'ouvrage envisage la tenue des réunions suivantes :

- Réunion de démarrage de la mission
- Réunion intermédiaire
- Comité technique
- Comité de pilotage

Phase 2 : Mission AVP au sens du code de la commande publique et production d'un dossier de demande d'analyse au cas par cas au titre de la commande publique

Le scénario retenu par le maitre de l'ouvrage fera l'objet d'une étude de niveau AVP portant sur l'ensemble des travaux de voirie, d'équipement et de réseaux divers nécessaires à la réalisation de l'infrastructure projetée. Cette phase intègrera le résultat des investigations ou prestations complémentaires dont la nécessité aura été identifiée dans le cadre de la phase 1.

Livrables :

- Un mémoire d'AVP
- Un jeu de plans

Le bureau d'étude produira un dossier à produire au titre de l'analyse au cas par cas afin de cerner le nécessité de réaliser une évaluation environnementale du projet. Ce dossier décrira le projet, de façon aussi détaillée que possible, compte tenu des éléments connus au terme de la réalisation des études d'AVP, et compte tenu, également, des éléments produit par Vinci autoroute dans le cadre de son dossier d'enquête publique lié à l'échangeur sud.

Réunions : le maitre d'ouvrage envisage la tenue des réunions suivantes :

- Réunion intermédiaire AVP
- Comité de pilotage AVP
- Réunion technique avec Vinci Autoroute afin de mettre au point le dossier d'analyse au cas par cas.

Phase optionnelle : Participation à une réunion publique

La prestation consiste à :

- Préparer un support de réunion sous la forme de plans, de profil, et de perspectives, permettant au plus grand nombre d'appréhender le projet, et notamment son insertion dans le site.
- Présenter le support de réunion aux personnes assistant à la réunion
- Etablir un compte rendu de l'ensemble des échanges.

Eléments remis par le maitre de l'ouvrage :

Le maitre d'ouvrage remettra au titulaire du marché les éléments suivants :

- Plan topographique au format DWG sur le périmètre d'intervention.
- Plan de projet de Vinci Autoroute
- Résultat des diagnostics amiante avant travaux, hydrocarbures aromatiques polycycliques, hydrocarbures totaux.

- Etude de circulation Vinci autoroute dans le cadre de la création
- Plan local d'urbanisme y compris carte des aléas

Article 2 : Durée et délai du marché

Délais d'exécution

Les délais estimatifs d'exécution des documents d'étude et du dossier des ouvrages exécutés, exprimés en nombre de jours calendaires, sont les suivants :

Elément de mission	Tâche	Délai
Phase 1		45 jours
Phase 2		45 jours

Le point de départ de ces délais est fixé comme suit :

- Phase 1 : date de notification du marché par le maître d'ouvrage.
- Phase 2 : date de l'accusé de réception, par le prestataire, de l'ordre de validant la phase 1.

Durée du marché

La durée prévisionnelle d'étude est de 4 mois.

Phase optionnelle

Le maitre d'ouvrage se réserve la possibilité d'affermir la part optionnelle des prestations dans un délai de 8 mois suivant le démarrage des prestations.

Réception des documents d'études

Conformément à l'article 26.4.2 du CCAG PI, le titulaire avise par écrit le maître de l'ouvrage de la date à laquelle les documents d'études lui seront présentés en vue des opérations de vérification.

Les documents d'études sont remis par le maître d'œuvre au maître de l'ouvrage pour vérification et réception.

En application de l'article 26, dernier alinéa du CCAG PI, la décision par le maître d'ouvrage de réception, d'ajournement, de réception avec réfaction ou de rejet des documents d'études ci-dessus doit intervenir avant l'expiration d'un délai de 2 mois.

Ce délai court à compter de la date de l'accusé de réception par le maître de l'ouvrage du document d'étude à réceptionner.

Si cette décision n'est pas notifiée au titulaire dans le délai ci-dessus, la prestation est considérée comme reçue, avec effet à compter de l'expiration du délai, conformément à l'article 27 du CCAG PI (acceptation tacite).

En cas de rejet ou d'ajournement, le maître de l'ouvrage dispose pour donner son avis, après présentation par le maître d'œuvre des documents modifiés, des mêmes délais que ceux indiqués ci-dessus.

Article 3 : Prix

Elle résulte de l'appréciation de la complexité de l'opération et comprend les éléments de mission de maîtrise d'œuvre suivants :

Phase 1 (1)	=	6.700,00	*€ HT*
Phase 2 (2)	=	8.250,00	*€ HT*
Phase optionnelle – prix pour la 1ère réunion (3)		1.500,00	*€ HT*
Phase optionnelle – prix pour la 2e réunion (4)	=	300,00	*€ HT*
Total (1+2+3+4)	=	16.750,00	*€ HT*
T.V.A. (20 %)	=	3.350,00	*€*
T.T.C.	=	20.100,00	*€*

Arrêté en lettres : Vingt mille cent *euros TTC*

Article 4 : Pièces contractuelles du contrat

Les pièces contractuelles du contrat sont les suivantes et, en cas de contradiction entre leurs stipulations, prévalent dans l'ordre de priorité ci-après :

- L'acte d'engagement valant cahier des clauses administratives particulières et ses annexes éventuelles
- Le cahier des clauses administratives générales (C.C.A.G.) applicables aux marchés publics de prestations intellectuelles, approuvé par l'arrêté du 16 septembre 2009

Article 5 : Forme des prix

Les prix sont fermes et définitifs.

Article 6 : Modalités de règlement des comptes

Le règlement des sommes dues au titulaire pour l'exécution des éléments de missions, fait l'objet d'acomptes et de solde dans les conditions suivantes :

Phase 1

	Exigibilité
80%	Après remise au maître d'ouvrage de l'ensemble des prestations exigées pour chaque phase
20%	Après approbation de la phase par le maître d'ouvrage

Phase 2

	Exigibilité
40%	Après approbation de la phase par le maître d'ouvrage
60%	Après production du dossier au cas par cas

Phase 3

	Exigibilité
100%	Après diffusion du compte rendu de réunion

Les factures seront envoyées sur CHORUS PRO et devront comporter :

- Les nom et adresse du créancier ;
- Le numéro de son compte bancaire ou postal ;
- Le numéro du marché attribué par Vienne Condrieu Agglomération ;
- La référence de la commande et les prestations effectuées ;
- Le nom du service qui a passé la commande ;
- Le montant hors TVA de la prestation exécutée ;
- Le taux et le montant de la T.V.A. ;
- Le montant total de la prestation exécutée
- La date de facturation.

Les prestations objet du marché sont réglées par virement administratif, par le budget général de Vienne Condrieu Agglomération en autofinancement, dans un délai de 30 jours à compter de la date de demande de paiement, selon les règles de la comptabilité publique et les clauses du C.C.A.G.

Lorsque les sommes dues en principal ne sont pas mises en paiement à l'échéance prévue au contrat ou à l'expiration du délai de paiement, le créancier a droit, sans qu'il ait à les demander, au versement des intérêts moratoires et de l'indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement.

Le taux des intérêts moratoires est égal au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes, en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit points de pourcentage.

Le montant de l'indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement est fixé à 40 euros.

Article 7 : Pénalités de retard

Les délais d'établissements des documents d'études et du dossier des ouvrages exécutés ainsi que leur point de départ sont fixés à l'article 2.

En cas de retard dans la présentation de ces documents suivants, le maître d'œuvre subit sur ses créances, des pénalités dont le montant par jour de retard est fixé de la façon suivante :

Phase	Tâche	Pénalité journalière
Phase 1		150.00€
Phase 2		150.00€

Article 8 : Utilisation des résultats

L'option retenue concernant l'utilisation des résultats et précisant les droits respectifs du maître de l'ouvrage et du maître d'œuvre en la matière est l'option B telle que définie au chapitre V du C.C.A.G.-P.I.

Article 9 : Achèvement de la mission

La mission du maître d'œuvre s'achève après validation de la phase 2 par le maitre de l'ouvrage.

Article 10 : Assurances

Le titulaire devra justifier d'une assurance couvrant les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qu'il encourt vis à vis des tiers et du maître d'ouvrage à la suite de tous les dommages corporels, matériels ou immatériels survenant du fait des prestations.

La présentation de la ou des attestations requises est préalable à la signature du marché.

Article 11 : Résiliation

Seules les stipulations du C.C.A.G.-P.I, relatives à la résiliation du marché, sont applicables.

En cas de résiliation pour motif d'intérêt général par le pouvoir adjudicateur, le titulaire percevra à titre d'indemnisation une somme forfaitaire calculée en appliquant au montant initial hors TVA, diminué du montant hors TVA non révisé des prestations admises, un pourcentage égal à 1,00 %.

En cas d'inexactitude des documents et renseignements mentionnés aux articles L. 2142-1, R. 2142-3, R. 2142-4 et R. 2143-3 du Code de la commande publique, ou de refus de produire les pièces prévues aux articles D. 8222-5 ou D. 8222-7 à 8 du Code du travail conformément à l'article R. 2143-8 du Code de la commande publique, le contrat sera résilié aux torts du titulaire.

Le pouvoir adjudicateur se réserve la possibilité de faire exécuter par un tiers les prestations aux frais et risques du titulaire.

J'affirme (nous affirmons) sous peine de résiliation du marché à mes (nos) torts exclusifs que la (les) société(s) pour laquelle (lesquelles) j'interviens (nous intervenons) ne tombe(nt) pas sous le coup des interdictions découlant des articles L. 2141-1 à L. 2141-14 du Code de la commande publique.

ENGAGEMENT DU CANDIDAT

Fait en un seul original
A Vienne,
Le 13 juillet 2021

INGEROP CONSEIL & INGENIERIE
Bât. ARETHA - JAZZ PARC
Espace Saint-Germain - 30, Av. Général Leclerc
38217 VIENNE CEDEX
Tél. : 04 74 53 22 58 - Fax : 04 74 85 34 77
SAS au capital de 8 800 000 € - RCS Nanterre B 489 626 135

Signature du candidat
Porter la mention manuscrite
Lu et approuvé

lu et approuvé

ACCEPTATION DE L'OFFRE PAR LE POUVOIR ADJUDICATEUR

Est acceptée la présente offre pour valoir marché
A Vienne
Le 29 JUIL. 2021

Le représentant du pouvoir adjudicateur
Pour le Président par délégation

Christian JANIN
Vice-Président en charge
de la commande publique

Annexe 9.

Vienne Condrieu Agglomération

Blandine VIDOR
Maire de Reventin-Vaugris
Mairie de Reventin-Vaugris
85 rue de la Mairie
38121 Reventin-Vaugris

Vienne, le 11 octobre 2021

Objet : étude de faisabilité - chemin de l'aérodrome à Reventin Vaugris
Pièces jointes : marché passé avec l'entreprise Ingerop

Madame le Maire,

Je fais suite à votre mail du 29 septembre 2021 dans lequel vous évoquez le marché conclu avec l'entreprise Ingerop pour l'étude de faisabilité pour l'aménagement du chemin de l'aérodrome à Reventin-Vaugris.

Ce mail fait suite à la question orale que vous avez posée lors du bureau communautaire du 28 septembre concernant le rapport sur les affaires traitées par délégation.

Le Directeur général vous a indiqué que ce marché consistait en une étude de préfiguration et que rien n'était décidé à ce stade. Je vous ai alors spontanément répondu que l'étude de la reconfiguration de cette voirie devait répondre notamment aux remarques exprimées par les entreprises de la zone du Saluant quant aux problématiques de stationnement le long de cette voirie. Ces difficultés ont notamment été évoquées par les entreprises lors d'une réunion technique organisée dans la zone le 16/11/2017 et dont le compte rendu fait état des éléments suivants : « *La question du stationnement des PL aux abords de la zone est devenue dangereuse car s'est intensifié depuis plusieurs mois. Il est courant qu'une dizaine de PL se stationne le long de la voirie au début du rond-point au virage. Des PL viennent faire des demi-tours dans les cours de certaines entreprises sans autorisation.* »

Pour faire suite à votre mail, j'ai demandé aux services de Vienne Condrieu Agglomération de me communiquer le marché qui a été passé avec l'entreprise Ingerop. Je vous prie de bien vouloir trouver ce document en pièce jointe. Je tiens à vous préciser que 3 entreprises ont été consultées dans le cadre de ce marché (en dessous des seuils de publicité), il s'agit de Binaume, Ingerop et Luc Bourguignon ingénierie. C'est l'offre économiquement la plus avantageuse, celle d'Ingerop, qui a été retenue.

Vienne Condrieu Agglomération

Comme vous le constaterez, cette étude va au-delà des questions relatives au fonctionnement de la zone d'activité puisqu'il s'agit aussi d'étudier la reconfiguration de la voirie dans l'hypothèse où celle-ci pourrait accueillir le trafic poids lourds à destination du futur échangeur et pourrait ainsi soulager la partie de la nationale 7 entre le rond-point de Chonas et celui de la station-service, un tronçon particulièrement urbanisé.

Lorsque vous avez posé oralement la question, je ne disposais pas de tous les éléments pour vous répondre et c'est dans un souci de transparence que je vous communique les détails du marché.

Comme cela a pu vous être indiqué à plusieurs reprises, en Sous-préfecture, en Préfecture ou lors d'échanges entre nous deux, la réalisation de l'échangeur à l'emplacement choisi par le comité de pilotage pourrait être accompagné d'un certain nombre d'aménagements pour améliorer encore la situation par rapport à l'existant si et seulement si la commune en fait la demande.

Ainsi, cette étude de préfiguration du chemin de l'aérodrome permet d'être en mesure de savoir ce qu'il est possible ou non de faire dans l'hypothèse où la commune souhaiterait des mesures d'accompagnement de l'implantation du demi-échangeur. Je tiens une nouvelle fois à vous rappeler que de telles mesures complémentaires ne seraient bien entendu mises en place qu'à la demande et avec l'accord de votre commune.

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, mes sincères salutations.

Le Président,

Vienne Condrieu Agglomération (Isère)

Thierry KOVACS

Vienne Condrieu Agglomération
Espace Saint-Germain • Bâtiment Antarès
30, avenue Général-Leclerc
B.P. 263 - 38217 Vienne Cedex

04 74 78 32 10 • 04 74 53 54 26
info@vienne-condrieu-agglomeration.fr
www.vienne-condrieu-agglomeration.fr
Vienne Condrieu Agglomération

Annexe 10.

Envoyé en préfecture le 03/03/2022
Reçu en préfecture le 03/03/2022
Affiché le
ID : 038-213803364-20220228-2022_28_02_07-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de Conseillers :
en exercice : 19
présents : 18
votants : 18

L'an deux mil vingt deux
le vingt-huit février à dix-neuf heures trente,
le Conseil Municipal de la Commune de REVENTIN VAUGRIS
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,
à la Mairie,
sous la présidence de Mme Edith RUCHON, Maire
Date de convocation du Conseil Municipal : 24 février 2022

PRESENTS : Mme RUCHON Edith, Maire. M. ORENGIA Alain, Mme CAMUS Katy, M. LEICHER Jean-Luc, Mme GATET Fanny, M. MARTICORENA Jean-Claude, Adjoints. M. AUTISSIER Bertrand, Mme MOSNIER Dominique, Mme TONOLI Eliane, M. PACITTI Jacques, M. BERTHONNECHE Brice, M. GROS Gérémy, Mme BURGAUD Véronika, M. BOITON Roger, M. LAROSE Didier, Mme BIEUVELET Laetitia, M. PEYRE Bernard, Mme CHAVASSE Danielle.
ABSENT EXCUSE : M. LEFAIVRE Pierre-Gilles.
Secrétaire : Mme MOSNIER Dominique.

DELIBERATION N° 2022 – 07

OBJET : AVIS SUR LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

Vu le Comité de Pilotage du 3ème Plan de Protection de l'Agglomération lyonnaise en date du 7 décembre 2021,

Vu l'ensemble documentaire de présentation du PPA3 de Lyon,

Conformément aux dispositions des articles L 222-4 et R 222-21 du code de l'environnement, le Conseil Municipal peut émettre un avis sur le projet de troisième PPA de l'agglomération lyonnaise pour la période 2022-2027,

Vu la délibération en date du 7 décembre 2020 par laquelle le Conseil Municipal a réaffirmé sa volonté de s'opposer au choix d'implantation d'un demi-échangeur au droit de la barrière de péage actuelle,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité, la Commune de Reventin-Vaugris présente les observations suivantes concernant le Plan de Protection de l'Agglomération lyonnaise :

- Le Conseil Municipal salue la volonté du PPA de requestionner les limitations de vitesse sur les autoroutes du territoire,

- Le Conseil Municipal est en accord avec l'objectif de développement des alternatives à la voiture individuelle et de report modal. Au vu de la congestion autoroutière et routière sur l'axe Vallée du Rhône (de Reventin-Vaugris à Lyon), l'augmentation de la fréquence des trains sur la ligne Valence-Lyon et l'ouverture de la Halte ferroviaire de Vaugris sont une priorité,

- Le Conseil Municipal note avec satisfaction la volonté affichée du PPA d'accompagner les habitants dans le cadre de l'extension de la ZFE lyonnaise mais il insiste pour que cet accompagnement s'applique bien également aux personnes qui n'habitent pas dans le périmètre de la ZFE mais qui doivent s'y rendre pour travailler et qui n'ont très souvent que peu d'alternatives à la voiture individuelle,

.../...

Envoyé en préfecture le 03/03/2022
Reçu en préfecture le 03/03/2022
Affiché le
ID : 038-213803364-20220228-2022_28_02_07-DE

- Le Conseil Municipal juge incompatible les objectifs du PPA de réduction de la circulation routière et des pollutions émanant des transports avec les projets de nouvelles infrastructures routières et autoroutières comme le projet de demi-diffuseur A 7 à Reventin-Vaugris et le projet d'élargissement de l'A46 Sud à deux fois trois voies.
  Le choix d'implantation du demi-diffuseur de Reventin-Vaugris soumis à enquête publique a été fait contre l'avis de la Commune. Il majore de façon significative la pollution atmosphérique à proximité immédiate de tous les équipements sportifs et des habitations. Il provoque une majoration du trafic de 200 % au niveau de l'implantation, ce qui est en contradiction avec les objectifs de ce PPA.
  A ce titre, le Conseil Municipal demande que parmi les actions du défi M4 « Diminuer le trafic routier et limiter la congestion sur certaines sections routières » soit rajoutée la production systématique d'une étude d'impact sur la qualité de l'air de tout projet routier ou autoroutier avant leur réalisation. La réalisation du dit projet devenant conditionnée à un résultat démontrant l'effet positif du projet sur la qualité de l'air.
  Concernant le projet de demi-diffuseur de Reventin-Vaugris, le dossier de déclaration d'utilité publique soumis à enquête publique, présente une étude air et santé de niveau II. Le Conseil Municipal demande une étude de niveau I permettant une analyse plus fine des répercussions sur la population locale.
  Laisser réaliser un tel projet sans production d'une étude air et santé de niveau 1 sur la qualité de l'air en amont, au moment même où un nouveau PPA ambitieux est lancé, risquerait de nuire fortement au plan et à sa crédibilité.

- Enfin, le Conseil Municipal formule le vœu d'un moratoire sur les projets de nouvelles infrastructures de transport, en particulier routières, visant à construire collectivement une vision partagée de l'avenir des mobilités sur le territoire.

Certifié exécutoire
reçu en Sous-Préfecture
le
Publié ou Notifié
le

Fait et délibéré en Mairie, les jour, mois et an que dessus
Au registre sont les signatures
Affiché le
Pour copie conforme
En mairie, le 1er mars 2022.
Mme la Maire,
Edith RUCHON

MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS (Isère) 38

Annexe 11.

Etude de la création d'un demi échangeur orienté vers le Nord sur l'A7

Commune de Reventin-Vaugris

PROJET SUD 2020

MEDIAE
MEDiterranée, Infrastructure, Aménagement, et Eau

Horizon Conseil
Imaginons les transports, déplaçons les horizons

Elaboration : Janvier 2020
Mise à jour : Mars 2020
Mise à jour : Octobre 2021

LP1916D021b-LB-DIV-PWPT

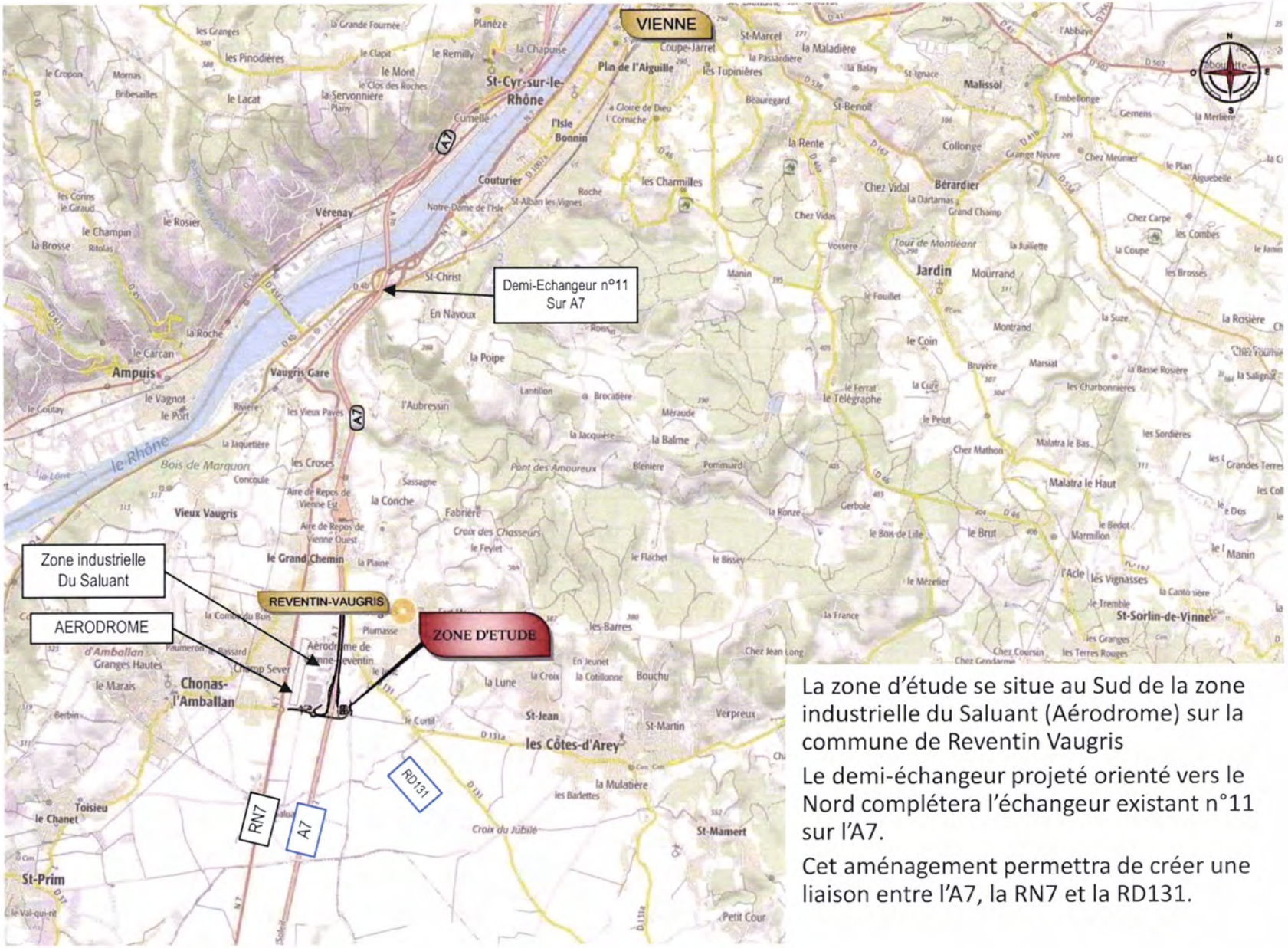
CONTEXTE ET OBJECTIFS

A la demande de la Communauté d'Agglomération de Vienne Condrieu, ASF a réalisé lors de la concertation en 2016 un dossier pour l'aménagement d'un demi-échangeur sur l'A7 au Sud de Vienne, orienté vers le Nord. Ce demi-échangeur permet de compléter le demi-échangeur n°11 orienté vers le Sud.

La Commune de Reventin Vaugris a souhaité revoir cette solution afin de rechercher des optimisations envisageables.

Le Bureau d'étude MEDIAE présente ci-après la nouvelle solution étudiée dénommée PROJET SUD 2020.

PLAN DE SITUATION



La zone d'étude se situe au Sud de la zone industrielle du Saluant (Aérodrome) sur la commune de Reventin Vaugris

Le demi-échangeur projeté orienté vers le Nord complétera l'échangeur existant n°11 sur l'A7.

Cet aménagement permettra de créer une liaison entre l'A7, la RN7 et la RD131.

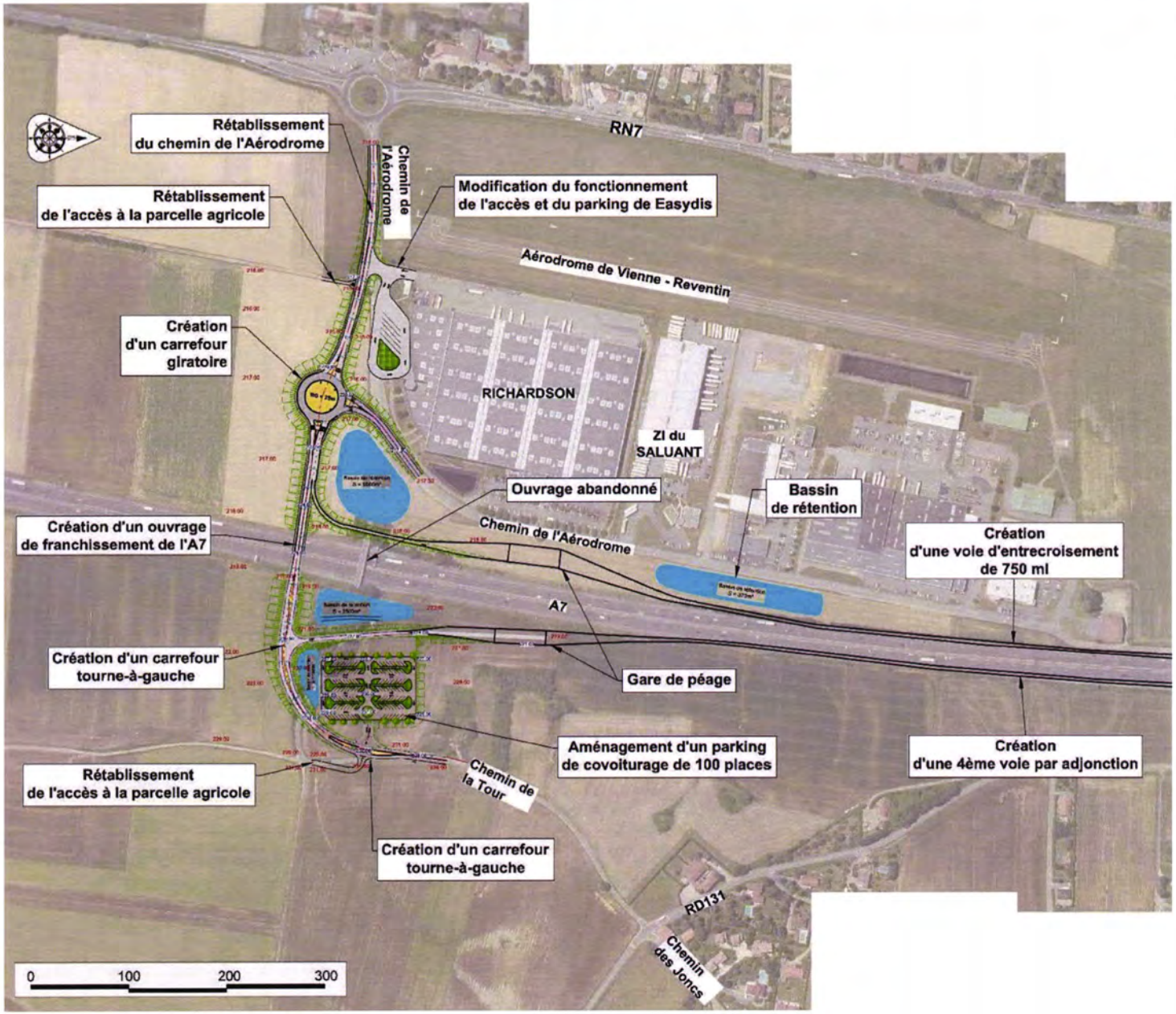
SOLUTION SUD DE LA CONCERTATION 2016

Le demi échangeur Sud proposé dans le cadre de la concertation en 2016 se caractérise par les aménagements suivants :

- Une voie d'entrée sur l'A7 en adjonction
- Une voie de sortie de l'A7 en entrecroisement
- Les gares de péage sur l'entrée et la sortie de l'A7
- Deux giratoires de rayon 22m extérieur permettant de relier l'entrée et la sortie de l'A7
- Le rétablissement depuis les giratoires du chemin de l'aérodrome côté Ouest et du chemin de la Tour côté Est
- Le rétablissement de l'accès à la ZI du Saluant et de l'entreprise Richardson par la création d'un carrefour tourne à gauche (TAG) sur le chemin de l'aérodrome
- La création d'un parking de covoiturage d'environ 50 places
- La réalisation d'un Ouvrage d'Art permettant le franchissement de l'A7 qui se raccorde aux deux giratoires
- La création d'une voie de liaison permettant de rétablir le chemin de la Tour et la création d'un giratoire à l'intersection avec la RD131
- La réalisation de six bassins de rétention



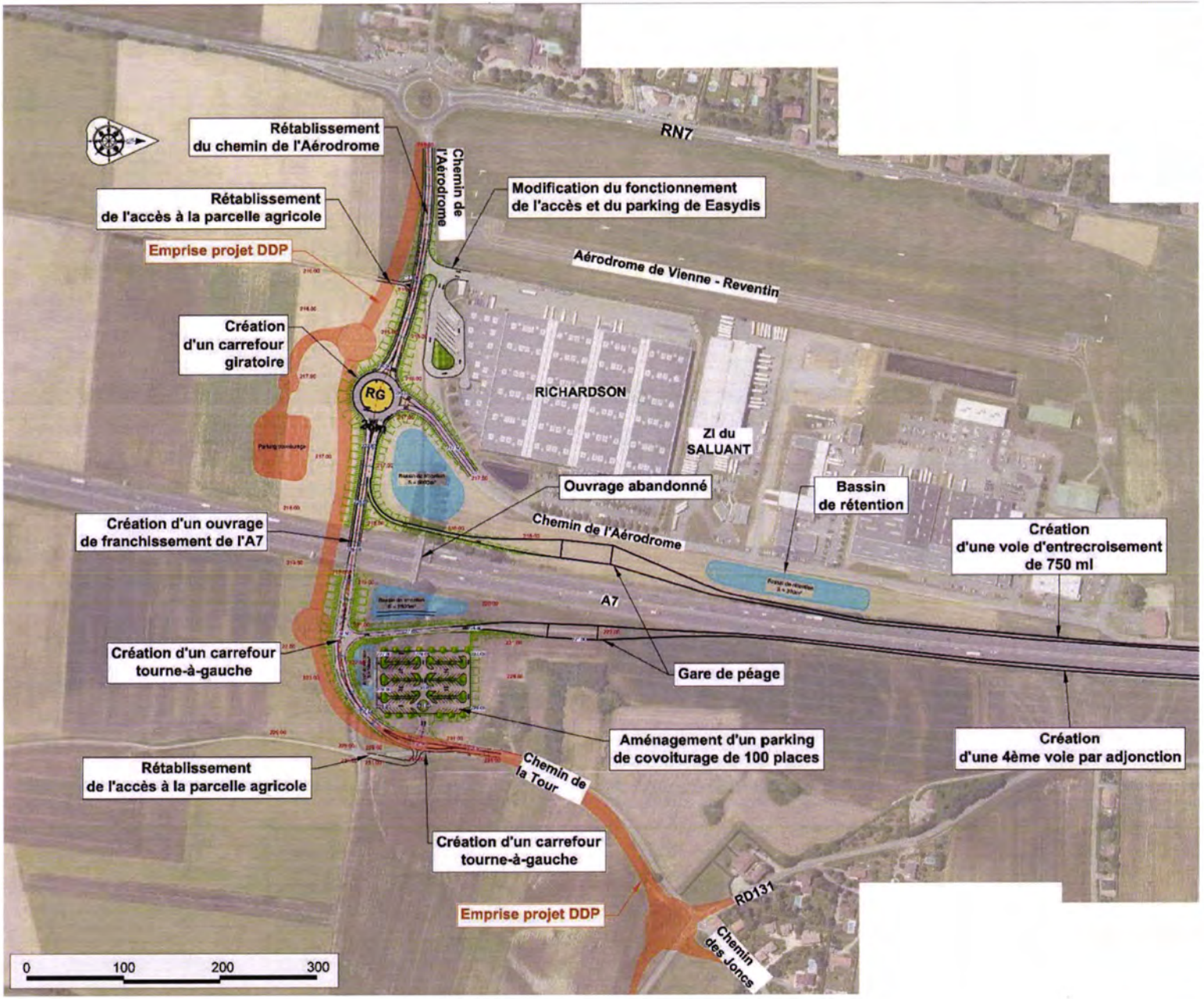
SOLUTION PROJET SUD 2020 PROPOSEE PAR LA COMMUNE DE REVENTIN VAUGRIS



Le projet se distingue de la solution précédente par les aménagements suivants :

- La création d'un seul giratoire de rayon 25m extérieur permettant de relier la sortie de l'A7
- La sécurisation de l'accès à l'entreprise Richardson depuis le chemin de l'aérodrome. Un terre plein central est aménagé sur le chemin de l'Aérodrome entre les deux giratoires. Seuls les mouvements de tourne-à-droite sont autorisés. Les mouvements de tourne-à-gauche se font par les giratoires. Cet aménagement permet d'éviter les conflits entre mouvements (cisaillements insécurisés).
- La création d'un carrefour TAG permettant de relier l'entrée sur l'A7
- L'aménagement d'un second carrefour TAG assurant la desserte du futur parking de covoiturage qui prévoit la création de 100 places de stationnement (capacité du parking conforme à la demande de la commune de Reventin Vaugris)
- Le rétablissement des deux accès aux parcelles agricoles (côté Ouest et côté Est de l'autoroute)
- La conservation du carrefour RD131 / chemin de la Tour
- La création de quatre bassins de rétention permettant de compenser les surfaces imperméabilisées supplémentaires générées par le projet.

SUPERPOSITION DES DEUX SOLUTIONS



La solution Sud Concertation 2016 et la solution PROJET SUD 2020 se distinguent par les aménagements suivants :

La géométrie de la solution Sud Concertation 2016 propose la création de trois giratoires alors que la solution PROJET SUD 2020 optimise les carrefours avec la création d'un seul giratoire et de deux carrefours TAG.

La solution PROJET SUD 2020 optimise les espaces entre l'A7 et les chemins de l'aérodrome et de la Tour, tandis que la solution Sud Concertation 2016 s'étale plus sur les parcelles coté Sud consommant davantage de parcelles agricoles.

Le parking de co-voiturage de 100 places issue de la solution PROJET SUD 2020 est aménagé à l'Est de l'autoroute, au plus près du chemin, accessible par un carrefour TAG. Dans la solution Sud Concertation 2016, le parking est aménagé à l'Ouest de l'A7 et ne prévoit que 50 places.

La solution PROJET SUD 2020 propose un unique accès à Richardson depuis le chemin de l'aérodrome, tandis que la solution Sud Concertation 2016 prévoit le rétablissement via deux accès depuis un carrefour TAG aménagé sur le chemin de l'aérodrome.

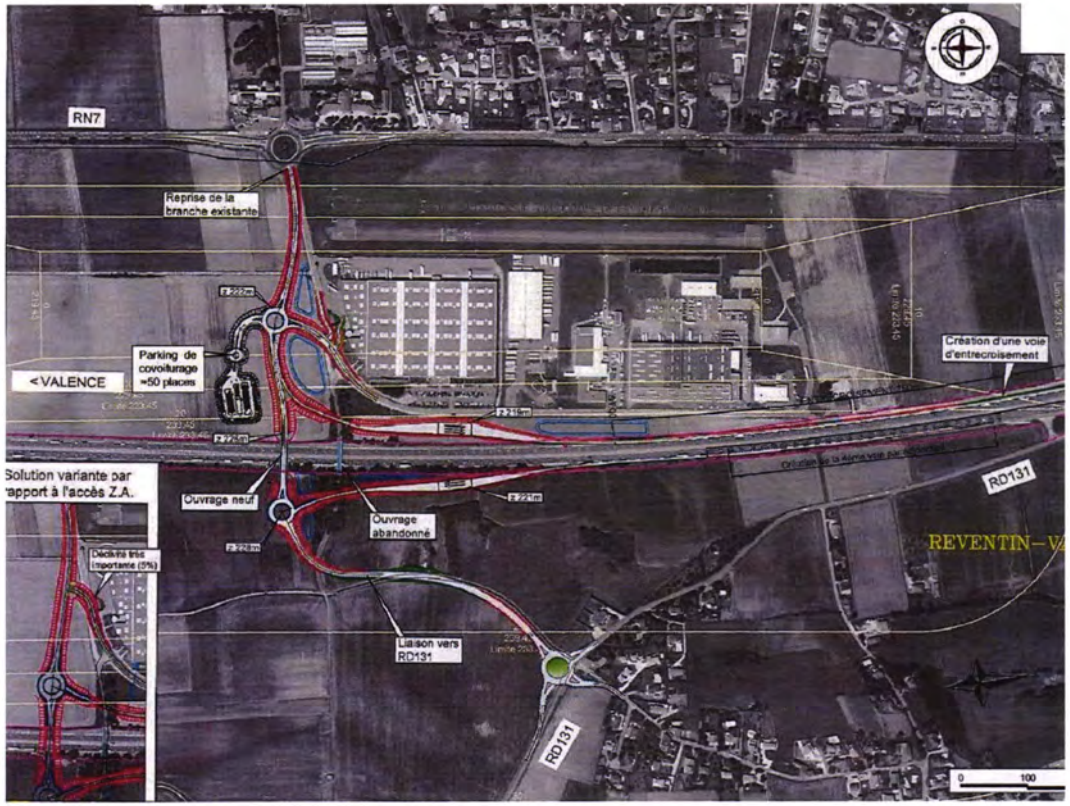
La solution PROJET SUD 2020 rétabli les accès aux parcelles agricoles, qui n'apparaissent pas dans la solution Sud Concertation 2016.

La solution Sud Concertation 2016 prévoit la création d'un giratoire sur la RD131, alors que la solution PROJET SUD 2020 ne nécessite pas de réaménagement du carrefour existant.

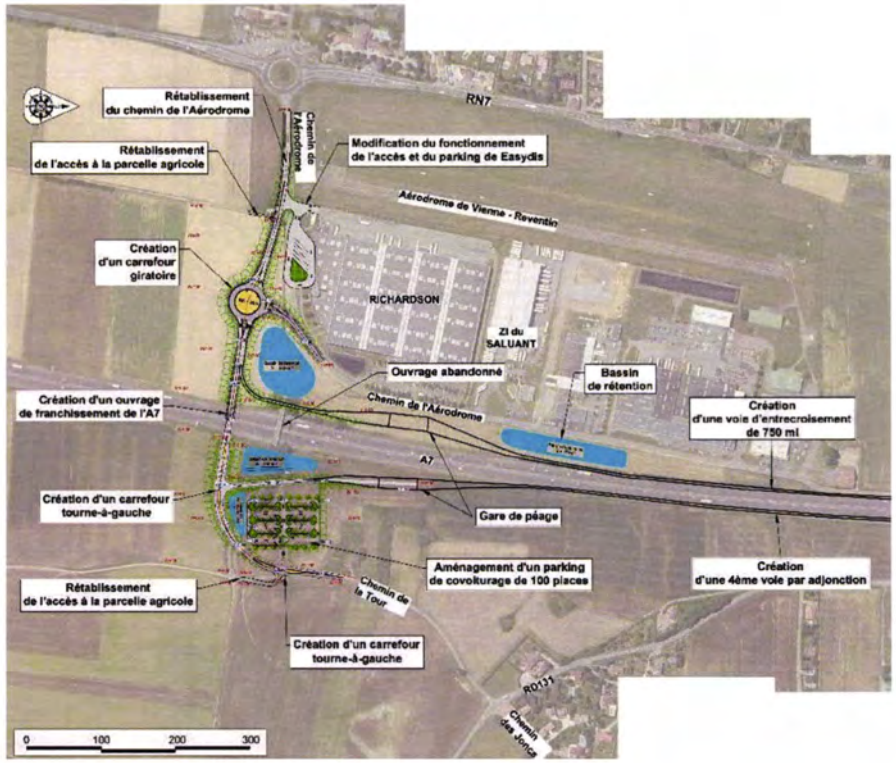
Les gares de péages et les bretelles d'entrée et de sortie sur l'A7 sont identiques dans les deux solutions.

COMPARATIF DES DEUX SOLUTIONS

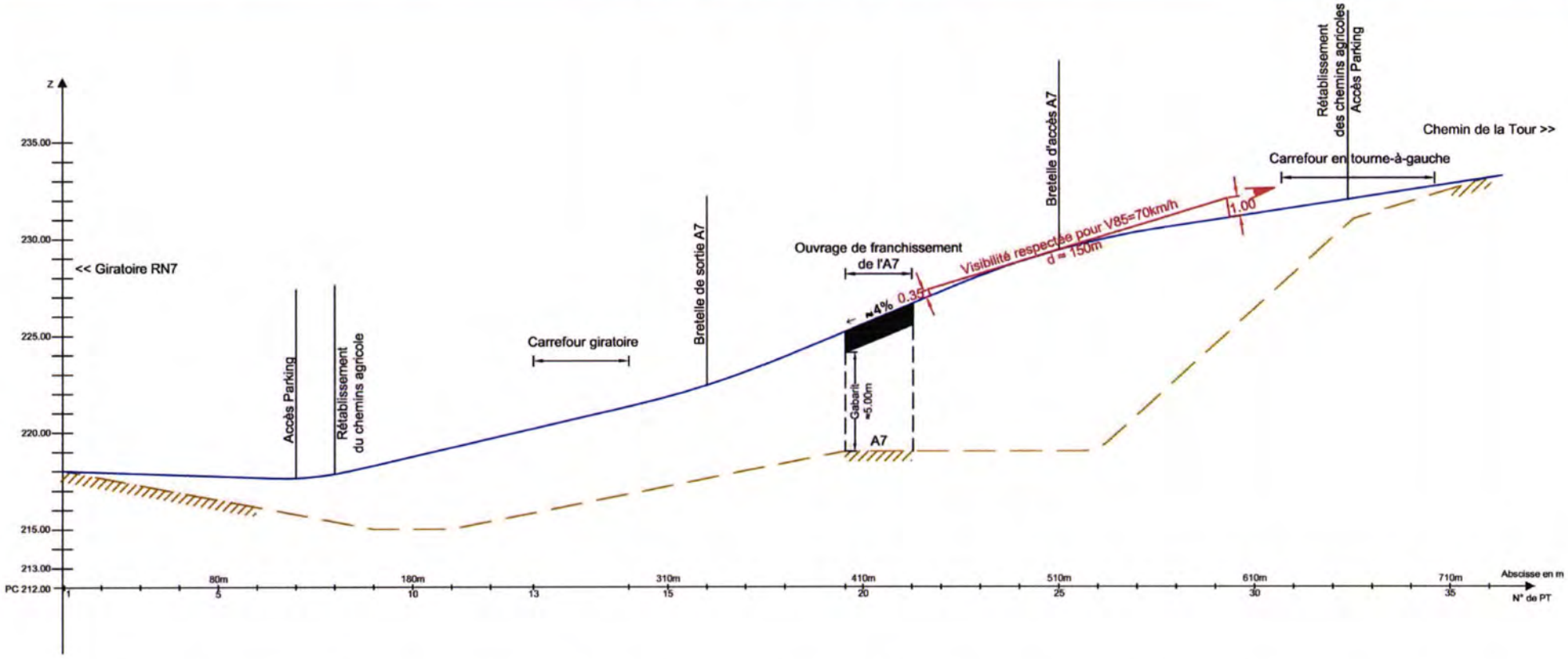
PROJET SUD DE LA CONCERTATION 2016



PROJET SUD 2020



PROFIL EN LONG SOLUTION PROJET SUD 2020 PROPOSEE PAR LA COMMUNE DE REVENTIN VAUGRIS



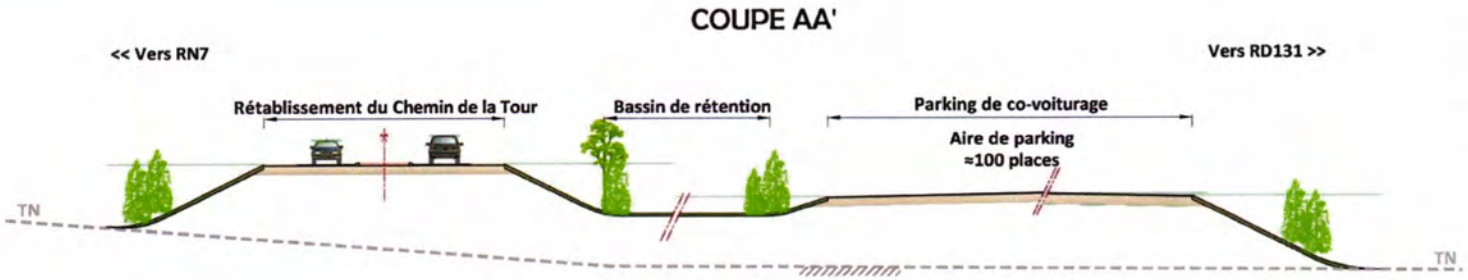
Le profil en long correspond au rétablissement du chemin de la Tour entre le giratoire existant sur la RN7 et le raccordement sur le chemin de la Tour existant peu après le carrefour TAG projeté pour l'accès au parking de co-voiturage.

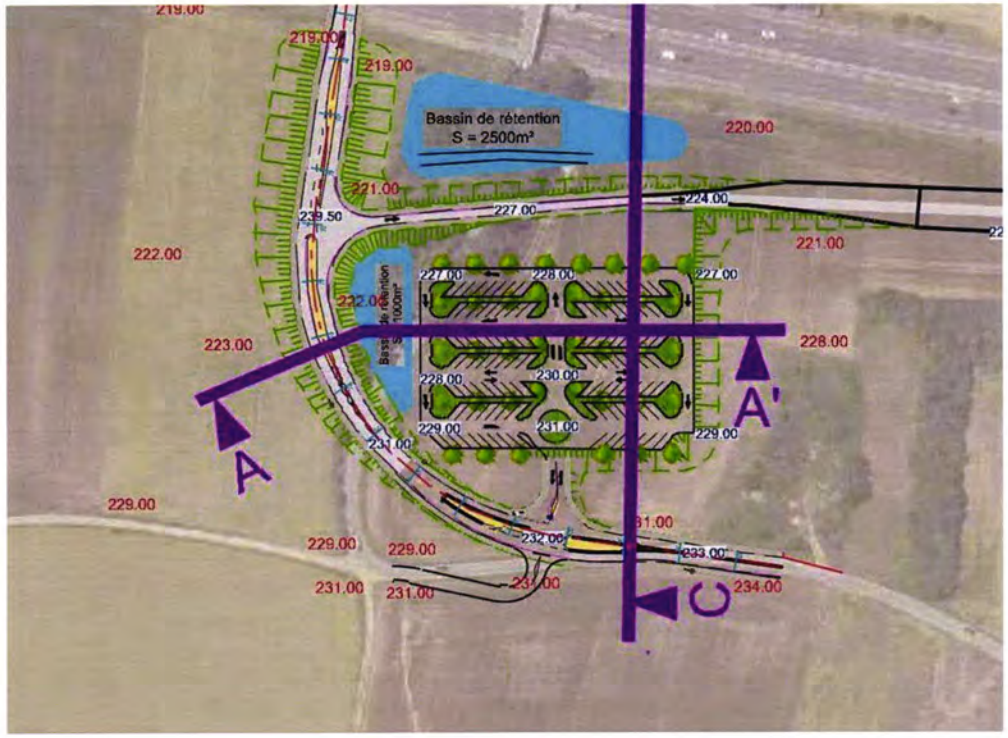
Le profil en long présenté permet d'obtenir un tirant d'air de 5m sur l'A7 sous l'Ouvrage d'Art projeté en passage supérieur.

Il présente une pente maximale de 4% et un rayon saillant permettant d'assurer 150m de visibilité minimum (pour rappel une distance de 151m correspond à la visibilité nécessaire à 90km/h en courbe).

Le profil en long montre une voie exclusivement en remblais, en cohérence avec les coupes ci-après.

COUPE EN TRAVERS - AA'





Le profil en travers type projeté du rétablissement du chemin de la Tour comprend un profil en remblai intégrant une chaussée de 6m de large, délimitée par une BDD de 1,50 m.

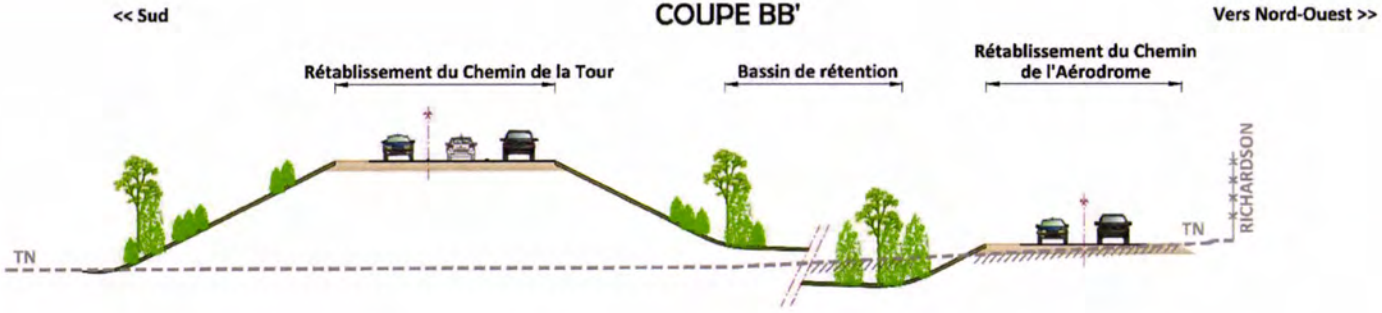
La largeur de chaussée pourra être ponctuellement portée à 9.50m pour créer la voie de tourne à gauche.

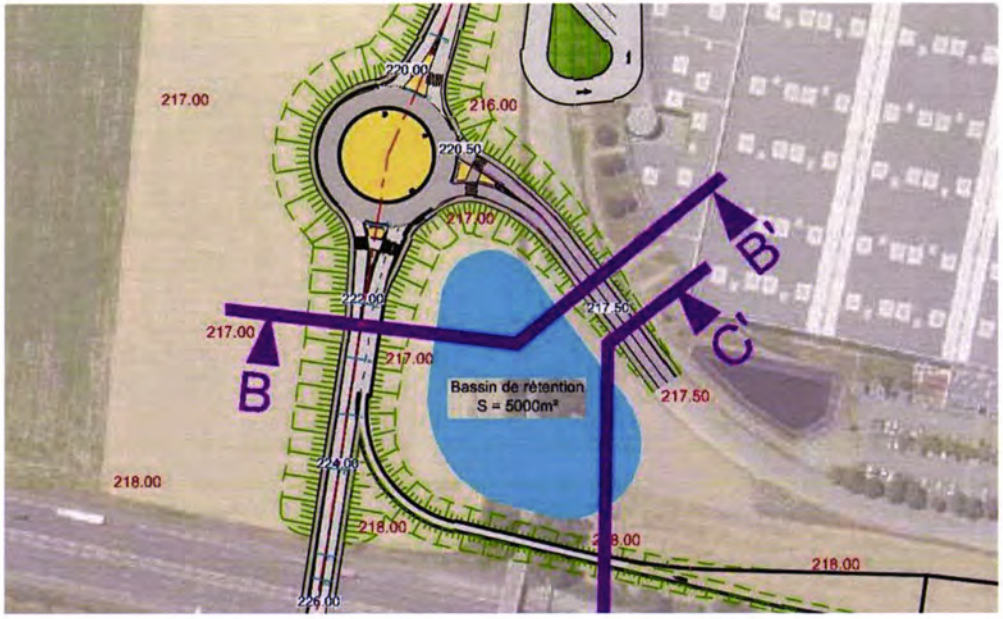
La plateforme du parking de covoiturage est aménagé en remblais et représente une superficie de 6 100m2 (94m de long x 65m de large).

Les talus en bord de voies auront des pentes adoucies à 1V/2H permettant la mise en place d'espace vert.

Les talus du bassin de rétention seront adoucies à 1V/4H facilitant l'intégration paysagère.

COUPE EN TRAVERS – BB'



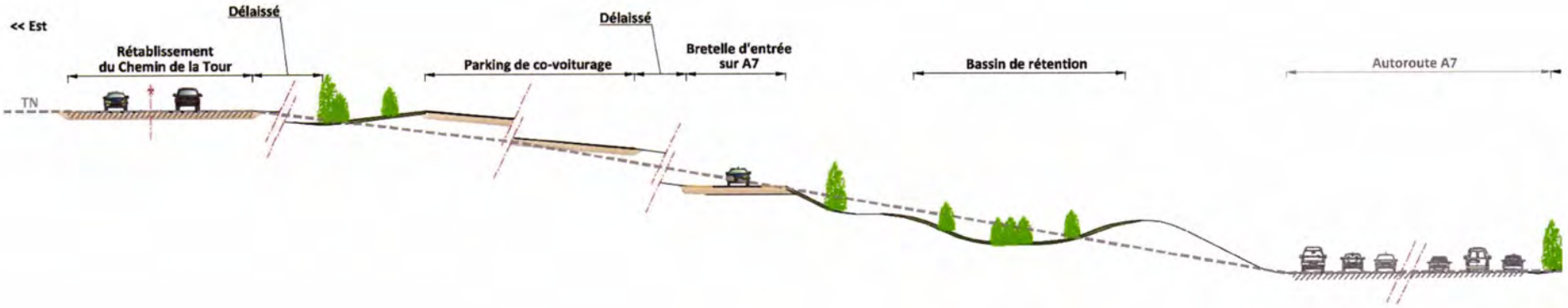


Le profil en travers type projeté du rétablissement du chemin de la Tour et du rétablissement du chemin de l'aérodrome sont similaires au profil précédent.

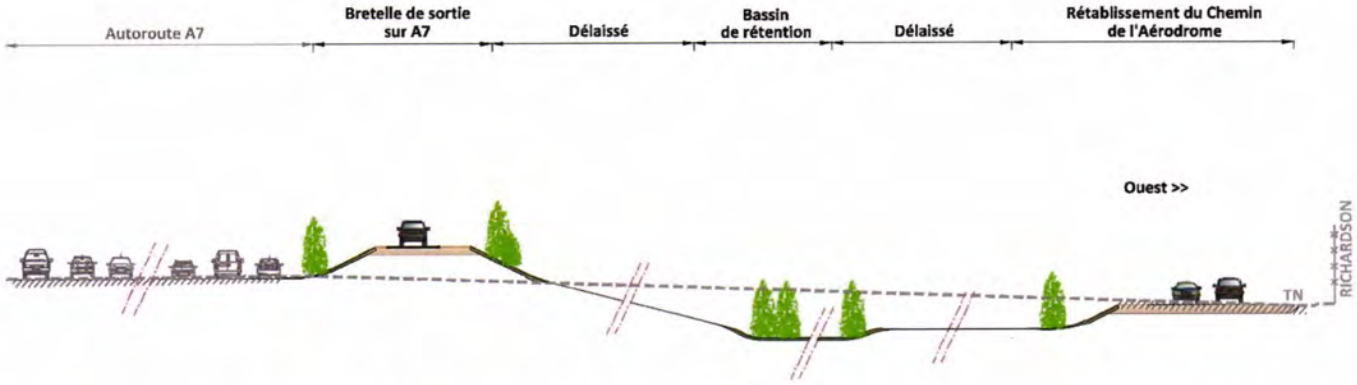
Les talus du bassin de rétention seront adoucies à 1V/4H facilitant l'intégration paysagère.

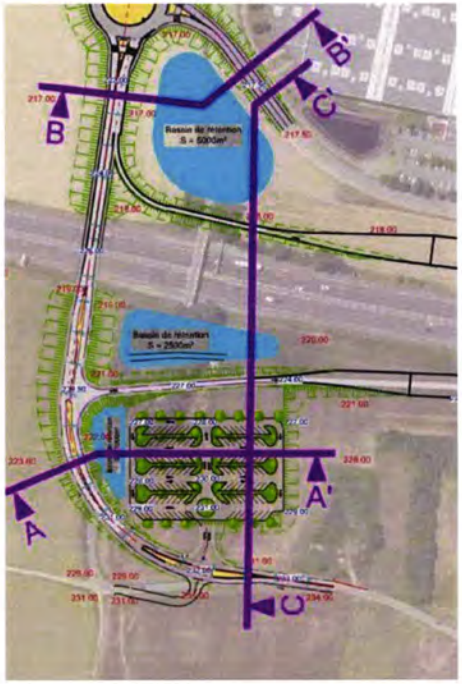
COUPE EN TRAVERS - CC'

Côté Est de l'A7



Côté Ouest de l'A7



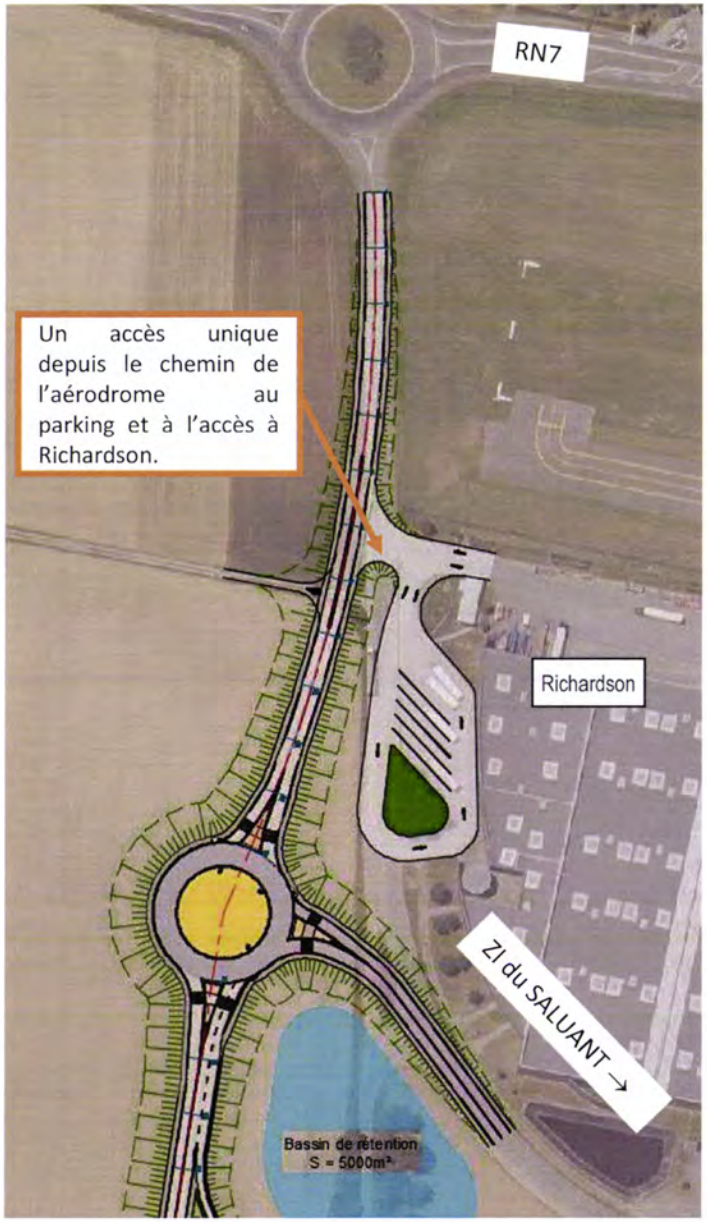


La coupe CC' présente une coupe générale permettant d'apprécier l'aménagement proposé de part et d'autre de l'autoroute A7.

L'aménagement projeté est exclusivement en remblais, les seuls déblais proviennent des 4 bassins de retentions projetés.

L'aménagement paysagé sera un volet important du projet pour assurer l'intégration des nombreuses plateformes créées.

DETAILS SUR LES ACCES A LA ZI DU SALUANT ET A RICHARDSON



L'accès à la ZI du Saluant est rétabli par la création d'une branche depuis le giratoire projeté jusqu'au chemin de l'Aérodrome.

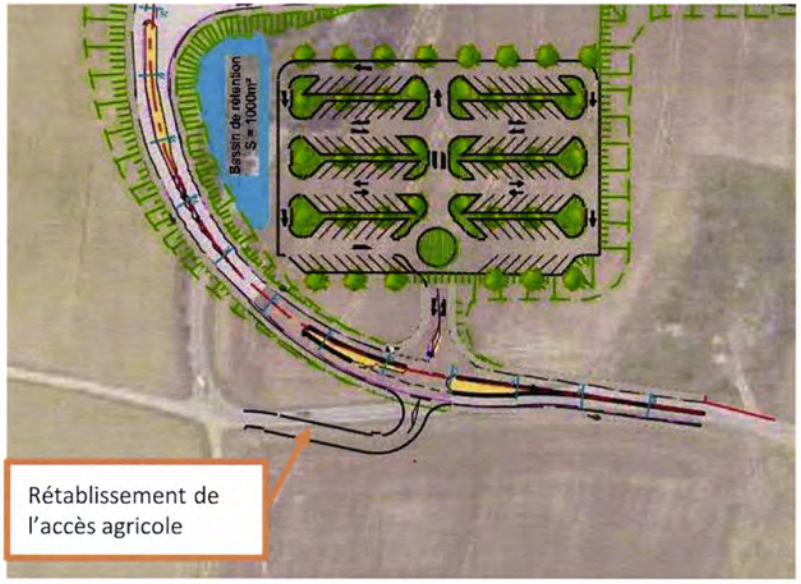
L'accès à l'entreprise Richardson conserve l'accès actuel depuis le chemin de l'aérodrome en élargissant le parking PL existant dans l'emprise de l'ancien chemin. Cet élargissement permet les mouvements circulatoires à l'intérieur du parking.

L'accès projeté est sécurisé par un TPC. Seuls les mouvements de tourne-à-droite sont autorisés. Les mouvements de tourne-à-gauche se font par les giratoires. Cet aménagement permet de limiter les conflits entre mouvements, générateurs de conflits de circulation et de cisaillements insécurisés

DETAILS SUR LE RETABLISSEMENT DES ACCES AUX PARCELLES AGRICOLES

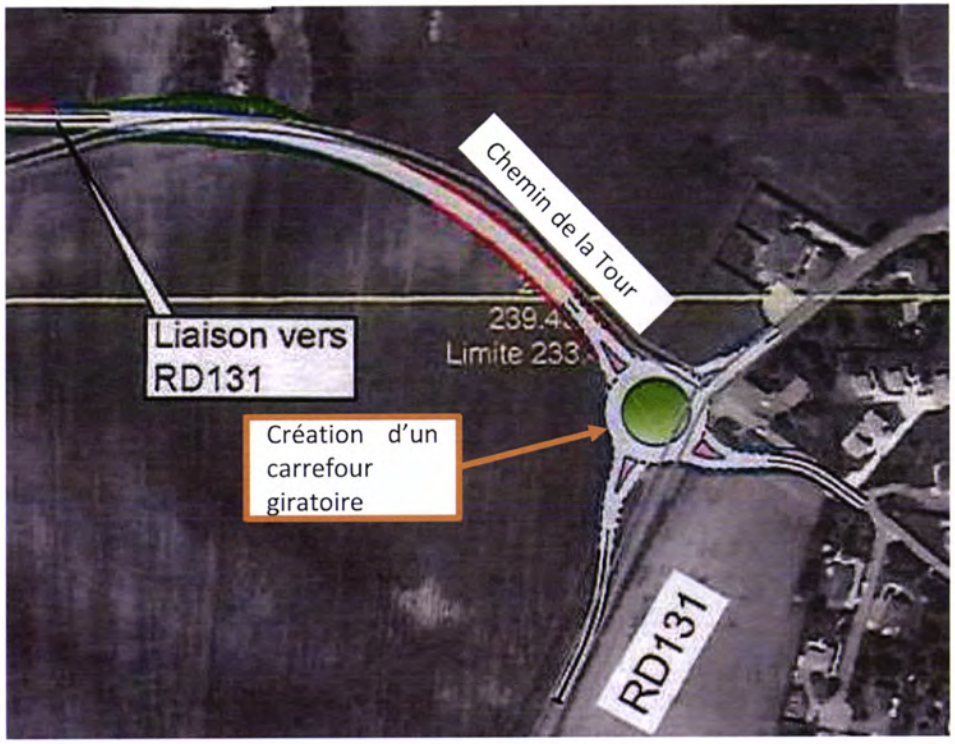
La solution initiale de la concertation de 2016 ne traite pas la reprise des accès agricoles. La solution PROJET SUD 2020 propose le rétablissement des accès tel que présenté ci-dessous.



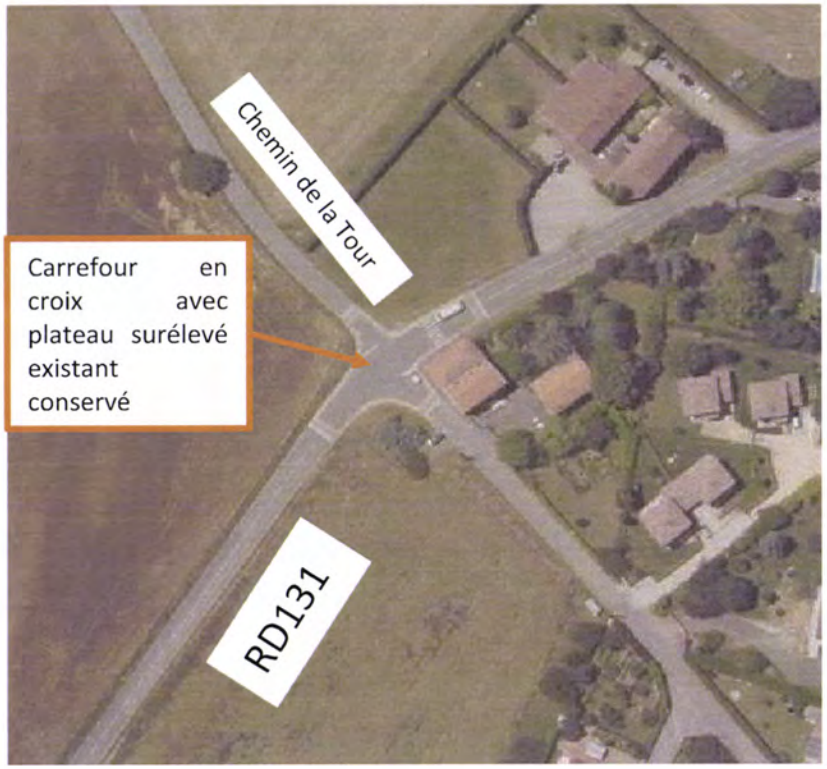


DETAILS DU CARREFOUR CHEMIN DE LA TOUR / RD131

SOLUTION SUD DE LA CONCERTATION 2016



SOLUTION PROJET SUD 2020



Le carrefour entre le chemin de la tour de la RD131 fait l'objet d'une différence notable entre les solutions.

La solution de la concertation 2016 intègre la création d'un giratoire consommatrice d'emprises tandis que la solution PROJET SUD 2020 conserve le carrefour existant.

La solution PROJET SUD 2020 conserve l'aménagement existant qui est compatible avec le trafic estimé avec le demi échangeur projeté. (voir notice circulatoire ci-après).

CARTE DE ESPACES AGRICOLES

Le demi-échangeur projeté se situe dans un secteur de terre agricole exploitée.

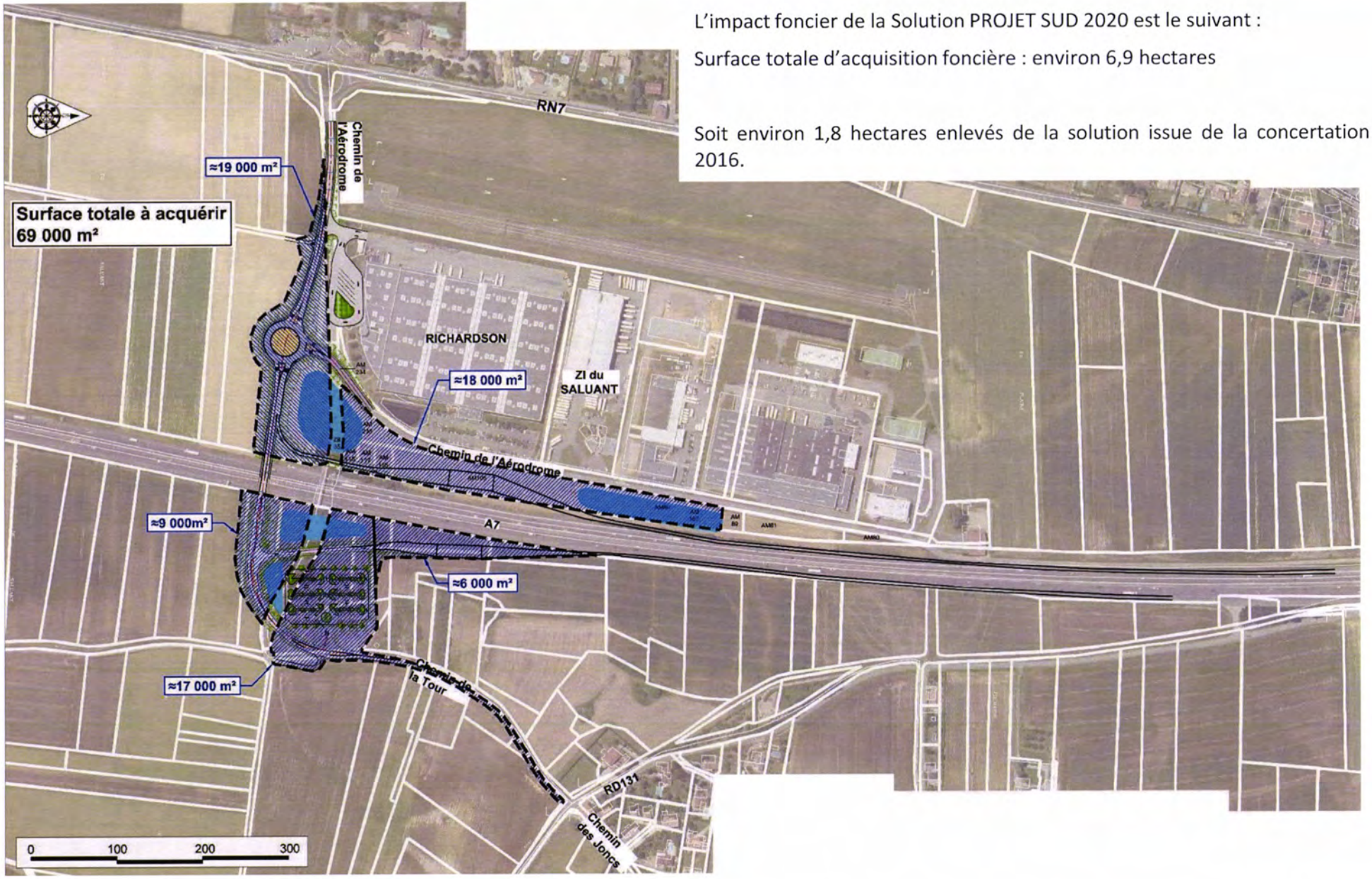
Les espaces agricoles contigus à l'autoroute A7 sont essentiellement voués à la culture céréalière.

Occupation agricole sur la zone d'étude



Source : Registre Parcellaire Agricole de 2012

Carte de l'impact foncier avec le PROJET SUD 2020 proposée par la commune de Reventin Vaugris



L'impact foncier de la Solution PROJET SUD 2020 est le suivant :

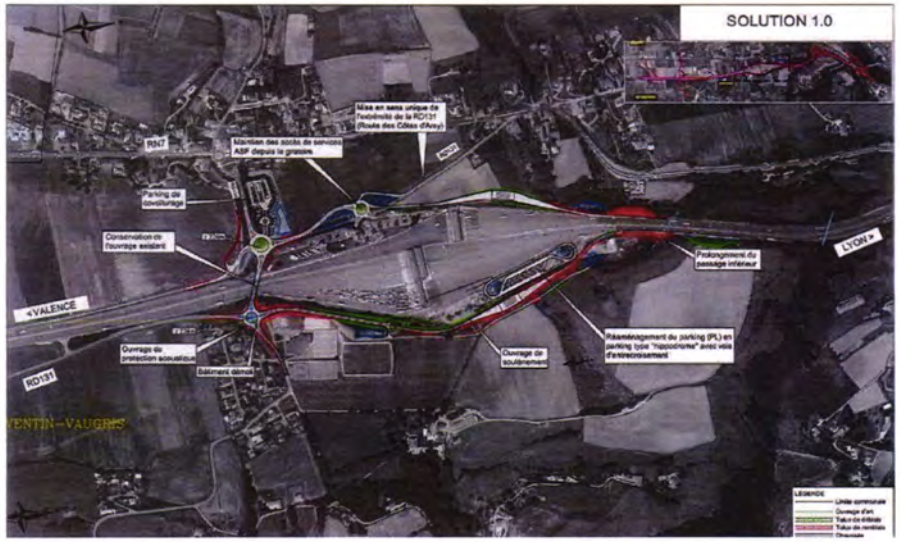
Surface totale d'acquisition foncière : environ 6,9 hectares

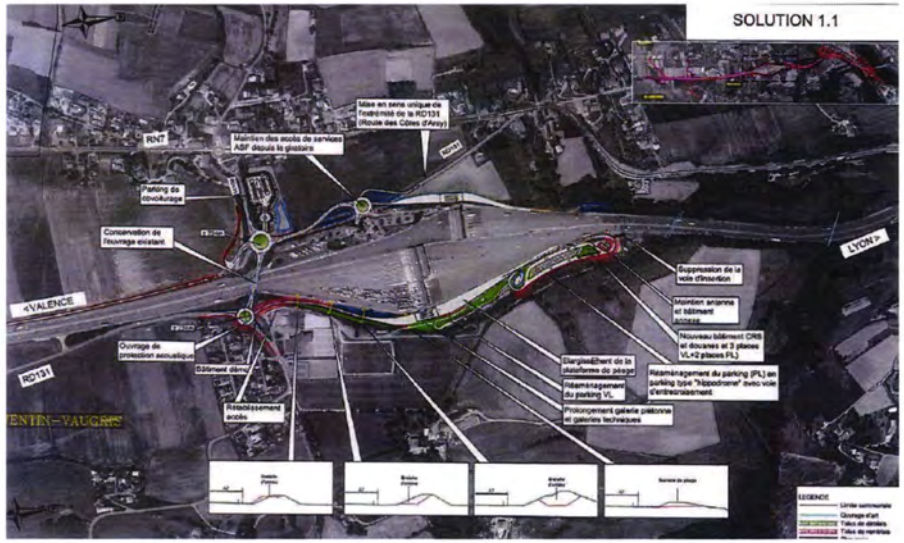
Soit environ 1,8 hectares enlevés de la solution issue de la concertation 2016.

MONTANT DE L'OPERATON

Le montant de operation est de :

- 25 M€ HT (valeur 2016) pour la variante centre (solution 1.0)
- 21 M€ HT (valeur 2016) pour la variante centre (solution 1.1)





- 26 M€ HT (valeur 2016) pour la variante sud (solution 2.1)



MONTANT DE L'OPERATON

Par courrier, Vinci Autoroutes a communiqué le 13 mars 2018 l'estimation des trois variantes soumises à la concertation publique en 2016. Le montant de la variante centre dont le détail est joint ci-dessous est de 21 M€ HT, montant cohérent avec la solution 1.1 présentée dans la solution sud de la concertation de 2016.

A7 1/2 Echangeur de Vienne Sud

Prestations	Unités	Prix unitaires	Quantité	Montant € HT
1 - ETUDES ET DIRECTION DE TRAVAUX				
Etudes et direction de travaux (maîtrise d'œuvre)	% du montant des travaux			1 900 000
Etudes et direction de travaux (autre que maîtrise d'œuvre)	% du montant des travaux			800 000
Frais de Maîtrise d'ouvrage	% du montant des travaux			
TOTAL HT				2 700 000
2 - ACQUISITIONS ET FRAIS ANNEXES				
Acquisitions de terrains/Mesures compensatoires	Ha	65 000	6	390 000
Bâtiment	u	300 000	1	300 000
Remembrement et travaux connexes	Ha	3 000	6	18 000
TOTAL HT				708 000
3 - TRAVAUX				
3.0 - PRIX GENERAUX				
Installation de chantier	Forfait			
Laboratoire de chantier	Forfait			
Réalisation des études d'exécution	Forfait			
Contrôle externe des études d'exécution	Forfait			
TOTAL HT				500 000
3.1 - DEGAGEMENT DES EMPRISES				
Déplacement de réseaux	Ft			500 000
Démolition Bâtiment	Ft			50 000
Fouilles archéologiques	Ft			50 000
Démolition Chaussées	m2	10	20000	200 000
Dégagement des emprises en zone non boisée	m2	6	94000	564 000
Déboisement	m2	1	39200	39 200
TOTAL HT				1 503 200
3.2 TERRASSEMENTS ET COUCHES DE FORME				
Terre végétale				
Décapage, mise en stock pour remploi	m³	5,0	9000	45 000
Décapage bretelle	m³			0
Mise en œuvre TV et engazonnement des talus et bermes	m³			0
Déblais et fouilles				
Déblai mis en remblais	m³	10,0	10000	100 000
Déblais mis en dépôt	m³	10,0	40000	400 000
Purges et Substitution	m³	20,0	4800	96 000
Remblais et PST				
Remblais d'apport pour remblais courant	m³	25,0	1000	25 000
Réglage et compactage des remblais et couche de forme	m²	5,0	10000	50 000
Substitution PST	m³			0
Plus value traitement	m³			0
couche de forme				
Mise en œuvre de couche de forme	m³			0
Matériau d'apport pour couche de forme	m³			0
Plus value traitement	m³			0
Murs de soutènement				
Murs de soutènement	ml			0
Mise en dépôts/modelés	m³			
Terre végétale	m³			0
déblai	m³			0
TOTAL HT				716 000
3.3 ASSAINISSEMENT / DRAINAGE/HYDRAULIQUE				
Assainissement de plateforme				650 000
Rétablissement hydraulique	u	60 000	2	120 000
caniveau rectangulaire béton	ml			0
cunette béton	ml			0
fossé en terre	ml			0
drains	ml			0
collecteurs	u			0
plus value pour fonçage	ml			0
regards	u			0
bassins	u	200 000	6	1 200 000
Terrassement et équipement des bassins	m³			0
TOTAL HT				1 970 000
3.4 - OUVRAGES D'ART				
Ouvrages d'art non courants	u			0
Ouvrages d'art courants				0
Travaux reprise PS	Ft			720 000
Ft de type à préciser	m²			0
PGF en PS	m³			0
démolition OA	m³			0
O Galerie				0
Pétonne	ml	35	2500	87 500
Technique	ml	35	1800	63 000
TOTAL HT				870 500
3.5 - CHAUSSEES				
rapoçage	m²			
BBTM (2,5cm)	m²			0
(BBME ou BBSG	t			
GB	m²			0
GNT	m3			0
imprégnation ou accrochage	m²			0
Couche de surface, de base, de fondation, de forme	m2	100	23000	2 300 000
TOTAL HT				2 300 000
3.6 - EQUIPEMENTS DE SECURITE ET D'EXPLOITATION				
Dispositifs de retenue	Ft			250 000
Dépose de dispositifs de retenue en accotement	km			0
Pose de dispositifs de retenue en accotement	km			0
Dépose de dispositifs de retenue en TPC	km			0
Pose de dispositifs de retenue en TPC	km			0
Protection de piles en TPC	u			0
Transition sur OA existants	u			0
TPC	u			0
Signalisation verticale	Ft	230 000	1	230 000
Signalisation horizontale	Ft	50 000	1	50 000
Clôtures et portails				
Clotures	km			0
plus value grande faune	km			0
plus value petite faune	km			0
Equipements dynamiques (réseaux, RAU, PMV, vidéo, radio, météo, trafic)				
Eclairage	Ft	150 000	1	150 000
TOTAL HT				680 000
3.7 - INSTALLATIONS FIXES D'EXPLOITATION				
génie civil FO et énergie	ml			0
câble FO	ml			0
dévoiement réseaux	forfait			0
point livraison énergie	u			0
équipements de transmission IP	u			0
PAU et raccordement	couple			0
PMV et raccordement	u			0
eclairage public mât et raccordement	u			0
TOTAL HT				2 800 000
3.8 - AMENAGEMENT D'ENVIRONNEMENT				
Aménagements paysagers	Ft			200 000
terre végétale	m3			0
engazonnement	m²			0
reboisement	ha			0
Protections bruit	Ft			300 000
Rétablissement des chemins agricoles	Ft			75 000
Loi sur l'eau	Ft			50 000
mesures compensatoires	forfait			150 000
TOTAL HT				775 000
3.9 RETABLISSEMENTS (HORS OA)				
assainissement hydraulique	u			
Giratoire	u	300 000	3	900 000
divers	u			
TOTAL HT				900 000
3.10 - AIRES ANNEXES				
Parking péage type hippodrome	Ft			1 500 000
Parking de covoiturage	Ft			500 000
chaussées	m²			
équipements d'aires (sécurité et exploitation)	forfait			
aménagements d'aires (plantations, engazonnement, etc.)	forfait			
TOTAL HT				2 000 000
3.11- EXPLOITATION SOUS CHANTIER EQUIPEMENTS PROVISOIR				
Signalisation, balisage de protection	Ft			380 000
Contrôle extérieur	Ft			310 000
Signalisation horizontale temporaire	km			0
Renfort des moyens d'exploitation	forfait			0
TOTAL HT				690 000
TOTAL TRAVAUX ET ACQUISITIONS				16 412 700
Somme à valoir sur travaux	%			1 800 000
Somme à valoir sur acquisitions	%			100 000
total général Etudes, Travaux, Acquisitions				21 012 700

Le détail des autres solutions n'est pas en la possession de la mairie de Revantin-Vaugris.

Notre analyse ci-après porte sur :

- l'analyse de l'estimation détaillée de l'opération pour la variante centre ;
- L'estimation et l'explication des manquements de la variante centre ;
- La proposition d'un comparatif économique entre la solution demi-échangeur PROJET SUD 2020 proposée par la Mairie de Reventin Vaugris et la solution issue de la concertation de 2016 du demi échangeur sud (solution 2.1)

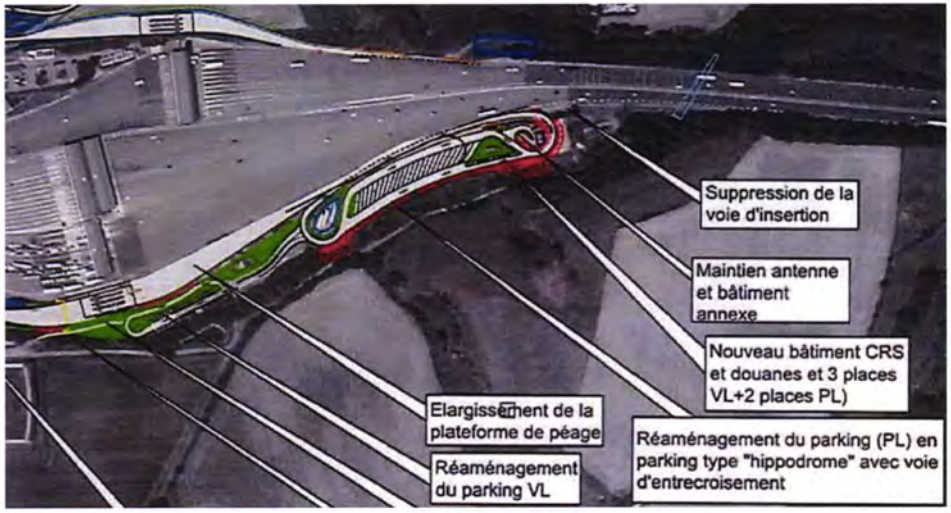
MONTANT DE L'OPERATON

Analyse de l'estimation détaillée de la variante centre – montant de l'estimation 21 M€

- Les postes chiffrés sont cohérents par rapport au projet présenté ;
- Les prix unitaires présentés sont cohérents pour les travaux engagés. Seuls les prix de terrassement nous paraissent peu cohérents :
  - Déblais mis en dépôt + évacuation à 10 € / m3. Seul un lieu de stockage très proche du chantier peut permettre d'avoir ce niveau de prix pour l'évacuation et la mise en décharge agréée. Les coûts sont certainement plus prêts de 15 € / m3 ;
  - Déblais mis en remblais à 10 € / m3. Ce prix n'est pas cohérent avec le prix de déblais en dépôt et évacuation qui est chiffré également à 10 € / m3. Le coût devrait plus être de 5 € HT / m3,

  Soit un budget de 650 000 € HT pour ces deux postes, chiffrés à 500 000 € HT par Vinci autoroutes pour la variante centre ;

- L'estimation prévoit un budget de 1,5 M € HT pour la reprise du parking du péage de type hippodrome. Cet aménagement est-il nécessaire dans le cadre de l'échangeur centre ? Son coût doit-il être porté par ce projet ?



Vue rapprochée du parking type hippodrome

MONTANT DE L'OPERATON

Manquements de la variante Centre

L'aménagement de la variante du demi échangeur centre se limite à la création des deux carrefours giratoires au débouché de la RD131 et à la mise en sécurité de l'ouvrage d'art de franchissement de l'A7.

Les études menées par la mairie de Reventin Vaugris ont mis en évidence :

- Le dysfonctionnement de la chicane sur la RD131 avant le giratoire de la RN7 qui ne permet pas le croisement de deux poids-lourds ou cars ;



- L'afflux de véhicules sur le giratoire de la RN7 qui présente à ce jour des dysfonctionnements, devraient s'accentuer avec la création du demi échangeur centre ;

  L'utilisation de la route de l'aérodrome pour récupérer la RN7 au sud de la zone du Saluant n'a pas été appréhendé dans les différentes études. A noter que plus de 70% du trafic du demi échangeur est orienté vers le sud via la RN7. Le trafic sur cette voie va obligatoirement augmenter afin d'éviter le giratoire existant sur la RN7 et nécessitera une requalification à ce jour non appréhendée dans le cadre de l'aménagement du demi échangeur sud.



MONTANT DE L'OPERATON

Le montant des travaux nécessaires est estimé à :

- Requalification de la route de l'aérodrome depuis la RD131 jusqu'au giratoire de la RN7 au sud de l'aérodrome sur un linéaire de 1850 m soir 2 M € HT.

- Rectification de la chicane de la RD131 nécessitant la réalisation d'un mur de soutènement et des acquisitions foncières sur une parcelle bâtie pour un montant de 350 000 € HT.





Du foncier sera nécessaire pour la réalisation des travaux de ces deux aménagements pour une superficie supérieure à 1 hectare, soit un coût de l'ordre de 0,1 M € HT minimum.

Le comparatif économique entre les solutions demi échangeur centre et demi échangeur sud devrait intégrer le coût de ces deux operations et du foncier nécessaire, soit un montant total supplémentaire de 2,45 M € HT.

MONTANT DE L'OPERATON

L'estimation financière du PROJET SUD 2020 proposée par la mairie de Reventin Vaugris pour le demi-échangeur sud est évaluée à 20,50 M € HT, valeur 2021, suivant la décomposition ci-dessous :

DÉSIGNATION	UNITÉ	PRIX UNITAIRE EN EUROS	QUANTITE TOTALE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS
PRÉPARATION GÉNÉRALE DU CHANTIER				
Installation chantier / frais généraux 10%	Ft		1	2 030 000,00 €
LIBÉRATION DES EMPRISES				
Démolition de chaussée	m2	10,00 €	3 800	38 000,00 €
Dégagement des emprises	m2	3,00 €	90 000	270 000,00 €
TERRASSEMENTS / COUCHES DE FORME				
Décapage et mise en dépôt pour nappage	m3	3,00 €	7 700	23 100,00 €
Décapage et mise en modelé	m3	7,00 €	2 000	14 000,00 €
Décapage et mise en dépôt définitif	m3	15,00 €	14 700	220 500,00 €
Nappage talus terre végétale du site + ensemencement	m2	3,00 €	52 000	156 000,00 €
Déblais mis en remblais	m3	8,00 €	5 700	45 600,00 €
Déblais mis en dépôt définitif	m3	15,00 €	2 450	36 750,00 €
Remblais d'apport	m3	20,00 €	100 000	2 000 000,00 €
Mise en œuvre de couche de forme ép 50/60 cm	m2	15,00 €	35 000	525 000,00 €
Drain fond de forme	ml	60,00 €	1 700	102 000,00 €
ASSAINISSEMENT / DRAINAGE / HYDRAULIQUE				
Buse y compris regards, tête d'ouvrage	ml	200,00 €	1 100	220 000,00 €
Cunette béton	ml	140,00 €	930	130 200,00 €
Fossé terre	ml	25,00 €	1 100	27 500,00 €
Terrassements bassin	m3	25,00 €	18 000	450 000,00 €
Equipements bassin	Ft	20 000,00 €	4	80 000,00 €
Buse / regard grille / bourrelet	ml	230,00 €	1 600	368 000,00 €
Bourrelet descente d'eau remblais	ml	50,00 €	700	35 000,00 €
OUVRAGES D'ART				
Ouvrage d'art courant	m2	3 000,00 €	660	1 980 000,00 €
Démolition PS existant	m2	500,00 €	415	207 500,00 €

DÉSIGNATION	UNITÉ	PRIX UNITAIRE EN EUROS	QUANTITE TOTALE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS
CHAUSSEES				
Chaussée bretelle / gare péage	m2	70,00 €	8 900	623 000,00 €
Chaussée élargissement A7	m2	80,00 €	5 200	416 000,00 €
Chaussée giratoire / rétablissement	m2	60,00 €	9 500	570 000,00 €
Chaussée parking covoiturage	m2	40,00 €	5 400	216 000,00 €
Bordure giratoire / carrefour	ml	35,00 €	1 800	63 000,00 €
Trottoir parking / giratoire (2 m)	ml	90,00 €	730	65 700,00 €
BAU A7 (2,75m)	ml	180,00 €	1 500	270 000,00 €
Accotement revêtu (2 m)	ml	70,00 €	1 100	77 000,00 €
Accotement non revêtu (2 m)	ml	40,00 €	1 400	56 000,00 €
Reprise parking Richardson	Ft	70 000,00 €	1	70 000,00 €
Rétablissement chemin agricole larg 4 m	ml	100,00 €	120	12 000,00 €
EQUIPEMENT D'EXPLOITATION ET DE SECURITE				
Dépose de dispositif de retenue	ml	15,00 €	1 500	22 500,00 €
Dispositif de retenue métallique / béton	ml	40,00 €	5 000	200 000,00 €
Signalisation horizontale	ml	2,50 €	17 500	43 750,00 €
Panneau de police	U	400,00 €	45	18 000,00 €
Panneaux directionnels	Ft	60 000,00 €	1	60 000,00 €
Clôture / portail bassin	ml	45,00 €	1 300	58 500,00 €
Clôture / A7	ml	45,00 €	2 800	126 000,00 €
Eclairage parking covoiturage	ml	150,00 €	400	60 000,00 €
Eclairage gare de péage, bretelles, giratoire et carrefours	ml	200,00 €	1 370	274 000,00 €
Genie civil FO et energie pour PAU et PMV	ml	150,00 €	3 000	450 000,00 €
PMV et équipements	Ft	50 000,00 €	4	200 000,00 €
Caméra dome parking covoiturage et carrefours	Ft	6 000,00 €	4	24 000,00 €
Gare de péage sortie	Ft	250 000,00 €	1	250 000,00 €
Gare de péage entrée	Ft	200 000,00 €	1	200 000,00 €
Equipement gare de péage sortie	Ft	80 000,00 €	3	240 000,00 €
Equipement de péage entrée	Ft	80 000,00 €	2	160 000,00 €
Exploitation sous chantier équipements provisoires	Ft	1 000 000,00 €	1	1 000 000,00 €
AMENAGEMENTS PAYSAGERS				
Aménagements paysagers	Ft	600 000,00 €	1	600 000,00 €
DIVERS				
Etudes et directions des travaux 12%	Ft		1	2 430 600,00 €
Acquisitions foncières	ha	60 000,00 €	6,9	414 000,00 €
Aléas - sommes à valoir 10%	Ft		1	2 025 500,00 €

MONTANT TOTAL DE L'OPERATION € HT	**20 254 700,00 €**
MONTANT TOTAL DE L'OPERATION € HT ARRONDI A	**20 500 000,00 €**
TVA 20%	**4 100 000,00 €**
MONTANT TOTAL TTC	**24 354 700,00 €**

MONTANT DE L'OPERATON PROJET SUD 2020

La solution proposée par la mairie de Reventin Vaugris permet de minimiser le coût de l'opération pour le demi échangeur sud. Cette solution est estimée à 20,5 M € HT, valeur 2021, à comparer avec la solution sud variante 2.1 estimée à 26 M € HT valeur 2016. Le coût inférieur du projet sud 2020 peut s'expliquer par :

- La suppression du carrefour giratoire RD131 / chemin de la Tour et la reprise de la liaison vers la RD131 avec le recalibrage du chemin de la Tour ;
- La suppression du carrefour giratoire d'entrée sur l'A7, compensée par la création des deux carrefours plans avec voies spécialisées de tourne-à-gauche pour l'accès à l'A7 et l'accès au parking de covoiturage et par la réalisation du parking en remblai ;
- Des surfaces de chaussées plus faibles liées à l'optimisation du demi-échangeur (chemin de l'Aérodrome vers la RN7 et la zone du Saluant) ;
- Le gain d'emprise avec un demi-échangeur plus compact.

Réflexions sur les recettes péage

Nos réflexions certainement « simplistes » sont les suivantes :

- TMJA évalué sur le demi échangeur centre = 8 680 véh/jour deux sens x 1,10 euro/passage (nous sommes à 0,90 centimes d'euro/passage au demi échangeur Nord de Condrieu), soit 9 548 euros / jour, soit 3,49 M € / an ;
- TMJA évalué sur le demi échangeur sud = 8 080 véh/jour deux sens x 1,30 euro/passage, soit 10 504 euros / jour, soit 3,83 M € / an.

Moins de flux sur le demi échangeur sud mais montant du passage plus élevé. Au final, sur le strict plan de recettes, la variante sud n'est-elle pas plus favorable ou à minima égale ?

MONTANT DE L'OPERATON

SYNTHESE

Sur les aspects économiques.

- Pour la variante centre, le coût des travaux pour la suppression de la chicane et pour la requalification de la route de l'aérodrome devraient être intégrés au montant de l'opération, soit un montant supplémentaire de 2,45 M € HT ;
- Le coût des travaux de requalification du parking du péage de type hippodrome pour 1,5 M € HT est-il à intégrer à l'opération ?
- La variante PROJET SUD 2020 présentée par la mairie de Reventin Vaugris permet une économie significative de 5,5 M € HT par rapport à la solution demi échangeur sud de la concertation de 2016 ;
- Sur le plan des recettes du péage, il semble que la solution sud serait à minima égale voire plus favorable que la solution centre.

ETUDE COMPLÉMENTAIRE DE LA VARIANTE SUD DU DEMI ÉCHANGEUR DE VIENNE SUD
PROJET SUD 2020

NOTE CIRCULATOIRE

Horizon Conseil
Imaginons les transports, déplaçons les horizons
23 rue Fauchier
13002 Marseille
Tél : 04 91 47 56 63
Fax : 04 91 62 59 80
contact@horizonconseil.com
www.horizonconseil.com

SOMMAIRE

1 - Préambule méthodologique

2 - Hypothèses de trafic

3 - Carrefour de raccordement de la bretelle de sortie d'A7 – chemin de la Tour – Chemin de l'Aérodrome

4- Carrefour de raccordement de la bretelle d'entrée d'A7 – chemin de la Tour

5 - Carrefour de raccordement RD131 - chemin de la Tour

6 - Carrefour d'accès à l'entreprise Easydis

1 - Préambule méthodologique

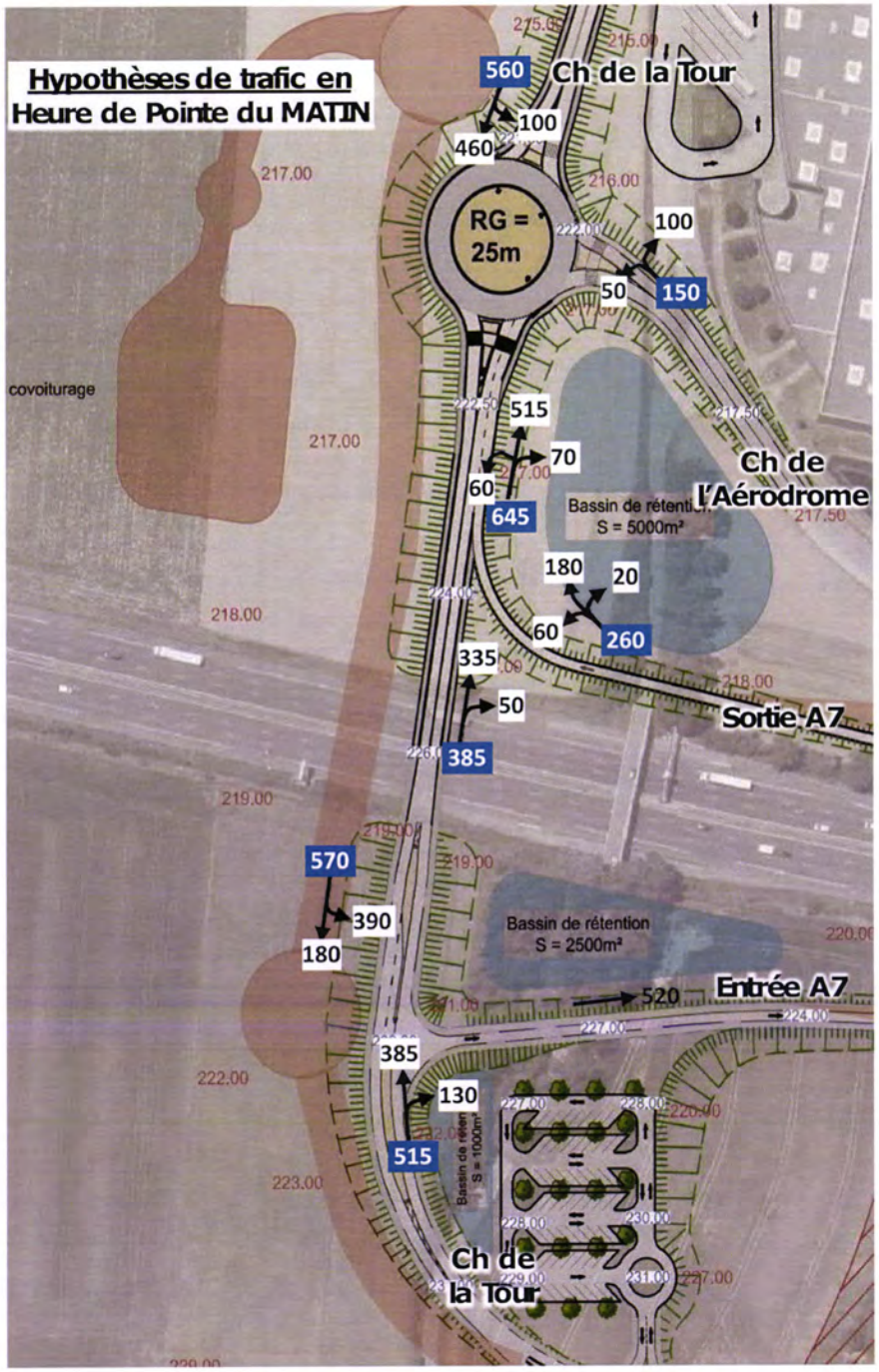
Les trafics directionnels au droit de deux carrefours du ½ échangeur Sud envisagé ont été évalués sur la base des données de trafic présentées dans le rapport de présentation du dossier de demande de principe réalisé par INGEROP pour le compte de Vinci / ASF.

2 - Hypothèses de trafic

- *Trafics entrant et sortant du ½ échangeur Sud :*
  Les flux horaires en pointe du matin et du soir ont été diminués de 10 % par rapport à ceux évalués pour l'étude de la variante « Centre », suivant les évolutions des Trafics Moyens Journaliers Annuels.
  Une hypothèse de répartition des flux depuis/vers le chemin de la Tour « Est » et depuis/vers la RN7 a été définie en l'absence de matrices O/D des giratoires de raccordement pour la variante Sud (seules sont fournies les matrices des carrefours de raccordement pour la variante « Centre »), soit ¾ des flux orientés sur la RN7 et ¼ sur l''est (Reventin / RD131).

- *Chemin de l'Aérodrome :*
  En l'absence de données de trafic sur la section « Sud » de ce chemin, il a été posé l'hypothèse de travail d'un flux de 150 uvp/heure par sens en Heures de Pointe du Matin et du Soir (intégrant les circulations Poids Lourds).

- *Chemin de la Tour :*
  En l'absence de données de trafic sur ce chemin de part et d'autre de l'autoroute A7, il a été posé l'hypothèse de travail d'un flux équivalent à 75 % du trafic de la RD131, axe parallèle plus au nord (et plus circulé).


Hypothèses de trafic en
Heure de Pointe du MATIN
560
Ch de la Tour
100
460
RG =
25m
100
50
150
covoiturage
515
70
60
645
Ch de
l'Aérodrome
Bassin de rétention
S = 5000m²
180
20
60
260
335
50
385
Sortie A7
570
390
180
Bassin de rétention
S = 2500m²
520
Entrée A7
385
130
515
Ch de
la Tour


Hypothèses de trafic en
Heure de Pointe du SOIR
660
Ch de la Tour
100
560
RG =
25m
100
50
150
covoiturage
600
50
170
820
Ch de
l'Aérodrome
Bassin de rétention
S = 5000m²
480
30
170
680
120
20
140
Sortie A7
780
250
530
Bassin de rétention
S = 2500m²
340
Entrée A7
140
90
230
Ch de
la Tour

3 - Carrefour de raccordement de la bretelle de sortie d'A7 - chemin de la Tour – Chemin de l'Aérodrome

Le carrefour giratoire a été testé avec un rayon extérieur de 25 m, suivant deux variantes proposées (giratoire à 3 ou 4 branches).

Ce giratoire a fait l'objet d'un test de fonctionnement sous logiciel GIRABASE afin d'évaluer son niveau de fonctionnement circulatoire (cf. tests en annexe). Ce type de simulation de trafic est adapté au contexte circulatoire en présence.

La charge de trafic estimée apparait faible, limitée, de 1 355 uvp/heure en H.P.M. et de 1 660 uvp/heure en H.P.S.

Il ressort :

- Des réserves de capacité très satisfaisantes en heures de pointe du matin et du soir :
  -Suivant le giratoire à 3 branches : supérieures à 64 % en H.P.M. et à 52 % en H.P.S.
  - Suivant le giratoire à 4 branches : supérieures à 63 % en H.P.M. et à 51 % en H.P.S.
  Ces réserves de capacité sont conséquentes en volume de trafic et permettront de répondre à une demande de trafic non quantifiée au stade actuel de la réflexion.
- Des mouvements d'entrecroisement très limités entre le raccordement de la sortie de la gare de péage et l'entrée du giratoire :
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente, y compris sur la voie de sortie du ½ échangeur,
- Une absence de risque d'auto blocage, y compris avec la gare de péage située en sortie d'A7 d'une part et avec le giratoire de la RN7 d'autre part.
- Un écoulement fluide des circulations automobiles.

4 - Carrefour de raccordement de la bretelle d'entrée d'A7 – chemin de la Tour

La gestion à sens unique de la bretelle d'entrée à A7 et le faible volume de trafic circulant sur le chemin de la Tour ne justifient pas l'aménagement d'un carrefour de type giratoire.

Les flux en présence peuvent être gérés sans difficulté particulière avec une voie de Tourne à Gauche assurant le stockage des véhicules tournant à gauche vers l'A7 depuis la RN7. Une longueur de 20 m pour le stockage de 4 véhicules est suffisante au regard du volume à stocker en une heure, compris entre 250 et 390 uvp/heure suivant les heures de pointe.

En effet, sur la base d'un trafic prioritaire de 515 uvp/heure en H.P.M. (période « critique »), circulant sur le chemin de la Tour en direction de la RN7 et d'A7), le trafic secondaire (en tourne à gauche vers A7) ne peut excéder 500 uvp/heure, soit une valeur nettement supérieure à celle estimée (390 uvp/heure).

L'écoulement des trafics sur ce carrefour serait donc satisfaisant, intégrant de confortables réserves de capacité.

5 – Carrefour de raccordement RD131 – Chemin de la Tour – Chemin des Joncs

Le carrefour raccorde une départementale à deux axes de desserte locale.

Le trafic deux sens de la RD131 au droit de Reventin Vaugris est évalué entre 4 500 et 5 000 véh/jour, soit 450 à 500 véhicules par heure en heures de pointe (du matin / du soir). Ce flux est estimé à partir de données annuelles de trafic du Conseil Départemental de l'Isère et des comptages réalisés dans le cadre des études de trafic du DDP. Il convient de noter que ce trafic pourrait être plus faible avec le ½ échangeur Sud par report des itinéraires plus au sud.
Le flux sur le chemin de la Tour est évalué entre 200 et 550 véh/h en direction de la RD131 et du chemin des Joncs aux heures de pointe (flux à terme avec le ½ échangeur Sud).
A dire d'expert, le trafic du chemin des Joncs en direction de la RD131 ne doit pas excéder 100 véh/h en heures de pointe.

La charge de trafic du carrefour devrait donc se situer entre 1 100 et 1 200 véh/heure en heures de pointe, soit un volume relativement limité sur l'heure de pointe la plus chargée.

Cette charge peut être gérée avec un carrefour géré par perte de priorité de type STOP ou Cédez le Passage, conformément aux préconisations du guide d'aménagement des carrefours en milieu urbain (CEREMA).



Type de carrefour	Circulation générale (somme des trafics entrant limites)	Piétons	Cyclistes	Transports collectifs
Priorité à droite	Limité à 900 uvp/h	Traversée difficile avec un trafic de plus de 800 uvp/h sur une chaussée	Favorable pour les axes à faible trafic	À éviter en présence de ligne TC
CLP et stop	Limité à 1 200 uvp/h			Donner dans la mesure du possible la priorité à la rue empruntée par le TC
Giratoire compact et mini-giratoire	Limité à 1 500 uvp/h		À privilégier	Sous réserve de la giration des bus
Grand giratoire	Limité à 5 000 uvp/h		Non favorable aux cyclistes	Étude spécifique pour les sites propres de TC
Carrefour à feux	Fonction du nombre de voies	Favorable pour les axes à fort trafic	Favorable pour les axes à fort trafic	À privilégier pour les tramways ou lignes fortes de bus
PSGR	En théorie pour chaque voie :1 800 uvp/h	Interdit aux piétons	Interdit aux cyclistes	Accès interdit selon le gabarit de l'ouvrage

Principaux aspects fonctionnels qui participent au choix du type de carrefour

6 - Carrefour d'accès à l'entreprise Richardson

Les trafics sur le chemin de la Tour entre la RN7 et le giratoire de raccordement du chemin de l'Aérodrome est évalué entre 560 et 700 véh/h par sens suivant les heures de pointe, soit dans les deux sens de circulation 1 175 véh/h en Heure de Pointe du Matin et 1 360 véh/h en Heure de Pointe du Soir.

Les flux entrants et sortants de l'entreprise Richardson restent à priori limités en volume horaire mais constitués de Poids Lourds pour une bonne part (donnée de trafic non disponible).

Dans ce cadre, il est préconisé de gérer le carrefour de raccordement en autorisant uniquement les mouvements de Tourne à Droite. Les mouvements de Tourne à Gauche seraient gérés en ½ tour aux deux giratoires d'extrémité, Ce principe permettra de sécuriser le carrefour et d'éviter les mouvements traversants pouvant perturber le fonctionnement circulatoire du chemin de la Tour entre les deux giratoires.

7 - Carrefour de raccordement du chemin agricole

Les trafics résiduels et de desserte locale sur le chemin seront gérés par perte de priorité de type STOP, avec possibilité de tourner à gauche en sortie du chemin en direction de la RN7.

Annexe 12.

Version du 22/03/2022

FREE FLOW
Anticiper et se projeter sur l'Horizon 2030



Rédacteur : Michel NOUAILLE

SOMMAIRE

1 PRÉSENTATION 3

2 COMMENT FONCTIONNE LE FREE FLOW 5

3 IMAGINONS LE FREE FLOW SUR REVENTIN-VAUGRIS 6

4 LE POINT DE VUE DES DIFFÉRENTS ACTEURS 7

5 CONCLUSION 9

1 Présentation

La variante « Demi échangeur de REVENTIN-VAUGRIS au SUD » (proche aérodrome, zone du SALUANT) est régulièrement soumise à la critique suivante :

l'obligation pour un usager d'effectuer 2 opérations d'arrêt et de redémarrage :

- **prise de ticket à l'entrée,**
- **puis paiement à la sortie située un kilomètre plus loin**

et ce pour les 2 trajets Aller et Retour (SUD vers NORD et NORD vers SUD).

Ce document a pour but d'amener réflexions et solutions, et l'on va voir par la suite, que l'inconvénient initial va se retourner en avantage.

Le projet demi-échangeur de VIENNE SUD sera mis en service en 2025 (dixit données officielles),

Les principales échéances prévisionnelles sont les suivantes :



Le planning reste conditionné à l'obtention des autorisations qui font l'objet du présent dossier, des procédures d'acquisitions foncières, mais également de la Décision Ministérielle à venir sur le dossier de droit d'évocation demandé sur le parking de covoiturage.

Cette nouvelle infrastructure va s'interfacer avec l'une des plus grandes barrières de péage autoroutier d'Europe : la barrière de péage de REVENTIN-VAUGRIS.
Il nous apparaît judicieux de prendre en considération dès aujourd'hui et anticiper sur ce que sera le futur des infrastructures autoroutières à l'horizon 2025-2030.

Tous les exploitants d'autoroutes travaillent sur des solutions d'acquittement de péage sans barrières appelées FREE FLOW ou système de péage en flux libre.



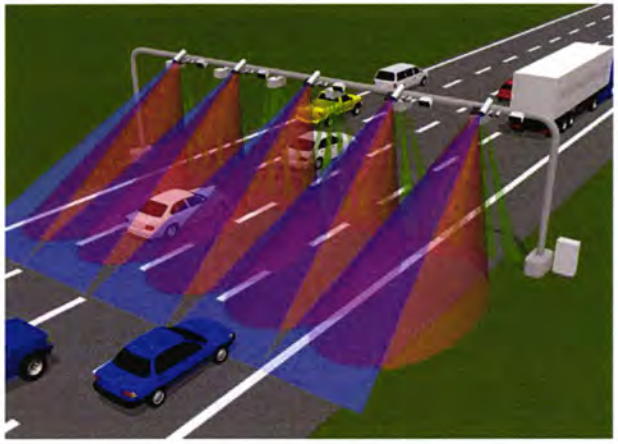
Avec le FREE FLOW : il ne sera plus nécessaire de prendre un ticket, l'inconvénient principal de la solution SUD deviendra caduc !

2 Comment fonctionne le FREE FLOW

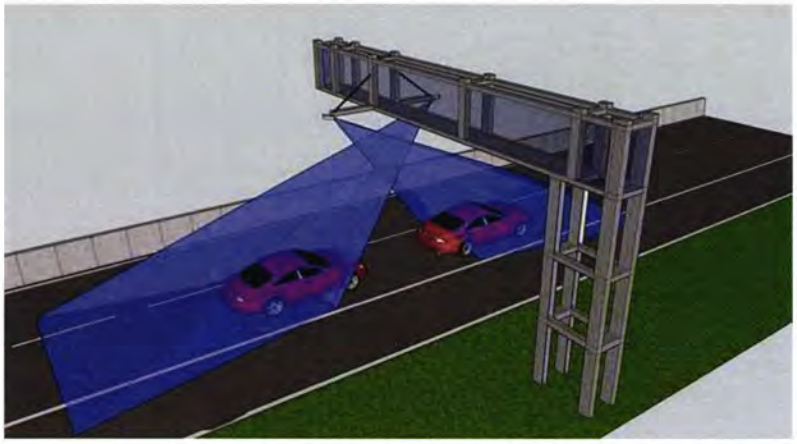
Principe : Plus de cabines, ni de barrières, mais de simples portiques surplombant l'autoroute. L'automobiliste pourra payer sans même ralentir. Les portiques seront équipés de balises, de caméras et de lasers. Si le conducteur est muni d'un badge, comme pour le télépéage, celui-ci transmettra aux balises les informations nécessaires au paiement. Dans le cas contraire, la plaque minéralogique et la catégorie du véhicule seront enregistrées par les caméras et lasers. Grâce aux fichiers d'immatriculation, le propriétaire sera identifié et la transaction effectuée.
« Le système reste efficace jusqu'à 160 km/h », précise-t-on chez CS, fournisseur français de portiques de péage en flux libre.

La collecte de péages sur les routes à péage ouvertes se fait habituellement

- soit par l'utilisation de transpondeurs (principe du Télépéage),
- soit par la reconnaissance automatique des plaques, dont la grande majorité utilise un système de portiques au-dessus de la route.



Portiques :
sur tronçon autoroutier
/
sur bretelle d'accès.



Les deux méthodes complémentaires visent à améliorer la fluidité en collectant ou débitant électroniquement les comptes des propriétaires de voitures enregistrées sans les obliger à s'arrêter.

Vinci https://ulys.vinci-autoroutes.com/freeflow/

3 Imaginons le FREE FLOW sur Reventin-Vaugris

Nous sommes en 2030 …
Le système FREE FLOW a permis à la zone de péage de voir sa largeur utile considérablement réduite.
La surface asphaltée inutilisée a été aménagée en zone verte. Avec la plus grande barrière d'Europe transformée en parc, la société VINCI s'est donné une image écologique, et la ville de Vienne et ses alentours ont profité d'une formidable campagne de communication sur cette transformation.

SUD



NORD

Mettre en place le DEMI-ECHANGEUR AU CENTRE au cœur de cette zone, c'est se priver dans un futur plus ou moins proche d'une transformation attractive (espace de végétalisation) qui pourrait profiter à toute la communauté d'agglomération, et aussi pour l'image de Vinci.
.

4 Le point de vue des différents acteurs

C'est une solution technologique très intéressante préconisée par l'ASFA (Association Française des Sociétés d'Autoroutes). Elle est déjà implantée partout dans le monde.
Par contre il est bon de se mettre à la place des acteurs concernés pour mieux anticiper leurs réactions et leurs éventuelles réticences.

Acteur	Le POUR du point de vue de l'acteur.	Le CONTRE du point de vue de l'acteur.
La solution technique	C'est maintenant parfaitement au point. Système de doubles caméras capables de lire les plaques AV et/ou AR de tout type de véhicule, de radar pour connaître les dimensions du véhicule pour sa catégorisation. Projets existants ou validés : • USA : Californie (CofiRoute USA filiale de Vinci), • Australie : Queensland/Brisbane (projet Thalès), • Italie : autoroute « Pedemontana Lombarda », • Portugal : autoroute A24, • Irlande : périphérique de Dublin. • Péages interurbains (Londres, …) et plein d'autres exemples … • En France : contrôle de vitesse avec affichage plaque sur les PMV (panneaux à message variable). • En 2019, VINCI Autoroutes a mis en service les premières voies free flow en France, sur le site pilote de Tours Nord (A10) et Tonnay-Charente (A837).	Solution à éprouver avec des contraintes d'exploitation beaucoup plus forte en France carrefour de l'Europe: • flux importants, • diversité des pays de provenance des usagers
Le législatif	Avis favorable de l'Autorité de sTransports sur les derniers projets en cours en France. Travail en concertation avec la CNIL. Les lois sont faites pour être adaptées.	En France, la législation ne permettait pas le paiement de la taxe d'autoroute par identification de la plaque d'immatriculation du véhicule, évolutions des lois en cours, projets lancés en France dernièrement et notamment initié par Vinci . Système transpondeur : flicage possible, identification du véhicule sans l'assurance que le conducteur en soit le propriétaire (prêt de voiture, …) …
L'administratif	>>> en substitution d'une base commune : badge transpondeur à acquérir dans des points de vente (aire de péage, bureau de tabac, emplacement anciennes barrières de péage, ...). Attention à ne pas aller vers une usine à gaz comme semble être le système italien : https://www.tcs.ch/fr/camping-voyages/informations-touristiques/peages-et-frais/free-flow.php	Contraintes administrative forte, Difficultés à organiser une gestion de Base de données commune des immatriculations européennes. Risque de fraude à la fausse plaque, plaque illisible, véhicule volé … >>> Actions : Parades à prévoir pour améliorer la sécurisation des paiements.

Acteur	Le POUR du point de vue de l'acteur.	Le CONTRE du point de vue de l'acteur.

Société d'autoroute Vinci	ASFA (l'Association des sociétés françaises d'autoroutes) préconise la mise en œuvre de cette solution. Simplification, coût de gestion / maintenance allégés. Vinci dispose de la technologique. Service des usagers amélioré. Image écologique à mettre en avant. Projets initiés par Vinci : https://ulys.vinci-autoroutes.com/freeflow/	Remise en cause des décisions prises en ce qui concerne le projet demi échangeur de REVENTIN. Taux de recouvrement des dettes, gestion plus complexe du back office … Vinci risque de vouloir masquer leurs intentions pour que les projets se succèdent et ainsi justifier les dépenses nouvelles. Tout bénéfice pour Vinci car les travaux seront réalisés par leurs filiales du BTP. Petite réflexion à la marge : la sous-évaluation des coûts pour derrière, appliquer des suppléments dès que l'on sort d'un iota des spécifications du cahier des charges, est une méthode bien rodée, qui risque fort d'être utilisée pour le chiffrage de la variante CENTRE.
COPIL	Image écologique : lutte contre la pollution, qualité de vie … Retombées positives pour la Communauté d'Agglo.	Remise en cause des décisions prises.
Commune de Reventin-Vaugris	Défense des intérêts de la commune et ses habitants. Image écologique : lutte contre la pollution, qualité de vie … Plus de double arrêt pour la solution au SUD (Saluant)	
Le service des Douanes	Premières réflexions par les équipes des services des douanes et des brigades terrestres sur le sujet pour s'adapter à leurs nouvelles contraintes. (>>> le document n'est plus en ligne). Douane volante, solutions d'interceptions autre que le barrage … Le FREE FLOW est dans les cartons.	La barrière de péage supprimée ne facilitera pas les actions de contrôle.
Cadre de vie	Le FREE FLOW fluidifie la circulation, assure la pérennité des ouvrages, le tout dans le respect de l'environnement car on supprime les files d'attentes aux péages. Moins de pollution, fin des bouchons des grands départs, zones asphaltées pouvant être récupérées. Tout bénéfice pour les usagers et les riverains …	Perte d'emplois. Mais on peut dire malheureusement que le mal est déjà fait avec l'automatisation des barrières existantes. A voir toutefois l'impact sur les effectifs des équipes de maintenance. Risque de conflits sociaux.

5 Conclusion

Mettre en avant dès aujourd'hui le FREE FLOW, c'est se projeter sur une évolution inéluctable.
Il serait inopportun de placer le demi-échangeur à proximité de la barrière de péage vouée à disparaître, cela empêcherait tout projet de reconditionnement de cette zone.

On peut même proposer l'idée que le DEMI-ECHANGEUR variante SUD soit une première grandeur nature de cette solution sur l'autoroute A7 en partenariat avec la société VINCI.

Même si le FREEFLOW n'est pas mi en place tout de suite, le demi échangeur au SUD du SALUANT pourrait dors et déjà être intégrer dans une solution de type prise de plaque, contrôle de paiement identifié comme pour le télépéage et ce même pour les usagers ne disposant pas de la carte de télépéage.

< Fin de document >

Annexe 13.

Experts Fonciers
Hubert de BOUVIER
Expert Foncier, Agricole, Environnement
Expert près la Cour d'Appel et les Tribunaux
Médiateur Civil et Commercial
95 chemin d'Aizerance
69560 SAINT ROMAIN EN GAL
04 74 31 93 17
06 10 15 44 22
h.debouvier@experts-fonciers.com

CNEFAF
www.cnefaf.fr
(structure ordinale)

Le 18 octobre 2018

N/Réf. : 17 3320

Commune de Reventin-Vaugris
Demi-échangeur A7
Volet foncier

Rapport d'étape
18 octobre 2018

1/ L'emprise foncière avec la variante « Centre compacte »

2/ L'emprise foncière avec la variante « Sud intermédiaire »

3/ Les Zones d'Activités et la variante « Sud intermédiaire »

Agréé par le CNEFAF – Conseil National de l'Expertise Foncière, Agricole et Forestière (structure ordinale)
TVA intracommunautaire : FR 71 404 498 685
SIRET : 404 498 685 00019
APE : 7112B
Membre d'une Association de Gestion Agréée, le règlement des honoraires par chèque est accepté.

Hubert de BOUVIER
Expert Foncier, Agricole, Environnement

L'emprise foncière avec la variante « Centre compacte »

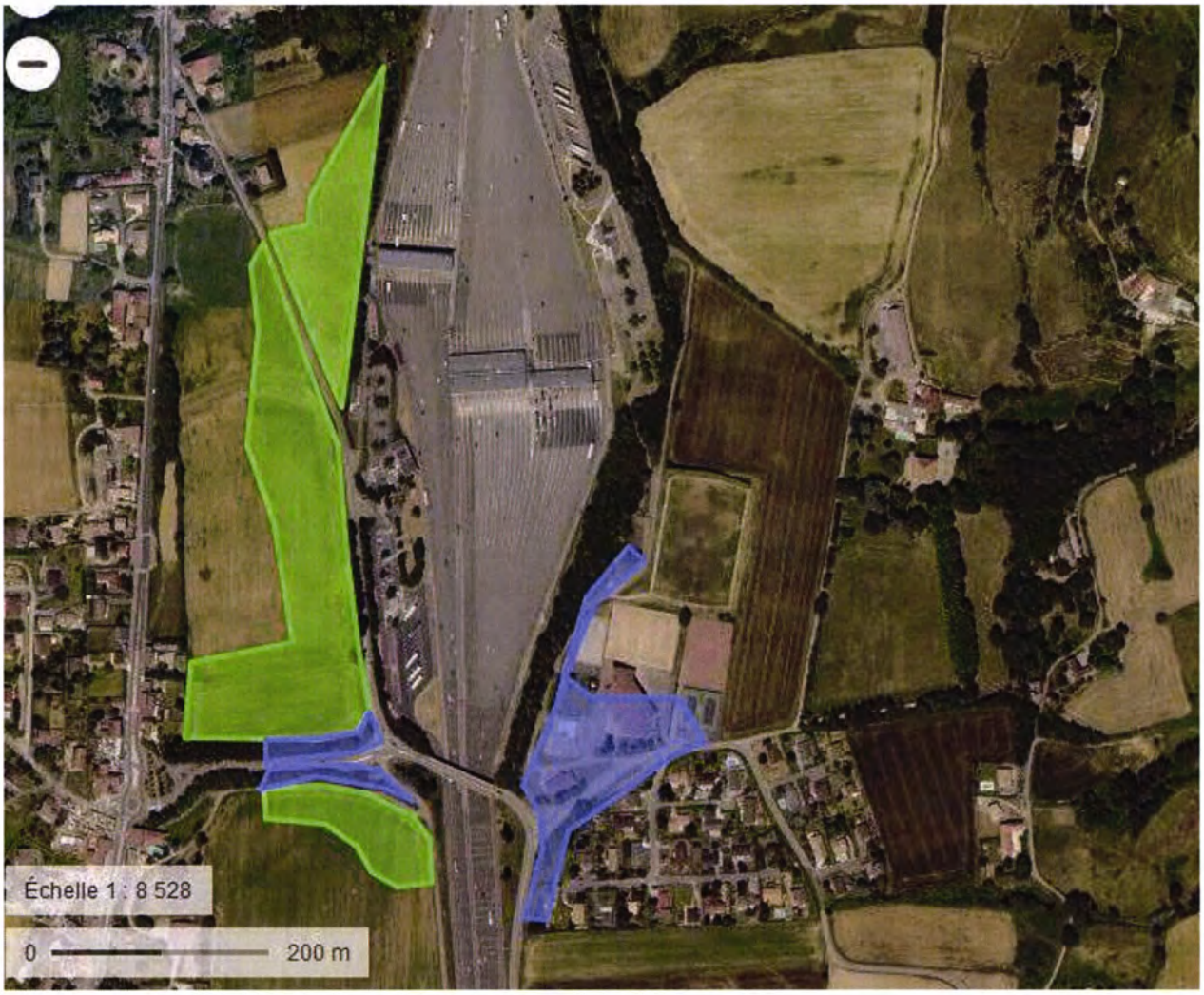
		tout ou partie de		classe cadastrale	emprise foncière agricole m² [*2]	emprise foncière autre m² [*2]
		section	parcelle	[*1]		
Ouest / A7	Nord / D 131	AR	96	2		
		AR	97	2		
		AR	98	2		
		AR	99	2		
		AR	87	2		
		AP	199	2	60 à 65 000	
		AP	200	2		
	Sud / D 131	AM	42	1		
		AM	212	1		
		AM	222	1		
		AR	105	1		
	Abords D 131 et Chemin du Pavillon	AR	100	-		
		AR	101	-		
		AR	148	-		
		AM	43	-		indéterminé
		AO	242	-		
Est / A7	Abords D 131 et local technique	AM	190	-		
		AO	237	-		
		AO	241	-		
				Total	60 à 65 000	indéterminé

[*1] Légende / classes cadastrales :
1 = très bonne qualité agronomique
2 = bonne qualité agronomique
3 = moyenne qualité agronomique
4 = mauvaise qualité agronomique

[*2] Emprise foncière d'après VINCI :
(cf. document 4 juillet 2017 - p. 21)
"impacts fonciers sur les parcelles agricoles : environ 45 à 50 000 m²"
"surface complémentaire pour le parking de covoiturage : environ 15 000 m²"
"impacts sur domaines public et institutionnels"
"bâtiment services techniques à déplacer"

Conclusion
Variante « Centre compacte » :
Environ 60 à 65 000 m² d'emprise foncière agricole
100 % en classe moyenne 1 à 2

Variante « Centre compacte » :



Emprise foncière d'après VINCI :
(cf. document 4 juillet 2017 - p. 21)

Légende :
VERT : emprise agricole – classe cadastrale moyenne 1 à 2 (qualité agronomique supérieure)
VIOLET : emprise foncière autre – sans classe cadastrale

L'emprise foncière avec la variante « Sud intermédiaire »

		tout ou partie de		classe cadastrale	emprise foncière agricole m² [*2]	emprise foncière autre m² [*2]
		section	parcelle	[*1]		
Ouest / A7	Nord / Chemin de la Tour	AM	118	2		
		AM	117	2		
		AM	116	2		
		AM	105	2		
		AM	90	2	18 100	
		AM	187	1		
		AM	89	2		
		AM	81	2		
		AM	80	2		
	Abords Chemin de la Tour et Chemin de l'Aérodrôme	AM	234	-		
		AM	235	-		4 440
		ZB	35	-		
Est / A7	Nord / Chemin de la Tour	AM	112	4		
		AM	113	3		
		AM	114	4		
		AM	115	4	25 500	
		AM	106	3		
		AM	104	3		
		AM	103	3		
		AM	119			
		AM	109			
		AM	110	(friche)		1 685
		AM	111			
	Abords Chemin de la Tour	AL	121	-		1 500
	Plumasse	AL	78	2		
		AL	133	2	5 050	
		AK	341	3		
Total					48 650	7 625

[*1] Légende / classes cadastrales :
1 = très bonne qualité agronomique
2 = bonne qualité agronomique
3 = moyenne qualité agronomique
4 = mauvaise qualité agronomique

[*2] Emprise foncière d'après le Cabinet NOX :
(cf. document 7 juin 2017 - cartographie)

Conclusion :
Variante « Sud intermédiaire » :
48 à 49 000 m² d'emprise foncière agricole
dont 52 % en classe moyenne 3 à 4
10 % en classe moyenne 2 à 3
38 % en classe moyenne 1 à 2

Variante « Sud intermédiaire » :



Emprise foncière d'après le Cabinet NOX :
(cf. document 7 juin 2017 - cartographie)

Légende :

VERT :	emprise agricole – classe cadastrale moyenne 1 à 2 (qualité agronomique supérieure)
JAUNE :	emprise agricole – classe cadastrale moyenne 2 à 3 (qualité agronomique moyenne)
ROUGE :	emprise agricole – classe cadastrale moyenne 3 à 4 (qualité agronomique inférieure)
VIOLET :	emprise foncière autre – sans classe cadastrale

Ensemble des deux variantes :



Légende :

VERT :	emprise agricole – classe cadastrale moyenne 1 à 2 (qualité agronomique supérieure)
JAUNE :	emprise agricole – classe cadastrale moyenne 2 à 3 (qualité agronomique moyenne)
ROUGE :	emprise agricole – classe cadastrale moyenne 3 à 4 (qualité agronomique inférieure)
VIOLET :	emprise foncière autre – sans classe cadastrale

Les Zones d'Activités et la variante « Sud intermédiaire »

Connexion à l'autoroute A7 directe et à proximité immédiate pour les Zones d'Activités (ZA) :

- La ZA du Saluant
- La ZA du Grand Champ
  (commune de Chonas L'Amballan)
- Les ZA du Curtil et des Dauphinères.

Annexe 14.

Envoyé en préfecture le 29/03/2022
Reçu en préfecture le 29/03/2022
Affiché le
ID : 038-213803364-20220228-2022_28_03_09-DE

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de Conseillers :
en exercice : 19
présents : 16
votants : 19

L'an deux mil vingt deux
le vingt-huit mars à dix-neuf heures trente,
le Conseil Municipal de la Commune de REVENTIN VAUGRIS
dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,
à la Mairie,
sous la présidence de Mme Edith RUCHON, Maire
Date de convocation du Conseil Municipal : 24 mars 2022

PRESENTS : Mme RUCHON Edith, Maire. M. ORENGIA Alain, Mme CAMUS Katy, M. LEICHER Jean-Luc, Mme GATET Fanny, M. MARTICORENA Jean-Claude, Adjoints. M. AUTISSIER Bertrand, Mme MOSNIER Dominique, Mme TONOLI Eliane, M. PACITTI Jacques, M. GROS Gérémy, Mme BURGAUD Véronika, M. BOITON Roger, M. LAROSE Didier, M. LEFAIVRE Pierre-Gilles, Mme CHAVASSE Danielle.
ABSENTS EXCUSES : M. Brice BERTHONNECHE (pouvoir à Mme GATET), Mme Laetitia BIEUVELET (pouvoir à M. BOITON), M. Bernard PEYRE (pouvoir à M. MARTICORENA).

Secrétaire : M. AUTISSIER Bertrand.

DELIBERATION N° 2022 – 09

OBJET : ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE CREATION SUR L'AUTOROUTE A7 D'UN COMPLEMENT AU DEMI DIFFUSEUR N° 11 DE VIENNE-SUD, A REVENTIN-VAUGRIS – AVIS DE LA COMMUNE

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'expropriation,

Vu la délibération du conseil municipal du 27 juin 2016,

Vu l'arrêté préfectoral du 27 janvier 2022 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique relative au projet de création d'un complément au demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur la commune de Reventin-Vaugris, et portant sur la déclaration d'utilité publique du projet emportant mise en compatibilité du PLU de Reventin-Vaugris, l'enquête parcellaire et la demande d'autorisation environnementale,

Considérant que la création d'un demi-échangeur sur l'autoroute A7 au Sud de Vienne a été identifiée comme une solution pour réduire entre autres le trafic de transit vers et en provenance de l'agglomération lyonnaise, sur le territoire de Vienne-Condrieu Agglomération ;

Considérant que le bilan de la concertation effectuée en 2016 ainsi que l'analyse multicritères ont conduit au choix de la variante centre compacte par le maître d'ouvrage de manière biaisée alors même que la majorité des participants s'étaient prononcés pour la variante sud ;

Considérant que par délibération du 27 juin 2016, le conseil municipal s'est exprimé contre le projet des variantes centres et centre compact et s'est prononcé pour la variante sud ;

Considérant que le projet litigieux ne saurait être considéré comme étant d'utilité publique dès lors qu'il n'aura pour effet que de déplacer le problème de trafic sur le seul territoire communal de Reventin-Vaugris ;

.../...

Envoyé en préfecture le 29/03/2022
Reçu en préfecture le 29/03/2022
Affiché le
ID : 038-213803364-20220228-2022_28_03_09-DE

Considérant que les impacts négatifs du projet soumis à enquête publique sont quasiment tous concentrés sur le territoire de la commune de Reventin-Vaugris, qu'il s'agisse de l'augmentation du trafic automobile avec pour corollaire une hausse de la pollution de l'air, des émissions de gaz à effet de serre et d'une inévitable hausse de l'accidentologie sur le territoire communal, cela à proximité immediate de riverains et d'une zone sportive et de loisirs ;

Considérant que le projet présente des caractéristiques géométriques (trois giratoires en 400 m avec de faibles diamètres, voie étroite en sortie du giratoire de la RN7) qui ne permettront pas la fluidité d'un trafic accru comme le montre l'étude réalisée par Noesis en 2018 - Etude d'opportunité de création d'un échangeur autoroutier sur la commune de Reventin-Vaugris ;

Considérant que ce projet a pour effet d'aggraver fortement la coupure de la commune en empruntant le seul axe desservant différents quartiers et l'accès au centre village, impactant ainsi l'accessibilité à tous les services publics, aux services de soins et commerces et compromettant le projet municipal de dynamisation du centre bourg ;

Considérant que les impacts du projet n'ont pas été correctement mesurés dès lors, notamment, qu'aucune étude de santé de niveau I n'a été effectuée contrairement aux préconisations de l'autorité environnementale ; que les études de trafic ne prennent pas en considération l'effet cumulé du trafic de l'A7 ; que les études de bruit n'ont pas été menées en intégrant l'A7 alors que le projet constitue indéniablement la modification d'une infrastructure de transport existante ; que le projet n'intègre pas les coûts de mise à niveau des infrastructures routières existantes s'agissant notamment de la RN 7 et de ses abords ainsi que de la RD 131 et de ses abords ; que le projet ne prévoit, en outre, pas de mesures de compensation environnementales pleinement réalisable ;

Considérant qu'au regard tant de l'absence de bilan satisfaisant pour l'intérêt général que de l'insuffisance de l'étude d'impact, le projet ne saurait être déclaré d'utilité publique ;

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

REAFFIRME son opposition au projet de demi-diffuseur au regard de son implantation actuelle au centre de la commune ;

DONNE un avis défavorable au projet soumis à l'enquête publique ;

AUTORISE Madame la Maire à effectuer les démarches et à signer tous documents afférents à la présente délibération.

Certifié exécutoire
reçu en Sous-Préfecture
le
Publié ou Notifié
le

Fait et délibéré en Mairie, les jour, mois et an que dessus
Au registre sont les signatures
Affiché le
Pour copie conforme
En mairie, le 29 mars 2022.
Mme la Maire,
Edith RUCHON

MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS * 38 (Isère) *

Annexe 15.

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Nombre de Membres :	L'an deux mil vingt deux
en exercice : 11	le vingt-neuf mars à dix-sept heures trente
présents : 9	le Conseil d'Administration du C.C.A.S.
votants : 10	dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire au lieu habituel des séances, sous la présidence de Mme Edith RUCHON, Présidente.
	Date de convocation : 25 Mars 2022

PRESENTS : Mme RUCHON, Présidente. M. AUTISSIER, Mme MOSNIER, Mme TONOLI, Mme CHANAL, Mme JACQUET, Mme JOURDAN, Mme REYNAUD, Mme OGERET
ABSENTS EXCUSES : Mme BIEUVELET (procuration à Mme RUCHON), M. PEYRE
SECRETAIRE : Mme TONOLI

OBJET : AVIS SUR LE PROJET DE CREATION SUR L'AUTOROUTE A7 D'UN COMPLEMENT DE DEMI DIFFUSEUR

Madame la Présidente rappelle que l'enquête publique relative au projet de création d'un complément au demi-diffuseur n° 11 de Vienne Sud sur la Commune de Reventin-Vaugris se déroule du 28 février au 30 mars 2022.

Elle indique que la Commune n'est pas opposée à cette infrastructure mais au choix de son emplacement décidé au droit de la barrière de péage de l'Autoroute A7.

Mme la Présidente rappelle aussi que le CCAS de Reventin-Vaugris a développé une politique gérontologique active et inclusive en développant de nombreuses actions de maintien de l'autonomie et de prévention du vieillissement.

Considérant que, du fait de ses caractéristiques géométriques et de l'accroissement significatif du trafic, le projet de demi-diffuseur est de nature à porter atteinte aux déplacements de la population âgée de la commune, au sein de la commune ou vers les services et commerces viennois, limitant ainsi l'autonomie de déplacement des seniors,

Considérant par là même que l'accès à toutes les actions de prévention du vieillissement mises en place par le CCAS et qui se déroulent au centre village sera compromis pour les mêmes raisons ;

Considérant que ce projet va à l'encontre des préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé préconisant la création d'un environnement favorable aux personnes âgées et la prise en compte des personnes vieillissantes dans les politiques publiques et l'organisation de la ville, ici dans le domaine de la mobilité et des déplacements,

Le Conseil d'Administration, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- Donne un avis défavorable pour l'implantation du projet de demi-diffuseur au centre comme présenté dans le dossier d'enquête publique,

Certifié exécutoire	Fait et délibéré en Mairie, les jour, mois et an que dessus.
Reçu en Sous-Préfecture	Au registre sont les signatures.
le :	Affiché le
Publié ou Notifié	Pour copie conforme :
le :	

En Mairie, le 30 Mars 2022
Mme la Présidente,

MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS 38 (Isère)

GENTILE Roland
Reventin - Vaugris

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

285

Reventin, le 10 Jars 2022.

Monsieur le commissaire - enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet d'autoroute au centre de Reventin, nous voulons vous signifier que nous sommes CONTRE

Sans évoquer la vie du village et sans être indifférents aux futures condition de vie des habitants du lotissement du bas du village, nous sommes opposés à ce projet centre, pour les raisons suivantes :

- L'accès centre ne fluidifira pas le trafic routier aux heures de pointe mais amplifiera ce que nous connaissons déjà. Le matin, l'arrivée par le sud sera bouchée à partir du rond point de Chonas et le soir, dans l'autre sens.
- Les conducteurs qui connaissent le secteur vont alors vouloir détourner la difficulté et vont emprunter les voies départementales et communales, sachant que sur ces dernières, le passage à double sens est périlleux, que les tracteurs, les piétons et les vélos y sont nombreux.
- La solution centre ne résolvera donc rien au regard de la fluidité du trafic sur la nationale, mais aussi sur les départementales et routes communales environnantes.

Elle ne permettra pas l'accès autoroutier au plus grand nombre de conducteurs et ne désengorgera pas

Vienne, puisque les petites routes conduisent soit à l'entrée sud de Vienne, soit au centre ville.
De plus la solution centre sera davantage accidentogène.
Rappelons que tous les moyens de locomotion seraient concentrés autour de trois ronds points et sur un pont assez étroit, ce qui multiplie les dangers.

L'accès sud paraît davantage adapté à une réflexion globale, au plan de la mobilité, de l'habitat et de la diminution de la pollution.
L'accès sud présente l'avantage pour les camions qui fréquentent la Z.I. du Salvart, de ne pas avoir à emprunter la RN 7 et les conducteurs qui viendront principalement du sud, auront une entrée et une sortie plus directe

Merci pour la prise en considération de ce courrier.
Bien Cordialement.

n° 285

Mr le commissaire enquêteur

Je souhaite m'exprimer en faveur du demi-échangeur avec une implantation au sud et non pas au centre pour les raisons suivantes :

J'étudie actuellement au lycée Ella Fitzgerald à Saint-Romain-en-Gal, pour mis rendre, je prends tous les matins le bus à l'arrêt « La Plaine ». Malheureusement, j'ai peur que si le demi-échangeur se fait au centre qu'il y ait beaucoup de bouchons le matin.

Ensuite, le demi-échangeur au centre enlèvera la barrière végétale composé d'un amas de terre avec des arbres, enlever cette barrière végétale augmentera la pollution, car les arbres sont bien connus pour absorbée le CO2. De plus, au niveau d'un échangeur, les voitures et camions accélèrent et freinent car ils doivent s'arrêter et démarrer à répétition. Ceci entraine énormément de bruit. Cette augmentation du niveau sonore est dérangeante car avec mes amis nous aimons sortir au gymnase au niveau du « city », ce sera dorénavant impossible. De plus, pendant les vacances, il y a le centre-aéré qui vient au stade pour jouer a des jeux comme la balle aux prisonniers. Cette activité deviendra dangereuse dû au nombre de voitures et camions qui passeront. Le bruit sera aussi très dérangeant pour regarder les matchs de foot, en effet ce n'est pas un bruit plaisant.

J'ai noté qu'il y aura la création d'un mur anti-bruit au niveau du lotissement mais je doute de son efficacité au vus de sa hauteur : 1m80 alors qu'un camion est beaucoup plus haut que cela.

Enfin, j'aime beaucoup me balader sur le chemin qui se trouve à côté du stade de foot, cela me permet de prendre l'air et me fait énormément de bien autant mentalement que physiquement, ceci sera aussi impossible avec l'échangeur au centre.

Demuzière Justine

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

281

Blandine VIDOR

La Conche

38121 Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Veuillez trouver ci-joint mes arguments justifiant mon opposition au projet de VINCI tel qu'il est présenté dans les documents soumis à l'enquête publique.

Un bref rappel historique vous éclairera. J'ai été élue Maire de la commune de Reventin-Vaugris en janvier 2017 et fut en poste jusqu'à fin octobre 2021. Ce dossier a été très houleux et compliqué dans les relations avec les autres partenaires à savoir l'Etat, la Région, le Département, Vienne Condrieu Agglomération et VINCI.

Pour faire entendre la voix de la commune et de ses habitants, favorables à un demi-diffuseur mais pas à l'emplacement "décidé lors de la concertation de 2016", j'ai rapidement demandé à rencontrer tous les acteurs du projet.

Initiative de ma part qui n'a pas rencontré de bonne volonté de la part des autres partenaires. On "vous" a écouté mais l'affaire était déjà entendue entre eux, ne laissant aucune chance au dialogue. La commune a proposé une alternative au tracé de VINCI (la variante « Sud »), soucieuse de l'intérêt commun du territoire à avoir cet équipement mais vigilante pour ne pas dégrader encore plus son cadre de vie humaine et socio-économique.

Ce nouveau tracé proposé est toujours sur la commune, à une distance d'un kilomètre plus au sud, sur la Zone du Saluant.

Entourée d'experts et de plusieurs bureaux d'études, la commune a tenté avec ses moyens, qui ne sont pas ceux de VINCI, d'exposer les arguments pour l'attractivité des usagers qui proviennent à 80 % du sud de la commune. Un accès à l'autoroute A7 sera ainsi facilité et le village sera préservé de fortes dégradations, car il est déjà soumis à des nuisances importantes avec la construction de l'A7 en 1960. Certes, il y avait moins de véhicules donc moins de pollutions sonores et atmosphériques, mais hélas cela n'a pas été en diminuant. Alors la projection du demi-diffuseur au plus près de la barrière de péage d'ASF a fait réagir les élus et les Reventinois.

Comment ne pas s'apercevoir en regardant la configuration du site que 2 intérêts s'opposent ?

Le premier intérêt est celui de VINCI, société privée. On peut comprendre intellectuellement qu'elle souhaite s'implanter au plus près de la barrière en pleine voie sur son emprise foncière. Elle n'aura pas trop de foncier communal ou privé à acquérir. Il est désolant de constater que la technique du free-flow innovant ne soit pas prévu dans ce projet. Nous avions demandé à VINCI d'y réfléchir, sans retour.

Un réaménagement de l'aire de repos sur la plateforme appartenant à ASF est prévu pour un coût de 1,5 M. Il n'est pas normal d'inclure ces travaux dans ce projet de demi-échangeur.

Le second intérêt est celui de la commune qui défend ses administrés. Elle voit avec inquiétude un tracé qui encercle le pont enjambant l'A7 en étant tout proche à l'ouest de 2 lotissements et d'un vaste espace de sports et de loisirs très fréquenté.

Et l'on se demande pourquoi aggraver les nuisances induites par la circulation à venir pour tout ce secteur ? Peut-on faire ailleurs ? La réponse est "oui" mais personne n'a voulu arrêter "le cours des choses" malgré toutes les alertes lancées par la commune dès Janvier 2017.

Revenons sur la concertation de juin 2016. J'étais conseillère municipale à cette époque (mandat 2014-2020). Le COPIL est sur ses gardes car il sent une opposition grandissante de la part de Reventin-Vaugris (cf les comptes-rendus) mais le Maire de Reventin-Vaugris en poste ne s'oppose pas assez fermement, surtout face à la présidence de l'agglomération (Maire de Vienne et vice-président à la Région Auvergne-Rhône-Alpes). Le bilan de la concertation annonce en octobre 2016 que la variante Centre est celle qui sera étudiée par VINCI.

Stupeur d'un grand nombre des élus de Reventin-Vaugris d'où des démissions en masse, dont la mienne. Nouvelles élections en janvier 2017, je deviens Maire. Un des sujets du mandat est de porter à la connaissance de toutes et tous les possibilités d'une alternative en changeant l'implantation du demi-diffuseur.

Attardons-nous sur cette concertation 2016. Elle se targue d'avoir informée tous les partenaires du projet et les futurs usagers de l'équipement "en écoutant leur avis". C'est faux, elle n'a pas pris en compte les avis, elle a fait "son avis". C'est une mascarade.

Dans le document A00 de VINCI, page 56, on lit le détail des votes des 4 variantes. Nord : 19 voix, Centre : 91 voix, Centre compact : 114 voix et Sud : 163 voix. D'un seul coup d'œil on comprend que c'est la variante sud qui remporte le suffrage avec 163 voix. Comment se fait-il alors que tout bascule en lisant le graphique circulaire page 14 du document de « Bilan de concertation » inséré dans le document A00 ?

Ce graphique n'est pas la réalité des votes exprimés plus haut, on ne retrouve pas les 4 variantes mais plus que 3 car VINCI additionne les variantes Centre et Centre compact (91 + 114). Le lecteur est abusé, on lui dit alors que c'est tracé "le Centre" qui sera mis à l'étude. Pourquoi cette façon de faire ?

Dans le document B02, les pages 39 et 40 présentent là aussi 4 variantes, 4 schémas. La concertation porte bien sur 4 tracés différents et le public doit se prononcer sur l'un d'eux, pas sur une compilation.

Le public est trompé, floué par ce comptage aléatoire, décision de VINCI seul. Cela ne reflète la réalité et fausse les résultats qui donnent pourtant la version Sud en tête des votes (163 contributions).

En conclusion, la variante sud proposée par VINCI est celle qui ayant remporté le plus de voix aurait dû être mis à l'étude pour ce projet. Mais VINCI a étudié le Centre, ce qui l'arrange au mieux, le tracé étant presque entièrement sur son emprise foncière.

Pour cette raison, ce projet ne peut pas être déclaré d'utilité publique.

Regardons aussi quelques points techniques.

Le pont au-dessus de l'A7 est un axe majeur pour les Reventinois. Ils le traversent régulièrement pour relier leur domicile (situé le long de la RN7, ou du Vieux Vaugris ou encore des Joncs, voire l'Aubressin ou la Balme) à l'école publique Paul Vincensini, au pôle médical, à la mairie, à l'église, aux commerces (inauguration en mars 2022 d'une Halle multiservices). Outre les véhicules légers et les poids-lourds, des piétons et des cyclistes l'empruntent aussi. Cet axe joue un rôle essentiel dans le développement socio-économique de la commune et le projet de VINCI n'y participe pas du tout, empêchant même celui-ci de se développer.

Ce pont est une voie de passage obligée pour les véhicules venant des Côtes d'Arey, Vernioz, d'Assieu.

Avec l'implantation de l'échangeur au Centre, la circulation deviendra forcément plus dense. Les estimations de VINCI sont de 9 260 v/j dont 5% de poids-lourds, soit 500/j. En se référant aux documents pièce B02, chapitre 3.3 page 64 et à la pièce B07, chapitre 4.4 C page 338 et 339 on voit aisément l'augmentation du trafic qui viendra au final sur ce pont pour accéder à l'A7 ou pour poursuivre un trajet vers la RD131 au Sud ou vers le Centre-bourg via le chemin des Pétrières.

Le public n'a pas été suffisamment informé sur cet ouvrage très important dans ce projet. Seules quelques pages l'évoquent page 45 à 48 en termes lacunaires. On ne trouve aucune trace dans les documents VINCI d'un rapport sur la genèse du pont, l'historique de sa construction, les matériaux dont il est fait, son suivi d'entretien, sa solidité et sa capacité à recevoir un nombre croissant de véhicules et de poids-lourds en particulier, ni sur la faisabilité de croisement de 2 poids-lourds sur le pont et au sein des giratoires. Il n'est fait état nulle pas de simulation réalisée en grandeur nature sur le terrain.

Page 48 quelques schémas sont proposés, il manque cependant un schéma de la coupe du pont.

Le schéma EE est inquiétant. On voit la silhouette du personnage qui regarde la zone de loisirs. Au-dessus de lui, à hauteur de sa tête, les véhicules entrés sur l'A7 s'arrêtent pour repartir après avoir franchi la barrière de péage. Il y a un danger pour

une personne d'inhaler les particules fines des véhicules. Cette pollution est très grave pour la santé (voies respiratoires). Cette configuration est défavorable et néfaste dans le projet. Elle dégrade la qualité de l'air pour toute personne limitrophe de cet équipement. Cette remarque était déjà faite par l'ARS d'Auvergne-Rhone-Alpes en 2020 en soulignait le caractère contradictoire du choix de l'emplacement du demi-diffuseur suites aux préconisations du Plan Régional Santé Environnement 2017/2021.

Pour tous ces points, ce projet ne peut pas être déclaré d'utilité publique.

Le giratoire de la station-service, au carrefour de la RN7 et de la RD131 n'est pas adapté à des circulations importantes, il est contraint (largeur de l'anneau limitée pour un usage PL). On voit bien que VINCI n'en tient pas compte. Un rapport d'expertise fait par NOESIS mandaté par la commune montre comment celui-ci est déjà très sollicité pour ses capacités (NOESIS," Étude d'opportunité de création d'un échangeur autoroutier sur la commune de Reventin-Vaugris". Rapport d'expertise 2018. Disponible à https://mairiereventinvaugris.fr/fr/rb/674403/les-actions-de-la-municipalite).

Le cheminement piétons "modes doux" n'est pas sécurisé dans la solution centre en particulier au niveau du giratoire situé à l'Ouest de l'A7. A l'heure de pointe du soir (aux environs de 18h), ce seront près de 1800 véhicules qui emprunteront la RD131 en direction de la RN7 soit 1 véhicule toutes les 2 secondes. Et c'est précisément à cette heure que les enfants de Reventin-Vaugris cheminent le long de la RD131 pour aller aux installations sportives situées à l'Est de l'A7.

Une hausse importante de nuisances et pollutions seront le lot quotidien des habitants (le long de la RN7, lotissements la Plaine et les Mûriers) et usagers de l'espace sportif et de loisir tout proche.

Aucune information dans les documents de VINCI présentés à l'enquête publique ne présente les conséquences sur les associations utilisatrices des équipements sportifs et de loisirs. Page 254 de la pièce B04, VINCI reconnaît "que les emprises foncières sont limitées mais réelles sur les installations sportives". Le skate-park sera amputé d'un module et son espace perdra donc de sa pertinence pour les jeunes. Il a coûté 36 000 euros à la commune.

De plus, le boulodrome sera lui aussi réduit dans son emprise. L'association Pétanque Reventinoise verra son activité et ses événements bien compromis. Aucune compensation n'est décrite dans les documents de VINCI. Pollution de l'air, insécurité avec une hausse de circulation, un mélange du trafic local et autoroutier, une nuisance sonore et visuelle avec un manque de végétation écran bien utile, tous ces inconvénients ne peuvent justifier une telle implantation.

VINCI souligne page 285 "qu'il faudra quelques années avant le développement de la végétation soit optimale pour préserver les riverains". Ce manque de végétation

rapidement opérationnelle ajoute aux dégradations du cadre de vie et des nuisances à supporter.

On ne trouve aucun commentaire dans les documents de VINCI pour une étude détaillée des rencontres avec les associations communales qui ont des adhérents au-delà de Reventin-Vaugris. Leur avis et besoins ne sont pas du tout pris en compte.

Concernant l'empreinte agricole du projet, il se fait sur des terres agricoles de classe 1 (très bonne qualité agronomique) et classe 2 (bonne qualité agronomique) selon l'expertise agronomique mandatée par la commune en octobre 2018 (disponible sur site de la Mairie). C'est regrettable.

Pour ces raisons, je m'oppose à ce projet.

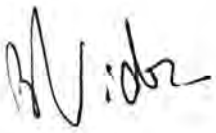
Pressé de voir aboutir ce dossier, les partenaires financiers (les collectivités départementales et régionales) ont sauté sur l'occasion du PIA qui leur offrait une réduction de 50 % du financement sans aucune concertation avec le premier concerné, le territoire de Reventin-Vaugris.

Les élus Reventinois ont travaillé dès 2017 une autre solution, viable, efficiente, respectueuse des riverains, vers le Saluant. VINCI doit pouvoir étudier ce tracé.

Le bon sens et la logique voudraient que des alternatives au "tout voiture" soit à imaginer rapidement en ces périodes de réchauffement climatique et pour l'avenir des générations futures.

Je vous prie d'agréer Monsieur le Commissaire enquêteur l'expression de mes salutations distinguées.

Blandine Vidor



288

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

Emmanuel VIDOR

200 Impasse de la Conche

38121 Reventin-Vaugris

Contribution à l'enquête publique « Echangeur Vienne Sud »

Monsieur le commissaire enquêteur, veuillez trouver ci-joint un ensemble de remarques et de considérations sur le projet présenté qui justifient ma totale opposition à celui-ci. Après une introduction et un bref rappel historique, mes arguments sont regroupés par thèmes (présentés par ordre décroissant d'impact). Une conclusion achèvera ce document.

Rappel historique

Durant l'été 2016, une concertation publique organisée par le comité de pilotage de ce projet a été organisée et a conduit à la décision par celui-ci du choix de la variante dite « Centre ». Les « concertés » étaient invités à se prononcer sur 4 (et non pas 3 !) options relatives à ce projet : une variante dite « Nord », une variante dite « Sud » et deux variantes dénommées « Centre » et « Centre Compact ». Le choix d'un nombre de quatre réponses possibles au lieu de trois (soit une par variante, Nord, Centre et Sud) nous permet de penser que le désir de l'organisateur de cette « concertation » (Vinci) fut d'orienter les résultats de cette « concertation » en faveur de la variante « Centre ». En effet, la proposition de deux variantes « Centre » (dénommées « Centre » et « Centre Compacte ») a bien évidement entrainé un « *biais de sondage* » (plus précisément un « *biais de liste* ») auprès des concertés et a artificiellement (et injustement) avantagé cette option au détriment des deux autres en entrainant/aspirant le vote de plus de « concertés » que ne l'aurais fait une seule option « Centre ». Il s'agit là d'une technique bien connue des sondeurs d'opinion et des spécialistes en markéting destiné à orienter les résultats de sondages en leur faveur tel qu'étudié dans de nombreuses études[1] et dont les dérives ont été récemment dénoncées[2]. Pourquoi deux options n'ont-elles pas été proposées pour la variante « Sud » : « Sud » et « Sud Compacte » ou pour la variante « Nord » : « Nord » et « Nord compacte » ? Aucuns arguments ne justifient ce choix délibéré et biaisant. De plus, il faut se souvenir que les résultats de cette concertation[3] furent de 205 préférences (sur les 387 contributions affichant une préférence pour une variante précise parmi les 607 contributions déposées au total) pour les variantes « Centre » agrégées, de 163 préférences pour la variante « Sud », et de 19 préférences pour la variante « Nord ». On peut donc légitimement se poser la question de ce qu'aurait été les résultats de cette concertation si un seul choix possible pour l'option « Centre » avait été proposé.

Le cabinet d'expertise C3E, mandaté par la municipalité de Reventin-Vaugris en février 2018 afin de réaliser une analyse critique de l'évaluation environnementale menée sur la variante « Centre compacte », retenue par le comité de pilotage à l'issu de cette concertation publique, a rendu des

[1] F.X. SCHWEYER. L'enquête par questionnaire. Des contextes d'usage variable. Editions CURAPP, Les méthodes au concret, PUF, 2000
[2] Pierre FRANCE & Antoine VAUCHEZ. Sphère Publique - Intérêt Privés : Enquête sur un grand brouillage. Sciences Po Les Presses, 2017
[3] https://www.a7-echangeur-viennesud.fr/wp-content/uploads/sites/4/2020/10/A7VS-BilanConcertation-102016.pdf

conclusions critiquant sévèrement la pertinence des critères pris en compte pour analyser et comparer les variantes[4]. Le rapport de cette expertise conclue que les modalités de la concertation n'ont pas permis de balayer l'ensemble des effets du projet sur le territoire : définition peu précise de ce que recouvrait chacun des critères ; pas de justification du niveau d'appréciation des impacts des variantes pour chaque critère ; peu d'objectivité au vu des caractéristiques des impacts sur l'environnement.

Le dossier de concertation indiquait systématiquement et pour tous les aspects des impacts sur l'environnement que des études seront réalisées une fois une solution choisie et retenue. Aucune approche, même minimale, n'appuyait la comparaison proposée dans le dossier de concertation. Cette absence a eu comme conséquences :

- Une absence d'analyse environnementale digne de ce nom préalablement au choix de la solution retenue, ne permettant donc pas de mettre en œuvre la démarche « éviter – réduire – compenser ». L'évitement repose essentiellement sur le choix de l'emplacement du projet ;
- Un droit à l'information du public en matière d'environnement qui n'a pas été respecté puisqu'aucune information environnementale pertinente n'a été fourni dans le dossier. Ce dernier s'est contenté d'indiquer que des études seront réalisées et qu'elles permettront d'éviter les impacts ;
- Une appréciation des niveaux d'impacts des différentes variantes pour les critères environnementaux peu objective et peu justifiée.

L'analyse menée par ce cabinet C3E a conduit à des conclusions inverses à celles proposées dans le résumé du dossier de concertation.

En conséquence, je considère comme non valide, le processus qui a conduit à ce choix initial. De plus, comme le disent les textes[5], les commissaires enquêteurs ont comme objectif, entre autres, d'évaluer la régularité de la procédure de concertation pour juger de l'utilité publique d'un projet. Ceci fait-il partie du mandat de l'enquête publique en cours ?

Considération sur les aspects « Flux de véhicules et risque accidentogènes »

Le pont de la RD31 qui surplombe l'autoroute A7 est un axe majeur et essentiel (car pratiquement unique) permettant aux habitants des quartiers du vieux Vaugris, des Joncs (le long de la N7) et de Vaugris (sur le plateau situé à l'ouest de la N7) de rejoindre le centre village, ses commerces et équipements. Il est emprunté non seulement par des voitures mais aussi par des piétons et des cyclistes (en nombre croissant). De plus, un projet de revitalisation du centre village est en cours depuis plusieurs années et grâce à la récente (fin 2021) implantation d'un commerce multi-services, le nombre d'habitants de Reventin-Vaugris se rendant sur ce site est en croissance et ne peut que croitre à l'avenir.

[4] Conseil Expertises Etudes en Environnement. Commune de Reventin Vaugris - PROJET DE DEMI-ECHANGEUR SUR L'AUTOROUTE A7. Février 2018-V1. Disponible à https://mairiereventinvaugris.fr/fr/rb/674403/les-actions-de-la-municipalite

[5] Loi 83.630 du 12 juillet 1983 (dite loi « Bouchardeau ») relative à la démocratisation des enquêtes publiques

A l'inverse, il représente l'axe principal pour les habitants des quartiers du « Centre Village » et de « La Conche » pour rejoindre la N7 et ensuite diffuser vers le nord ou le Sud en fonction de leur besoin.

De plus, cet axe représente l'axe de passage obligatoire de tous les véhicules se rendant sur la N7 (ou en provenance de la N7) sur les communes des Cotes d'Arey, d'Assieu, Vernioz, Cours-et-Buis, etc.

En cas d'implantation de l'échangeur au « Centre », le nombre de passage sur ce pont va croitre de façon très importante puisque les prévisions de trafic généré par ce demi-diffuseur de Vinci sont de 9 260 véhicules jours (dont 5% de poids lourds [PL], soit pratiquement 500 par jour) à échéance 2025[6,7] se répartissant en un trafic de 4 020 véhicules jours (dont 4.2% de PL) en sortie (en provenance du Nord, dont une partie emprunterons le pont) et un trafic de 5 240 véhicules jours (dont 5.9% de PL) en entrée (en direction du Nord dont une partie emprunterons le pont). Ce trafic va bien évidement se surajouter à celui déjà existant (et lui aussi attendu en hausse) et qui concerne les véhicules qui ne sont pas destiné à s'insérer ou provenir de l'A7 au moyen de cet échangeur.

Selon les estimations de Vinci (pièce B07, Chapitre III 4.4 C, pages 339, Figure 5, repère RD131-2), le trafic au niveau du pont lui-même va passer de 4 850 véhicules jours (dont 1% de PL) (sans projet) à 7 850 véhicules jours (dont 3% de PL) (estimation 2025 avec projet), soit une augmentation de 62% du trafic global sur le pont et une augmentation de 48.5 PL/jour à 235.5 PL/jour (soit 400% d'augmentation du trafic PL). Ce qui veut dire concrètement que, si on considère que ce trafic PL va s'effectuer à 95% entre 6h du matin à 20h le soir (soit sur une plage horaire de 14 heures), alors environ 16 PL vont défiler par heure ([235.5x0.95]/14) sur ce pont, soit un toutes les 3 à 4 minutes. Il n'est nulle part fourni des données sur la faisabilité de 2 PL se croisant en même temps sur le pont, ni d'ailleurs sur les giratoires l'alimentant. Aucune simulation en conditions réelle n'a été menée.

De plus, je remarque qu'aucun document et information technique sur la résistance de ce pont au futur trafic n'est fourni dans les documents fournis en pré-read à l'enquête. Une analyse technique sur l'état actuel de la structure interne de ce pont, de son vieillissement, de sa capacité à encaisser les charges et les vibrations entrainées par le nouveau trafic a-t-elle été pratiquée (par un cabinet d'expert non lié à Vinci) ? Comme vous le savez sans doute, l'état des ouvrages d'art en France est considéré comme mauvais et cela a été rapporté par la mission d'information sur la sécurité des ponts de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Senat mise en place à la suite de l'effondrement du pont Morandi à Gênes le 14 août 2018.[8] Comment ce pont va-t-il encaisser l'augmentation de charge induite par ce demi-échangeur ?

En ce qui concerne la branche de la RD131 en provenance du giratoire de la RN7 et descendant vers le pont enjambant l'A7, les estimations de Vinci (pièce B07, Chapitre III 4.4 C, pages 339, Figure 5, repère RD131 Liaison) prévoient que le trafic va passer de 3 620 véhicules jours (dont 1% de PL) (sans projet) à 7 800 véhicules jours (dont 3% de PL)(estimation 2025 avec projet). Ce qui veut dire concrètement que, plus de 234 PL/j vont se présenter pour emprunter ce giratoire (en provenance de la N7 par le Sud ou le Nord).

De plus, je voudrais porter à votre attention qu'un rapport d'expertise et une analyse circulatoire mandatée par la municipalité de Reventin-Vaugris en février 2018 après du cabinet Noesis[9] et qui a utilisé des comptages réalisés en février 2018 par son prestataire Alyce et une analyse plus

[6] Document Complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7. Pièce B02, Chapitre III.3, page 64
[7] Document Complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7. Pièce B07, Chapitre III 4.4 C, pages 338 et 339
[8] Rapport d'information n° 609 (2018-2019) de MM. Patrick CHAIZE et Michel DAGBERT, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 26 juin 2019. http://www.senat.fr/rap/r18-609/r18-6091.pdf
[9] Noesis. ETUDE D'OPPORTUNITE DE CREATION D'UN ECHANGEUR AUTOROUTIER SUR LA COMMUNE DE REVENTIN VAUGRIS. Rapport d'expertise 2018. Disponible à https://maire reventinvaugris.fr/fr/rb/674403/les-actions-de-la-municipalite

pertinente que la méthodologie utilisée par Vinci et son prestataire (étude de capacité basée sur des comptages horaires au niveau du giratoire N7 et de ses branches, de simulations de trafic exprimées en Heure de Pointe du Matin (HPM) et en heures de pointe du soir (HPS) et non pas sur des données moyennées à la journée et la prise en compte du dimensionnement géométrique des carrefours impactés) a révélé qu'au niveau du carrefour giratoire N7/CD131, il existe déjà (en 2018) une sollicitation très importante de ses capacités (>à 90% dans le sens Sud-Nord en HPM et de 115% dans le sens Nord-Sud en HPS). Les simulations menées par cette étude montrent pour 2021 (date estimée pour la mise en service de l'échangeur), puis pour 2028 et enfin pour 2036, un dépassement de sa capacité dans le sens Sud-Nord en HPM 2021 (>100%) et une accentuation de sa surcharge à 120% dans le sens Nord-Sud en HPS 2021, ainsi qu'à l'atteinte de ses capacités dans toutes ses autres branches. Les chiffres pour 2028 et 2036 sont bien évidemment beaucoup plus défavorables avec atteinte d'une saturation complète.

En ce qui concerne le trafic sur le pont de la RD131 enjambant la N7, les prévisions de circulation exprimées en HPM et HPS font état d'une augmentation importante des trafics avec plus de 1000 véhicules (deux sens confondus) en HPM et en HPS, représentant une augmentation de 60% des trafic en HPM et HPS. Ces chiffres, provenant d'un groupe différent, sont donc cohérents avec les pourcentages d'augmentations mentionnés plus haut.

On peut, de plus, raisonnablement douter de la justesse de toutes ces estimations de trafic en raison du fait que ces données reposent sur des comptages fait en 2015[10], et sont de ce fait déjà obsolètes à ce jour. Ce fait a d'ailleurs aussi été relevé par l'Autorité Environnementale dans son avis sur ce projet[11].

Dans le cadre de la consultation inter-service initiée en juillet 2020, le ministère de la Transition Ecologique dans sa lettre du 19 Aout 2020[12] signalait déjà le caractère potentiellement conflictuel entre l'augmentation du trafic au niveau du giratoire RN7-RD131 et les modes de circulation dit doux appelés à croitre de façon inexorable dans cette zone.

Enfin, et peut être le plus important, Vinci (et ses cabinets d'expertise et d'ingénierie affidés) occultent totalement et ne prennent pas en compte le phénomène « d'effet rebond » ou dit de « trafic induit » que va générer cet équipement. Il est maintenant parfaitement documenté depuis des décennies et ce dans tous les domaines que tout nouvel équipement technique ou technologie apportant une amélioration des capacités et/ou des débits engendre une augmentation des usages. Il s'agit de « l'effet rebond » ou en ce qui concerne les infrastructures routières du « trafic induit ».

Dans le cas qui nous intéresse, on peut donc s'attendre à une augmentation du trafic drainé par cet équipement bien au-delà des prévisions avancées par Vinci. Dans le domaine des infrastructures routières, ceci a été théorisé par Martin GH Mogridge dès 1990[13], et repris par de nombreux expert en la matière dont Yves Crozet, nommé en 2008 à la tête de l'Observatoire Energie Environnement des Transports (OEET), organisme créé à la suite du Grenelle de l'environnement et président du groupe opérationnel « Mobilités, territoires et développement durable » du programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT). Celui-ci défend, avec beaucoup d'autres, le fait que les infrastructures routières ne sont pas responsables des problèmes de

[10] Document Complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7. Pièce B03, Chapitre VI 4.3, page 159
[11] Document Complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7. Pièce B11, Avis de l'autorité Environnementale d'Avril 2021, Chapitre 2.2.5, page 511
[12] COMPLÉMENT N°1 DEMANDÉ PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR - ELEMENTS RELATIFS A LA CONCERTATION INTER-SERVICES, pages 6 et 7 sur 52
[13] Mogridge MGH. Travel in towns: jams yesterday, jams today and jams tomorrow? MacMillan Reference books, 1990

mobilité[14]. L'observation de cet effet rebond au niveau des infrastructures routières a eu lieu à plusieurs reprises[15]. L'Autorité Environnementale a d'ailleurs émis de multiples avis ces dernières années sur les sous-estimations chroniques des donneurs d'ordre dans ce genre de dossier[16,17]. Les élus, à tous les niveaux (communaux, inter-communaux, départementaux, et régionaux), sont malheureusement très souvent totalement ignorant de ces considérations et se font constamment « berné » par les « vendeurs » de solution de mobilité que sont les sociétés autoroutières dont la raison d'être ne peut qu'être de promouvoir plus de trafic sur leurs installations, afin de les rentabiliser au maximum et ce quoiqu'elles puissent déclamer ou nous laisser croire.

En conséquence, l'échangeur dans son implantation projetée va entrainer une dégradation majeure de la « circulabilité et de la sécurité » des voies de communication déjà existantes dans sa périphérie proche (et qui est déjà très dégradée en HPM et en HPS). Ceci va avoir pour conséquences d'augmenter les risques accidentogène de toute nature et de dégrader la qualité de vie des habitants de Reventin-Vaugris pour qui cet axe est important. Je ne me prononce pas sur la pertinence, la nature et la validité scientifique des arguments avancés par de nombreux édiles de la municipalité de Vienne, de son intercommunalité et de nombreuses structures économiques associées, relatif à l'impact positif (réduction du trafic sur les flux de circulation de l'axe Nord-Sud au niveau du Quai Riondet à Vienne, augmentation des chiffres d'affaires en tout genre et augmentation du tourisme !) qu'aura l'équipement. On ne peut qu'en douter basé sur l'expérience accumulée dans d'autres projets de même nature et ce dans de nombreux pays[18,19]. A qui veut-on faire croire que Vienne et ses structures associées vont être plus facilement accessible grâce à cet équipement, et que les quelques % de réduction de circulation sur le Quai Riondet en HPM et en HPS (à supposer qu'ils soient réels) vont « *changer la vie* » du territoire ! Tout ceci est ridicule.

Pour toutes ces raisons, je m'oppose au projet.

Considérations sur les aspects « Pollutions » en tout genre

Le bruit ambiant généré par les passages de véhicule répété va augmenter le niveau moyen au détriment des habitants des maisons situées au niveau du Lotissement dit « La Plaine » et générer des Points Noirs Bruit, dont le « traitement » n'a pas été décrit. Ce point a été soulevé par l'Autorité Environnementale dans son avis[20] et les réponses apportées par Vinci[21] ne sont pas susceptibles de modifier les choses. Du fait des trafics, et quoi que l'on fasse, aucune modification ne pourra modifier favorablement la situation.

La disparition d'un certain nombre d'arbres et de couvert végétal va entrainer une dégradation du champ visuel sur une zone ayant déjà un aspect très dégradé.

---

[14] https://www.millenaire3.com/Interview/2012/les-infrastructures-ne-sont-pas-responsables-des-problemes-de-la-mobilite

[15] https://www.dna.fr/transport/2021/12/18/gco-un-nouveau-bouchon-au-peage-d-ittenheim-ce-samedi et

[16] http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/220127_contournement_ouest_strasbourg_67_delibere_cle01ff67.pdf

[17] http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle7d21bf.pdf

[18] https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562

[19] https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01480663/document

[20] Document Complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7. Pièce B11, Avis de l'autorité Environnementale d'Avril 2021, Chapitre 2.2.6, pages 511 et 512

[21] Document Complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7. Pièce B11, Réponse du Maitre d'Ouvrage, Chapitre II.4, pages 520 à 523

Du fait des augmentation de trafic, les densités de particules fines émises par les véhicules vont augmenter localement et vont continuer à dégrader la qualité de l'air pour les habitants limitrophes de cet équipement.

Enfin, et pour finir, dans le cadre de la consultation inter-service initiée en juillet 2020, l'ARS Auvergne-Rhône Alpes dans son courrier du 10 Septembre 2020[22] soulignait déjà le caractère contradictoire du choix de l'implantation centre par rapport aux préconisations du plan Régional Santé Environnement 2017-2021 - Action 17.

Pour toutes ces raisons, je m'oppose au projet.

Considérations sur « l'exploitabilité du pôle sportif et culturel de Reventin-Vaugris »

On ne trouve dans les différents documents aucune étude d'impact sur le fonctionnement du pôle sportif et culturel de Reventin-Vaugris. Or, l'implantation de l'échangeur au centre va considérablement dégrader la qualité de vie et l'exploitabilité du centre sportif et culturel représenté par le gymnase, les bâtiments connexes et les différents terrains de sports environnants implantés le long de l'A7. De multiples associations (dont beaucoup d'associations non enregistrés à Reventin-Vaugris) utilisent ces équipements pour leurs activités. On peut estimer qu'une trentaine d'évènements sont organisés chaque année (dont certains drainent jusqu'à plusieurs milliers de participants[23]) et des activités sportives et/ou culturelles s'y déroulent quasi quotidiennement en extérieur et/ou en intérieur.

Le trafic (de routine) généré par l'équipement au niveau du giratoire prévu à l'Est du pont A7 – RD131 se télescopera avec le trafic d'accès au pôle sportif et culturel de Reventin-Vaugris généré par ces grandes manifestations et va entrainer des situations accidentogènes répétées et difficiles au niveau des entrées/sorties de véhicules et des recherches de place de stationnements.

La destruction du merlon paysager pour permettre la mise en place de la voie de circulation d'accès aux portiques d'entrée A7 vers le Nord va créer une proximité visuelle, sonore et olfactive très étroite entre les utilisateurs des équipements et les véhicules empruntant cette voie, et ce malgré la protection paysagère annoncée qui de toute façon ne pourra pas être à la hauteur de celle déjà existante et qui va être détruite.

On pourra, de plus, déplorer la destruction d'une partie d'un skatepark installé il y a quelques années et qui rendra l'utilisation de l'équipement restant quasi-impossible du fait de mitoyenneté avec cette voie de circulation.

Pour toutes ces raisons, je m'oppose au projet.

[22] COMPLÉMENT N°1 DEMANDÉ PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR - ELEMENTS RELATIFS A LA CONCERTATION INTER-SERVICES, pages 4 et 5 sur 52

[23] https://c.ledauphine.com/societe/2021/07/05/isere-reventin-vaugris-vienne-solidarite-les-footballeurs-ont-repondu-en-nombre-a-l-appel

Considérations sur la logique d'une implantation « Centre »

Pour des raisons logiques, il est évident que Vinci et son cabinet affidé d'ingénierie Ingerop[24] poussent depuis le début pour une implantation « centre » afin de maximiser l'utilisation des installations actuelles situées au niveau de la barrière de péage.

Les tendances actuelles en ce qui concerne les barrières de péage autoroutières sont au « *free flow* ». Ceci est parfaitement reconnu au niveau gouvernemental[25,26], et des réalisations sont déjà effectives[27]. Vinci en est d'ailleurs un de ces nombreux promoteur[28]. De ce fait, il est parfaitement prévisible que dans quelques années la barrière de péage de Reventin-Vaugris sera démontée et que le flux des véhicules sur l'A7 dans les sens Sud-Nord et inverse se feront de façon totalement transparente pour les voitures en mode « *free flow* ». De ce fait, l'implantation des bretelles de raccordement sur des équipements autoroutiers est un sujet sans objet quant à leur positionnement par rapport aux barrières de péage déjà existante, et ne peut être une raison pour justifier l'implantation au « Centre » du demi-échangeur.

Pour cette raison, je m'oppose au projet.

Considérations sur l'empreinte agricole du projet

Une expertise agronomique mandatée par la municipalité de Reventin-Vaugris en février 2018 auprès d'un expert foncier[29] a démontré que l'emprise foncière agricole du projet « Centre » va se faire au détriment de terres catégorisées en classe 1 (très bonne qualité agronomique) et 2 (bonne qualité agronomique). Les emprises foncières agricoles de la variante « Sud » promue par la commune de Reventin-Vaugris sont de moins bonne qualité.

Pour cette raison, je m'oppose au projet.

Considérations sur la conformité de l'équipement avec les engagements de la France aux accords de Paris (COP21 et suivantes)

Cette nouvelle infrastructure n'a pas fait la preuve qu'elle est compatible avec le rythme de baisse des émissions des GES prévu par les accords signés par la France lors des COP. Comme décrit plus haut, il est maintenant parfaitement documenté dans tous les domaines que tout nouvel équipement technique apportant une amélioration des capacités et/ou des débits engendre une augmentation des usages. Il s'agit de « l'effet rebond » ou en ce qui concerne les infrastructures routières du « trafic induit ». Ce phénomène pose et remet même en cause la pertinence de ce genre

[24] L'histoire de la naissance du cabinet d'ingénierie Ingerop et de ces relations historiques avec Vinci sont de nature à se questionner sur l'absence de conflit d'intérêts dans la sous-traitance chronique qu'entretient Vinci avec Ingerop. Voir https://fr.wikipedia.org/wiki/Ingérop

[25] Conseil d'orientation des infrastructures. MOBILITÉS DU QUOTIDIEN : Répondre aux urgences et préparer l'avenir. Janvier 2018. https://reporterre.net/IMG/pdf/2018.02.01_rapport_coi.pdf

[26] https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2020/11/rapport_economie_des_concessions_autoroutieres_nov2020.pdf

[27] https://www.autoroute-a79.fr/le-peage-a-flux-libre/

[28] https://ulys.vinci-autoroutes.com/freeflow/ et https://www.vinci-autoroutes.com/fr/faq/free-flow/quest-ce-que-le-free-flow/

[29] Commune de Reventin-Vaugris (38) Demi-échangeur A7 - Expertise Foncière - 18 octobre 2018. Disponible à https://mairiereventinvaugris.fr/fr/rb/674403/les-actions-de-la-municipalite

d'équipement et de leur utilité. La déclaration d'utilité publique ne peut pas à ce jour s'appuyer sur une étude sérieuse (non critiquée au moins par l'Autorité Environnementale) démontrant que le projet est "compatible Accord de Paris".

Pour cette raison, je m'oppose au projet.

Conclusions

Dans un tel contexte, et qui malheureusement donne de façon mortifère la priorité à la voiture au détriment d'autres solutions de transport qui ne sont jamais mise en avant et ne bénéficient pas du tout du même intérêt des politiques alors qu'une fraction de plus en plus importante des populations est demandeuse, l'implantation de cet équipement tel que proposé actuellement apparait en contradiction avec les principes de sécurité, de minimisation des impacts environnementaux, et de qualité de vie que la population la plus directement impactée par l'équipement est en droit d'attendre de la part du législateur.

Dans l'hypothèse, ou malgré tout, la nécessité de réalisation de cet équipement était maintenue (ce que je conteste), il ne vous aura pas échappé, Monsieur le Commissaire Enquêteur, qu'une solution alternative viable techniquement (puisque proposée par Vinci) est soutenue par la municipalité de Reventin-Vaugris (et supportée par la majorité de ses habitants) depuis maintenant plus de 5 ans. Les arguments et justifications avancés par la municipalité de Reventin-Vaugris n'ont jamais été considérés par les parties prenantes situées au-dessus de l'échelon communal et toujours rejetés pour des raisons non raisonnablement documentées.

Pour toutes ces raisons, je m'oppose donc au projet tel que décrit dans le dossier d'enquête publique.

289

Daniel SOUTRENON
241 Impasse du clos de Lune
38138 LES COTES D'AREY

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

ELEMENTS POUR L'ENQUETE PUBLIQUE

CONTRE LA VERSION CENTRE DE L'ENTREE DE L'AUTOROUTE à REVENTIN VAUGRIS

car on va utiliser la route principale d'entrée à Reventin Vaugris.

Partout on essaie de faire des déviations de villes ou villages, mais là on fait l'inverse.

On va faire croiser 2 sens de circulation : les gens qui veulent prendre l'autoroute et les gens qui descendent par les grands pavés pour aller à Vienne, Sainte Colombe, Saint Romain en Gal, car tout le monde ne va pas à Lyon.

Lors du vote beaucoup de Viennois on voté pour la solution Centre : Premièrement je pense que c'était téléguidé car :

1 – je vois mal un viennois faire 9 kms en arrière pour les refaire dans l'autre sens en prenant au passage un péage à environ 1,50 € ceci sur une journée, c'est-à-dire 4 fois (A et R) 36 Kms/jour en plus et environ 3 € . Je n'y crois pas et je pense qu'ils vont continuer à traverser Vienne.

2 – Confirmation le 29 mars 2022 car des tracts pré-imprimés sont distribués dans certaines boîtes à lettres. Ces tracts sont juste à signer à et à renvoyer.

3 – Je pense que les promesses doivent être importantes car hormis les 5 ou 6 Maires qui sont concernés par le problème, les autres auraient dû s'abstenir de voter..... Mais ce ne sont que des promesses qui seront tenues ou pas...

4 – Ce tracé centre prévu va emprunter la route des convois sur très peu de distance environ 300 mètres avec 3 ronds points et si il se passe un incident c'est l'accès à Reventin, à l'entrée de l'autoroute et à la CD 131 qui est bloqué et en espérant qu'il n'y ait pas un car scolaire au milieu : un car qui monte à l'école de Reventin Village ou un car qui vient de la plaine pour aller sur Vienne.

5 – Je ne parle pas de la pollution ou de la qualité de l'air car cela parait tellement ridicule par rapport à l'ambition inconsidérée et dangereuse de certains.

Pour mémoire je rappellerai juste l'incendie sur l'autoroute il y a environ 1 mois d'un camion transportant du VIN, pas du carburant ni du gaz, mais qui a impacté la circulation sur l'autoroute pendant 14 à 15 heures.

Je rappellerai aussi l'accident vers Gap d'un camion et d'un car de retraités qui a fait environ une vingtaine de brûlés.

Je rappellerai surtout aussi le camion de gaz qui s'est renversé à Los ALFAQUES en Espagne en 1978 et qui a fait 215 morts car il y avait un camping à proximité. Certes les systèmes de sécurité étaient moins sophistiqués que maintenant, mais même si on divise le nombre de morts pas 2 ou par 3 ça va en faire quand même pas mal dans le lotissement ou dans le gymnase : cela n'a l'air d'inquiéter personne.

Il ne faut pas oublier que tous les accidents graves sont la conséquence d'une suite de petits incidents qui, s'ils ont pris individuellement sont rapidement maîtrisés mais, s'ils s'accumulent cela se transforme en catastrophe.

6 – Maintenant la multiplication des zones industrielles doivent être acceptées par les services concernés à la condition que les accès soient adaptés à la circulation prévue et que les obligations soient respectées car de mémoire le permis de construire de la zone de Lafayette a été accepté à la condition que les camions prennent l'autoroute. Cela a l'air d'être respecté pour les directions Nord et Est, mais pas pour la direction Sud où tous les camions arrivent à Vienne. Alors il faudrait que les autorités prennent leurs responsabilités au lieu d'essayer de faire passer l'eau, le gaz et l'électricité dans le même tuyau (la méthode n'est pas encore au point) en voulant faire payer les déboires prévisibles aux Collectivités Locales : cela devient « Poutinien » mais c'est à la mode en ce moment de foncer tête baissée pour laisser croire que l'on a raison. C'est de l'inconscience manifeste et du mépris pour les riverains et utilisateurs des chaussées.

Il y a une autre solution qui coûterait plus chère et qui va ressortir dans 10 ou 20 ans c'est de dépoussiérer le dossier de la route des Centrales avec un échangeur complet dans la plaine sur les terrains de la Communauté de Communes achetés en novembre 2015 pour l'extension future de la zone industrielle du Saluant.

Ceci étant dit il va de soit que je suis **CONTRE LA SOLUTION CENTRE** car on ne nous dit pas qui va payer les travaux hors de la zone d'influence de VINCI ; c'est-à-dire la modification du rond-point sur la RN 7, et l'élargissement de la route entre les deux ronds points, ainsi que l'élargissement de la route qui suit l'autoroute jusqu'à la zone industrielle.

Mais je suis absolument **POUR LA SOLUTION SUD** qui semble plus logique, moins onéreuse et surtout plus sécuritaire.



COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

290

Jacky BORIE
138 chemin DE la Jacqueline
38121 REVENTIN VAUGRIS
06 65 16 05 43

Reventin le 29 mars 2022

à Monsieur le Commissaire Enquêteur

objet: demi diffuseur N° 11 de Vienne sud

Il y a une nécessité à rendre plus direct l'accès à Lyon par l'autoroute, pourtant, si je comprends les habitants de Verenay, les Viennois, leurs conseils municipaux et leurs maires qui agissent depuis si longtemps pour l'ouverture d'un demi échangeur au sud de Vienne je crains que l'installation de celui-ci au centre du village n'entraîne de grandes nuisances et ce de façon définitive pour les Reventinois.

Les arguments contre ce projet développés par l'association "CITEE" et par le conseil municipal de Reventin Vaugris sont les miens et je ne vais pas les développer ici.

Les arguments "pro centre" me semble, eux, tournés esssentiellement sur l'immédiateté de la réalisation du projet et il serait vraiment dommage que pour faire vite l'on fasse mal.

L'étude réalisée pour une installation plus au sud et toujours sur Reventin me semble éliminer la plupart de nuisances auxquelles les Reventinois auraient à faire face avec l'implantation du demi échangeur au centre.

Le rejet du projet tel qu'il est et l'approfondissement d'un projet sud tel que celui proposé par la mairie de Reventin Vaugris me semblent aujourd'hui les solutions les plus sages.

Très cordialement

J BORIE

Laetitia BIEUVELET
472 Chemin des Jones
38 121 Reventin Vaugris

le 30/03/2022

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

291

Objet: Enquête publique échangeur de Reventin Vaugris

Monsieur Le commissaire enquêteur,

Je vous remets, ce jour, mon avis sur la proposition Centre qui a été retenue contre l'avis de la commune concernée par la création d'un échangeur.

Je me permets de rappeler que, dès le départ, une ~~propo~~ demande d'étude d'un projet Sud a été demandée par les élus de la commune de Reventin, alertant de la gêne qui serait occasionnée par un projet Centre tant pour les habitants résidant à proximité dudit échangeur, que pour les structures sportives accueillant de nombreux enfants et adultes licenciés.

Je m'interroge encore sur la circulation intensive qui est annoncée à ce niveau car elle est l'axe de passage majeur utilisé par les habitants de la commune, notamment pour les familles de "Vaugris gare" qui emmènent leurs enfants, aux heures dites de pointe, ~~pour conduire~~ à l'école du village, puis qui repartent pour aller travailler...

En tant que résidente, mais aussi élue, de la commune j'ai le sentiment que l'étude du ~~la~~ projet Sud demandée n'a pas été réellement

étudiée, le projet Centre étant le projet déjà choisi depuis longtemps par les autorités compétentes.

Il est bien évident qu'il est important de valider la réalisation d'un échangeur car nous sommes conscients du besoin de désengorger les routes en direction de Vienne mais il est regrettable de ne pas tenir compte d'une demande persistante de la commune pour le réaliser 1 km plus au Sud qui permettrait à tous de profiter d'une structure importante avec une gêne moindre pour les habitants d'une commune déjà impactée par la RN 7 et la position de l'autoroute qui coupe en deux notre commune.

Une proposition Sud existe. Peut-être est-elle encore imparfaite ? Mais ne serait-il pas possible de se pencher encore sur cette proposition pour le bien-être de tous.
Cet échangeur est présent dans les esprits depuis près de 30 ans. Le report d'une année de plus pour parfaire une solution SUD aurait-il vraiment un impact important aujourd'hui sur la réalisation d'un tel projet ?

Vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à mon courrier.

Très cordialement

293 Remis à la permanence du 30 mars 2022

Max Pellet
313 rue des écoles
38121 Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

à Monsieur Denis Cuvillier
Commissaire Enquêteur

Objet : Demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7 Enquêtes publiques
Pièces jointes :

- Tract mairie appelant à une manifestation
- Lettre aux adhérents, aux sympathisants et aux autres (CITEE)
- Lettre ouverte des Présidents d'associations de Reventin-Vaugris

Reventin-Vaugris le 27.03.2022

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

J'ai pris rendez-vous avec vous afin de vous apporter mon éclairage sur le dossier mis aux enquêtes DUP et Parcellaire.

Présentation
Je suis né en 1944 et habite Reventin-Vaugris depuis 1979.
Professionnellement, j'étais Technicien Supérieur en Chef au Ministère de l'Equipement (services déconcentrés) avec les postes successifs suivants :

1. Adjoint au Chef de Subdivision entretien autoroute A7
2. Adjoint au Chef de Bureau d'études au service d'aménagement Nord-Ouest à Vienne
3. Adjoint au Chef de Subdivision de Roussillon-Beaurepaire
4. Chef de Subdivision de Saint Jean en Royans (Drôme)

Cette vie professionnelle m'a plongé dans des projets de l'Etat, des Conseils Départementaux, des communes et de leurs groupements. En dehors de la technicité cela a développé en moi une forte capacité d'analyse et de jugement notamment sur les projets routiers.

Un peu d'Histoire
Il y a 58 ans, à la mi-février 1964 j'arrivais à Reventin-Vaugris pour occuper le poste d'adjoint au chef de subdivision chargé de l'entretien de l'autoroute A7 mise en service en décembre 1963. Auparavant un morceau de cette autoroute au départ de Vienne rejoignait la RN 7 au niveau de la station-service.
Prenant pension dans un hôtel-restaurant de la commune, je me souviens encore des discussions où il semblait très nettement que la population Reventinoise avait subi une sorte de trahison puisque on ne pouvait plus sortir en venant de Vienne et entrer en y allant.
Trahison d'autant plus forte que le foncier agricole avait payé un lourd tribut pour la construction de cette autoroute.
Et pourtant, sur les plans d'époque, la reconstruction de ces deux bretelles figurait bien. Mon chef de service, m'avait d'ailleurs fait travailler sur ces plans. Le temps passe et des projets qu'on croyait enterrés reviennent après bien des années. C'est la plupart du temps comme cela.

Elu au Conseil Municipal de Reventin-Vaugris
J'ai été élu en 1983 et occupais la fonction de conseiller municipal jusqu'en 1989.
Je me suis de nouveau présenté aux suffrages des électeurs en 2014 sur la liste de Mme Celard qui a obtenu la majorité. J'ai été élu suppléant de Mme Celard à la communauté d'agglomération et Adjoint au maire chargé de l'Environnement.
27 juin 2016 : le conseil municipal vote à l'unanimité une délibération en faveur de la solution Sud et rejette les variantes Nord et Centre.
14 octobre 2016 : le comité de pilotage choisit la version Centre compact contre l'avis de la commune
17 octobre 2016 : démission massive des conseillers municipaux (je ne démissionne pas)

8 janvier 2017 : élection d'un nouveau Conseil Municipal (58% des suffrages) comprenant pour moitié des élus démissionnaires et élection du maire Blandine VIDOR. La liste de Mme Celard perd donc la majorité. Elle obtient quatre élus dont je ne suis pas.
Ensuite Mme Vidor a dû quitter sa fonction condamnée pour prise illégale d'intérêts. C'est Mme Edith Ruchon qui lui a succédé.

Mon positionnement
Partant du principe qu'on ne détient pas forcément la vérité, il faut bien admettre que d'autres peuvent avoir raison aussi, je me range à la solution centre en souhaitant qu'elle soit à minima en matière d'emprises.

Le dossier d'enquête
Ce dossier très complet est établi sur la base d'un seul projet et sans variante ce qui n'aura pas échappé à votre autorité de Commissaire Enquêteur. Vous savez bien sûr qu'une enquête DUP n'est pas un référendum alors que cela est dans la tête de certains Reventinois.

Dans la Notice d'Enquête, des points forts
Page 17, **je note avec satisfaction** que "*le projet s'inscrit dans la durée, au regard d'une demande de mobilité qui, conformément aux hypothèses et scénarios du CGEDD, ira en croissant sur les prochaines années même bien après la mise en service du projet, les effets de ce dernier restent nécessaires au territoire et en particulier :*

- *le délestage du trafic de transit sur le réseau structurant en lieu et place des réseaux secondaires et centres urbains ;*
- *l'amélioration de la sécurité, des déplacements pour les usagers du réseau routier, et du quotidien pour les riverains ;*
- *le développement d'autres mobilités alternatives à la voiture individuelle (co-voiturage, déplacements modes doux, report modal vers le fer) en fonction des origines et destinations "*

Page 39 on peut lire : *« Afin de tenir compte de l'avis de l'Autorité Environnementale (Ae – CGEDD) et en concertation avec les gestionnaires de voirie (DIR CE, Département de l'Isère et Vienne Condrieu Agglomération), la mairie de Reventin-Vaugris et les 4 agriculteurs concernés par le projet, ASF a approfondi les études pour aboutir à une nouvelle géométrie pour la variante « Centre Compacte » dite 2021. »*

Page 42 je note :

- *" La réalisation de nouvel échangeur entraine une forte baisse du trafic sur le franchissement du Rhône au niveau du pont de Vaugris avec une baisse de trafic de l'ordre de -40% en 2025 et 2045 ".*
  C'est une bonne nouvelle pour les reventinois qui vont faire des courses à Ampuis. et j'en croise beaucoup dans les divers magasins.
- *" Au Nord de Péage de Roussillon en revanche la réalisation du nouvel échangeur génère une hausse significative du trafic de l'ordre de +11% à l'horizon 2025 et près de +14% à l'horizon 2045 (plus 1 000 véh./j supplémentaires). Ces variations résultent du report de trafic de l'échangeur de Chanas sur le nouvel échangeur ".*
  Ceci est à l'encontre du document de la Mairie de Reventin-Vaugris dont ci-joint copie « l'échangeur créerait 200% de trafic en plus » S'agirait-il de faire peur ?

Page 45 je note :
" La route des Côtes d'Arey est mise en impasse. Le carrefour de raccordement sur la RN7 existant est requalifié afin d'assurer la sécurité des mouvements des riverains depuis et vers la RN7 et marquer l'entrée de la traversée de la commune de Reventin-Vaugris. "
Ce n'est pas clair dans le dossier pour comprendre ce qui va se passer.

Page 52 je note :
" ASF souhaite améliorer la situation existante et a prévu des protections phoniques :
- un écran le long de la RD131 au droit du lotissement de la Plaine ;
- des protections de façades si nécessaire ".
Cela est de nature à tranquilliser celles et ceux qui ont peur. J'entends certains qui s'expriment au sujet de murs anti bruit pas forcément esthétiques. Je remarque que de plus en plus de propriétaires de pavillons élèvent des murs de deux mètres de haut comme l'autorise le PLU.

Ces murs anti bruits seraient ils moins beaux que les murs de deux mètres de plus en plus nombreux en limite de voie publique ?

L'association CITEE a édité une Lettre aux adhérents, aux sympathisants et aux autres (dont ci-joint copie). C'est une série d'affirmations gratuites :

- Source d'insécurité routière
- Source de pollution et de nuisances
- Source de déclin social et économique
- etc.

Cette association continue de parler du projet sud alors que le choix est fait et que ce projet sud n'est pas soumis aux enquêtes.

Quelques arguments de la commune de Reventin-Vaugris

L'échangeur couperait la commune en deux

NON car cette situation dure depuis que Louis Philippe 1er Roi des Français a réuni par ordonnance royale du 05/09/1847 les communes de Reventin et Vaugris. La route royale N° 7 aujourd'hui route nationale 7 coupait déjà la nouvelle commune en deux. La commune de Vaugris avait, par délibération en date du 26 mai 1846, refusé la fusion avec Reventin.
Aujourd'hui alors qu'il n'y a pas d'échangeur, des familles du Vieux Vaugris (hameau situé à l'Ouest de la RN7) ont scolarisé leurs enfants à l'école de Chonas-l'Amballan avec semble-t-il l'assentiment de la commune de Reventin-Vaugris.

L'échangeur condamnerait l'accès du centre du village, à ses services, commerces.

Il s'agit d'une affirmation gratuite qui n'est pas étayée par une étude.

L'échangeur condamnerait les associations

Encore une affirmation gratuite qui n'a aucun fondement. D'ailleurs le comité des fêtes a cessé de fonctionner depuis quelques années et le projet d'échangeur n'y est pour rien.

J'ajoute que la commune a fait poser de nombreux panneaux. L'un d'entre eux est sur la RD131 hors agglo. Il est fixé sur un arbre. La commune serait-elle au-dessus des Lois ?

Venant de la mairie il y a beaucoup de choses excessives : couloir de la mort, chiffres gonflés (pour faire peur ?), mort des associations, village sacrifié etc. Des mots très forts. L'être humain a des ressources insoupçonnées lorsqu'il s'agit de rebondir après des aménagements importants. Il y a de nombreux exemples à travers notre France.

Parler fort n'a jamais donné raison.

Au moment de terminer mon propos, je trouve sur la page Facebook de la mairie de Reventin-Vaugris une lettre ouverte de présidents d'associations de la commune qui s'opposent au projet (10 associations sur 32 qu'on trouve sur le site web de la commune). Sur ces 10 associations, il se trouve que je suis membre de deux : Le club Léo Lagrange et la société de Saint-Vincent. Les objets de ces associations que vous trouverez ci-dessous ne parlent pas d'infrastructures routières dans la commune. Donc les avis de ces deux Présidents n'ont aucune valeur.

Objet de l'association Club Léo Lagrange :

L'Association dite "Club Léo Lagrange de Reventin-Vaugris" membre de la Fédération Nationale des Clubs Léo Lagrange a pour but de proposer une organisation de loisirs aux habitants de la commune et de ses environs. Elle favorise le rapprochement des personnes dans un esprit de compréhension réciproque et d'amitié fraternelle.

Objet de l'association Société de Saint-Vincent

Cette association a pour objet :

- *de tisser des liens amicaux et solidaires entre les membres.*
- *de pourvoir à l'entretien de la Vigne plantée sur une parcelle située à proximité de l'école et appartenant à la Commune de Reventin-Vaugris.*
- *d'entretenir le pressoir lui appartenant et située sur une parcelle située au Sud du chemin des Cimes et appartenant à la Commune de Reventin-Vaugris.*

- *de fêter la Saint-Vincent par un banquet annuel chaque 22 janvier ou à une date aussi proche que possible de cette date.*
- *d'assister aux funérailles des membres défunts.*
- *d'organiser des manifestations permettant de dégager des excédents pour le fonctionnement et les investissements.*
- *d'organiser des sorties à l'attention des adhérents.*

Le Président d'une association ne signifie pas qu'il peut décider seul d'engager l'association, car, contrairement à une idée répandue, il n'en est pas **le représentant légal**, mais simplement **le mandataire**. Il tient ses pouvoirs des **statuts** et ne peut donc agir au nom et pour le compte de l'association que si ceux-ci lui donnent pouvoir à cet effet.

Une autre obligation qui incombe au président d'association est le **respect de son mandat** dans la gestion de l'association. Ainsi, il ne peut agir au-delà des missions qui lui sont confiées engageant la responsabilité de l'association. Il se doit également de respecter les statuts, les décisions prises avec les autres dirigeants et le règlement intérieur.

Le dossier « **Evaluation environnementale** » est très intéressant et **il a permis d'apporter au projet la compacité de la version Centre**.
Page 254 on peut lire : *« Une proposition de réaménagement du complexe sportif sera précisée dans le cadre des opérations foncières en lien avec la mairie de Reventin-Vaugris. »* ce qui est intéressant pour les élus municipaux. Par ailleurs il y a de nombreux exemples d'équipements sportifs situés à proximité de voies avec des circulations importantes et cela se passe bien.

Celles et ceux qui s'adonnent à toutes sortes de surenchères auraient bien dû lire (ou relire) **« Le discours à la jeunesse »** de Jean Jaurès en 1903 au lycée d'Albi dont extrait suivant :
" Le courage, c'est de chercher la vérité et de la dire; c'est de ne pas subir la loi du mensonge triomphant qui passe, et de ne pas faire écho, de notre âme, de notre bouche et de nos mains aux applaudissements imbéciles et aux huées fanatiques. "

<u>En conclusion</u>
J'ai lu avec attention l'ensemble du dossier mis aux enquêtes. Il me conforte dans l'idée que ce projet de variante centre compacte est vraiment un bon projet. Sa mise en œuvre apportera plus de satisfactions que d'inconvénients. Il est très économe en terres agricoles. Les projeteurs ont même réussi à " faire rentrer " le giratoire Est sans démolir le garage municipal et cela avec la construction d'un mur de soutènement.

Pour les raisons invoquées dans cette lettre, j'espère fortement qu'à l'issue de cette enquête ce dossier fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.

Max Pellet

Mme Monique Pellet mon épouse originaire de Reventin-Vaugris appuie sans réserve l'intégralité de ma déclaration.

Reventin-Vaugris, le 27.03.2022

Monique Pellet

MANIFESTATION

SAMEDI 12 MARS

RDV à 10h au Gymnase

« N'oublions pas, la Mairie de Reventin-Vaugris propose une alternative au Sud de la commune »

COMMENT DONNER SON AVIS PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE ?



▶ **Consulter le dossier sur le site Internet de la ville de Reventin-Vaugris** www.mairiereventinvaugris.fr

ou sur le site des services de l'État en Isère : www.isere.gouv.fr et sur le site internet du maître d'ouvrage : www.a7-echangeur-viennesud.fr,

ou à la Mairie de Reventin-Vaugris du lundi au vendredi de 8h à 12h et le lundi, jeudi et vendredi de 14h à 17h.

▶ **Consigner vos observations et propositions :**



- sur le registre à la Mairie de Reventin-Vaugris
- en les adressant par écrit à M. le commissaire-enquêteur en Mairie de Reventin-Vaugris,
- par voie dématérialisée à l'adresse : www.a7-echangeur-viennesud.fr

▶ **Rencontrer le commissaire-enquêteur** en Mairie qui recevra vos observations aux jours et heures suivants :

Samedi 5 mars de 9h à 12h
Mardi 8 mars de 16h à 19h
Vendredi 18 mars de 16h à 19h
Samedi 26 mars de 9h à 12h
Mercredi 30 mars de 14h à 17h

Ne pas jeter sur la voie publique. Imprimerie ABEOS, Siret 51158408800021.

Reventin-Vaugris

IL EST URGENT DE DIRE NON À UN ÉCHANGEUR AU CENTRE DE REVENTIN VAUGRIS

MOBILISONS-NOUS

PENDANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

DU 28 FÉVRIER AU 30 MARS

POURQUOI DIRE NON ?



L'échangeur couperait la commune en 2



L'échangeur condamnerait l'accès du centre village, à ses services, commerces



L'échangeur créerait 200 % de trafic en plus



L'échangeur provoquerait des bouchons sur la RN7 et tous les axes secondaires



L'échangeur ne respecterait pas le choix des élus et de très nombreux habitants de le commune



L'échangeur pénaliserait tous les sportifs, les enfants qui fréquentent les équipements sportifs



L'échangeur entraînerait des risques d'accidents, de pollutions du fait d'un trafic important (12 000 voitures et 600 camions/jour)

CITEE

CITOYENS ET ENVIRONNEMENT

En vallée du Rhône

LETTRE AUX ADHERENTS

aux sympathisants, et aux autres...

N° 9 MARS 2022

C'EST L'ENQUETE PUBLIQUE MOBILISONS – NOUS !!!



Nous y voilà ! L'enquête pour la réalisation du demi-diffuseur sur A7 a lieu du 28 février au 30 mars 2022.

C'EST LE MOMENT DE SE MOBILISER !

Comme on nous l'a répété depuis 6 ans « Vous aurez l'enquête pour exprimer votre point de vue... ».

Et bien c'est le moment, car, ne nous y trompons pas, c'est bien de l'avenir de notre territoire et de la commune de Reventin-Vaugris dont il est question.

1 C'est le moment de se prononcer CONTRE le projet CENTRE qui est :

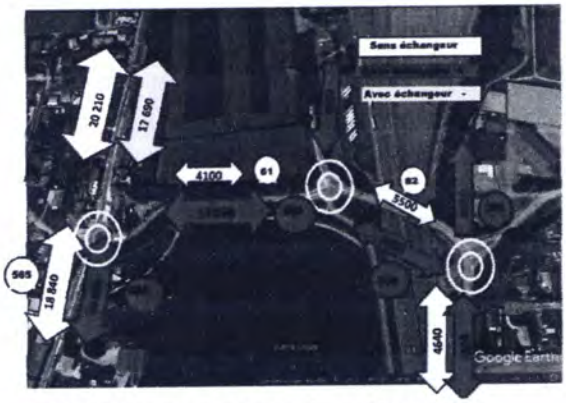
- **source d'INSECURITE routière :**
  - car il mélange sur la RD 131 le trafic autoroutier à celui de nos déplacements quotidiens. Bonjour la sécurité pour piétons et 2 roues, avec un trafic qui passe de 4000 à 12000 véhicules/ jour !
  - car il interrompt la circulation sur la route du Lavoir et amène à refaire un carrefour sur la RN7 supprimé autrefois à cause des accidents !..

- **source de POLLUTION et de NUISANCES,** en rapprochant bruit et particules des lieux d'habitation (lotissements de Chonas, Grand Chemin, lotissement La Plaine) et des zones de loisirs :salle polyvalente, stade de Reventin-Vaugris

- **source de DECLIN SOCIAL et ECONOMIQUE** pour Reventin-Vaugris avec la désertion des commerces et services du centre- village par la population des hameaux, repoussée par une route d'accès dangereuse.

- **source de TRAVAUX et DEPENSES**, sur la RN7, la RD131, la route de l'aviation, pour rendre efficace un projet CENTRE mal situé,

- source de **DENI de DEMOCRATIE** car depuis plus de 6 ans, les auteurs du projet ont refusé de prendre en compte sérieusement les avis des élus et de la population concernée qui ont toujours indiqué le caractère nuisant et destructeur du projet Centre



Effets du projet Centre sur les trafics routiers

2 C'est le moment de NE PAS SE LAISSER INTOXIQUER par le matraquage médiatique et les fausses informations du type :

- **« Il n'y a pas de plan B ! »**
- **« Si le projet Centre ne se fait pas rien ne se fera ! ».**

Seul l'entêtement des décideurs du comité de pilotage à refuser de prendre en compte les réalités du terrain est la cause de la présentation à l'enquête de ce **PROJET CENTRE INACCEPTABLE**.

L'expertise en matière de trafic réalisée en 2018 pour la commune de Reventin-Vaugris par Noèsis annonçant des difficultés de circulation sur la RN7, dès la mise en service de la solution Centre n'est reconnue que maintenant par Vinci, Egis, la DIR CE après avoir été fortement critiquée à sa sortie.

3 C'est le moment de SOUTENIR LE PROJET SUD proposé par la municipalité de Reventin-Vaugris, ainsi que par CITEE.

Ce projet étudié par un bureau d'études spécialisé, indépendant de VINCI, n'a été rendu publique que maintenant pour éviter le matraquage médiatique des précédentes propositions de la municipalité de Reventin-Vaugris.



A peine présentées, en mai 2017 et octobre 2018, ces esquisses ont été mitraillées par les tenants du projet CENTRE. Vont-ils rééditer leurs tirs contre ce projet SUD ? Attendons pour voir.

Les AVANTAGES du projet SUD

1. **Il est mieux situé pour les usagers** du futur diffuseur qui viennent à 80% du Sud, et dessert bien mieux les entreprises des zones d'activité de tout le secteur

2 **Il a des avantages, équivalents au projet Centre, liés à la baisse de trafic** pour les usagers de la RN7, les habitants de Vienne ou de Vérenay :

- - 39% sur le barrage au lieu de – 40%
- - 24 % à Verenay comme le Centre
- - 5% place Saint Louis au lieu de -6%
- - 7% sur les voies sud de Vienne au lieu de -9%
-

3 **Il préserve la sécurité des usagers de la RD 131 et de l'axe modes doux** qui n'auront pas à subir l'augmentation et le mélange des trafics.

4 Il **réduit considérablement les nuisances aux riverains** : La Plaine, Grand Chemin, Chonas et aux usagers du stade et de la salle polyvalente de Reventin-Vaugris.

5 **Il ne coupe pas le territoire en deux** et préserve les liens économiques et sociaux internes à Reventin-Vaugris et au territoire. A l'inverse, il facilite les déchanges Est-Ouest difficile sur le petit pont du chemin de la Tour

6 Il est MOINS CHER !!! 20.5 M€ au lieu de 25M€ ! Et encore, la totalité des coûts de la solution Centre reste à connaitre, puisque des travaux financés par l'Etat, le département ou l'Agglomération peuvent venir en supplément de l'addition actuelle qui a déjà pris +25% depuis juin 2016…

Enfin, concernant le passage de 2 barrières de péage reproché à ce projet SUD, la mise en place du Free flow sur de nombreuses sections autoroutières, devrait régler rapidement le problème.

POUR L'ENQUETE, CITEE propose son aide

Des permanences seront assurées par des bénévoles de CITEE, pendant tout le temps de l'enquête, dans la salle au dessus de la mairie de Reventin-Vaugris. Ils vous aideront à comprendre le dossier mis à l'enquête, le projet SUD, et à préparer un avis que vous pourrez remettre dans le registre d'enquête.

Pour tous renseignements :

- Martine JAMAIN : 06 11 50 96 41
- Yves GRAS : 06 86 78 53 25

https://www.citee-vallee-du-rhone.com

L'EQUIPE DE CITEE

Présidente : Martine JAMAIN Vice-pdt : Yves GRAS,
Secrétaire : Annette GASPARINI
Trésorière : Cécile DEZARNAUD
Membres : Gérard BAILLY, Samuel BOUFFARD, Danielle CHAVASSE, Henriette JACQUET, Frédéric MAISONNEUVE, Alexandre MOUSSIER, Michel NOUAILLE, Daniel RIGOUDY, André SIMIAN,

ADHEREZ, ADHEREZ !!!

A retourner
par courrier à **CITEE – chez Y GRAS – 167 chemin de la chapelle – 38121 – Reventin – Vaugris**
soit par mel à association.citee@laposte.net
Nom :.....Prénom : .....
Adresse :.....
Mel : (en lettres détachées)
.....@.....

PROCHAINS RENDEZ-VOUS
JEUDI 3 MARS 18h30 Réunion à la SAR MAIRIE - CITEE - ASSOCIATIONS
SAMEDI 12 MARS 10H MANIFESTATION Giratoire Station Service RN7

Objet : Demi-diffuseur de Vienne Sud / Enquête d'utilité publique

Lettre ouverte des président-e-s d'associations de Reventin-Vaugris

Nous, président-e-s des associations suivantes de la commune de Reventin-Vaugris :

- USR Union Sportive Reventinoise
- Club Leo Lagrange de Reventin-Vaugris
- La Saint Vincent
- CITEE Citoyens et Environnement en vallée du Rhône

- La Pétanque Reventinoise
- Mémoires d'Hommes
- La Vannerie
- Mozi Kanto
- Entrez c'est ouvert
- Graine buttée

associations qui regroupent plus de 1000 adhérents, tenons à faire part collectivement de notre refus du projet de demi-diffuseur CENTRE mis à l'enquête par VINCI.

Une grande partie, voire l'essentiel de nos activités, se déroulent sur les installations sportives du stade ou à l'intérieur du bâtiment gymnase-salle polyvalente.
En plus des activités sportives ou culturelles habituelles, c'est sur ce même site que se déroulent les grandes manifestations que nous organisons régulièrement, les plus emblématiques étant :

- Le Gala de danse de Léo Lagrange
- Le salon Rev'Nature
- Le 14 juillet de la pétanque Reventinoise
- La journée pétanque du 15 août
- Le repas Moules Frites du 11 novembre de l'USR
- Les vœux du maire
- et bien sûr, SOLIDAFOOT ; opération sportive et caritative qui regroupe sur plusieurs jours des milliers de sportifs avec leurs familles.

Le projet de demi-diffuseur CENTRE mis à l'enquête constitue pour nos activités et nos adhérents des risques totalement sous -estimés voire ignorés lors des études.
Aucune de nos associations n'a été interrogée sur ses activités, ni même identifiée lors des études qui ont mobilisé, de jour comme de nuit et sur plusieurs années, des spécialistes mandatés par VINCI pour inventorier le moindre représentant d'espèce végétale ou animale !

Au quotidien, c'est la santé et la sécurité de nos adhérents, pour la plupart des enfants, qui sont menacées par un projet qui amènerait sur les voies d'accès au stade et à la salle polyvalente, des milliers de véhicules supplémentaires, dont un nombre significatif de poids lourds.
S'ajoutent à ces conditions nouvelles de trafic, des caractéristiques géométriques très défavorables :
- giratoire à très faible rayon, susceptible de générer des renversements de poids lourds. (propos recueillis auprès de professionnels du transport routier),
- position de la route d'accès à l'autoroute en surplomb par rapport aux équipements sportifs
- installation du péage – avec ses arrêts et démarrage de véhicules incessants – favorables à la diffusion de particules fines - à proximité immédiate des mêmes équipements sportifs. Ceux-ci étaient autrefois séparés de la barrière de péage pleine voie par un merlon imposant que le projet réduit à la portion congrue.

Aggraver les conditions de pratique du sport est pour nos associations inacceptable du fait des conséquences sur la santé des jeunes enfants concernés.

Par ailleurs, les grandes manifestations qui se déroulent au stade et à la salle polyvalente, seul espace de rassemblement pour tous les habitants de la commune, structurent la vie collective et ont généralement des retombées importantes pour les finances de nos associations.
Ainsi, en plus du préjudice sur le plan de la sécurité, de la santé, de l'accès au sport, c'est un préjudice économique lourd que représenterait la réalisation du projet CENTRE.

D'autres associations parmi nous utilisent le nouveau pôle associatif, la salle des fêtes au centre du village. L'accès à ces structures va se trouver notoirement dégradé par ce demi-diffuseur CENTRE dissuadant les adhérents excentrés de participer aux activités. C'est donc toute la richesse du tissu associatif et de la vie sociale locale qui serait atteinte.

C'est pourquoi, nous président-e-s d'associations de Reventin-Vaugris affirmons notre refus du projet de demi-diffuseur CENTRE mis à l'enquête et demandons la réalisation du projet SUD proposé par la municipalité de Reventin-Vaugris.

A Reventin-Vaugris le 11 mars 2022

Le président de l'USR
Union Sportive
Reventinoise

Le président de la
Saint Vincent

La présidente
de Mozi Kanto

Le président de
Mémoires d'Hommes

La présidente du Club
Leo Lagrange de
Reventin-Vaugris

La présidente de CITEE
Citoyens et
Environnement
en vallée du Rhône

Le président de
La Pétanque
Reventinoise

Le président de

Le président de
Graine buttée

Le président
d'Entrez c'est ouvert

294

Mme Michelle Marie Fombonne
76 chemin de Vieuraz

Venis à la permanence 30 mars 2022-

- Un demi echangeur qui mais au bon endroit
- ce demi echangeur ne supprimera pas les poids lourd dans la traversé de Vienne, venant de l'est vers le sud et vice et versa.
- faire trois rond point sur une distance de 2 km est incomprehensible.
- ce demi échangeur au centre sera une gêne importante pour l'acces au terrain de sport et au gymnase
- ce demi echangeurs au centre ne dessert pas une zone industrielle du fait de son emplacement ce qui est incomprehensible. et desolant.
- un prejudice d'une nuisance pour les habitant du lotissement et du ~~carrefour~~ quartier du grand chemin
- si l'on veut un deuxième point de "gêne" et bien continuons ---- Fombonne

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Remis à la permanence du 30 mars 2022
Déjà remis en mairie

295

Anne et Gilles Ballet-Baz – 38121 Chonas l'Amballan

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Contre la solution Centre de l'échangeur autoroutier,

Pour la solution Sud

L'implantation d'un échangeur autoroutier au centre de la commune de Reventin-Vaugris (c'est-à-dire au niveau du rond-point de la station-service sur la RN7) générerait de multiples problèmes dont les principaux sont les suivants :

1. **Sécurité**
   Le **rond-point** actuellement présent sur la RN7 est de petite taille et **sous-dimensionné** pour pouvoir absorber un flux continu et important de poids-lourds.
   Il y a un risque important de **basculement de camions** sur la chaussée, et donc sur les habitations qui bordent ce rond-point.

   La route D131 qui part de ce rond-point et qui dessert les villages de Reventin-Vaugris (Centre) et des Côtes d'Arey est une **voie de circulation locale, non prévue pour un trafic intense de véhicules encombrants**.
   Les automobilistes de ces deux villages qui se rendent à Vienne ou à Lyon quotidiennement auraient à subir à toute heure un important trafic générant inévitablement des **bouchons importants**.
   L'implantation de deux nouveaux rond-point sur cette D131 augmentera de manière très importante le ralentissement et les bouchons qui en résulteront.
   De surcroit, cette **route est empruntée par des piétons**, et surtout par des cyclistes, qui se rendent aux installations sportives ou qui pratiquent le vélo hors des routes nationales. **De nombreux enfants** se rendent **quotidiennement** aux équipements sportifs et de loisirs.

   L'accès à un échangeur autoroutier ne doit pas emprunter une voie d'accès principale à un village.

2. **Pollutions**
   Le rond-point de la station-service, la portion de la RN7 située entre ce dernier et celui au Sud (proche de l'aérodrome), le lotissement de la Plaine, sont bordés de nombreuses habitations, dont beaucoup de nouvelles.
   Ces habitants subissent déjà les nuisances sonores de la RN7 et de l'autoroute, mais ils auront à subir en plus une pollution atmosphérique due aux rejets d'échappement du fait de la trop grande proximité des infrastructures autoroutières avec leur jardin ou cour.

3. **Nuisances**
   De manière générale, l'augmentation du trafic, et notamment du trafic poids-lourd générera un surcroît de nuisances sonores, et ce, de façon continue.

   Les **habitants de Chonas l'Amballan** qui se rendent à Vienne ou à Lyon quotidiennement en empruntant le chemin de Lieuraz seront confrontés aux mêmes problèmes de **bouchons et d'accès à la RN7**. Aux heures de pointe, cet accès sera rendu impossible du fait d'un trafic quasi ininterrompu.

La solution d'un échangeur Sud présente les avantages suivants (entre autres) :

1. Le rond-point est de taille beaucoup plus importante que celui du centre, et supportera mieux l'augmentation du trafic.
   Le risque de basculement des camions n'existe presque plus.

2. Ce rond-point n'est pas utilisé par les piétons, ni par les enfants. Il se situe loin des habitations.

3. L'important trafic local qui se dirige au nord le matin et qui en revient le soir, résultant de la desserte des villages de Reventin-Vaugris, des Côtes d'Arey et du hameau du vieux Vaugris emprunte obligatoirement le rond-point de la station-service, et non celui du Sud.
   Le trafic local quotidien est donc bien moindre à ce rond-point Sud.

4. L'accès au village de Reventin ne se confond pas avec une desserte d'autoroute. La D131 reste une voie de desserte locale, et le village de Reventin, ainsi que ses commerces ne se trouve pas isolé.
   La vie du village est préservée.

5. Les habitants de Chonas l'Amballan accèdent à la RN7 plus facilement qu'actuellement, car une part importante du trafic en direction du nord aura pris l'autoroute au Sud.

Nous nous associons aux nombreux habitants des villages voisins concernés, et espérons vivement que la solution Centre soit écartée au profit de la solution Sud.

Cordialement,

Anne Ballet-Baz



Gilles Ballet-Baz



le 30/03/2022

296 Remis à la permanence RV du 30/3/22

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Madame Monique Marque
118 Chemin de l'Eglise
38121 Chonas l'Amballan

Enquête publique demi-échangeur Reventin Vaugris

Habitante de Chonas l'Amballan, je fais le constat que la commune où je vis, va être complètement impactée par le choix qui a été fait d'implanter un demi-échangeur autoroutier, sous la forme de Projet Centre à Reventin Vaugris.

Or, il n'y a pas eu de concertation avec les élus et les habitants de Chonas l'Amballan. Is n'ont jamais été associés au projet de raccordement autoroutier.

C'est pourtant un **bassin de vie qui réunit les communes de Chonas l'Amballan, Reventin Vaugris et les Côtes d'Arey**. Il existe et se développe en tant que tel depuis la création de la Communauté d'Agglomération du pays Viennois depuis le 1er janvier 2002. Il est à noter que, antérieurement à cette date, Chonas l'Amballan était déjà alliée avec ses voisins par des syndicats intercommunaux. Depuis 2002, l'intercommunalité, qui est devenue récemment Vienne Condrieu Agglomération, n'a cessé de se développer, en affirmant haut et fort que toutes les décisions seront discutées ensemble, et même, au sein des conseils municipaux.

C'est bien d'un projet de territoire dont il est question, et les communes riveraines auraient dû être associées au projet, dès le début des études.

Il résulte de cette anomalie une absence totale de ces communes, dont Chonas l'Amballan, dans l'enquête publique

La qualité de vie, largement compromise par ce projet de demi-diffuseur, devra s'effacer devant un maillage de circulation dont la densité ne s'arrête pas à la RN7, mais concerne également les reports d'accès à l'autoroute des flux quotidiens des rives droite et gauche du Rhône saturées depuis longtemps au niveau du demi- échangeur d'Ampuis.

La nécessité d'un projet de demi-échangeur reliant les communes du sud viennois à Lyon n'est pas contestable. Mais la solution centre n'est pas adaptée au territoire. **Ce n'est pas qu'une commune qui sera coupée en deux, mais tout un bassin de vie**. Les liens socio-culturels qui se sont solidement noués depuis 2002, avec des objectifs communs, seront remis en question face aux difficultés engendrées par le choix du projet centre.

Il existe une alternative sud proposée par la mairie de Reventin Vaugris, qui élimine bon nombre d'impacts négatifs sur le bassin de vie. Elle est le garant d'une démarche intercommunale cohérente et d'un développement continu et durable du bassin de vie de Vienne sud

En quoi la commune de Chonas l'Amballan sera-telle impactée par le demi échangeur du projet centre de Vienne sud ?

1- **Par les conséquences liées à l'augmentation importante du trafic sur la RN7 aggravées par le sous dimensionnement du rond-point centre**.

La RN7traverse le territoire de Chonas l'Amballan depuis la ZAC de Grand Champ au sud et longe les quartiers résidentiels de la Colombette, de Lieuraz, du Petit Plateau avant d'arriver au rond-point centre.

Sur cette route nationale, se déverse le flot quotidien des voitures en direction de Lyon, mais aussi de lieux de travail plus proches pour de nombreux Chonarins, que sont Vienne ou Salaise sur Sanne.

Si le demi-échangeur centre apporte une réponse théorique aux usagers qui se rendent à Lyon ou en reviennent, cette réponse fait abstraction du sous-dimensionnement du rond-point centre, au regard de l'augmentation du trafic automobile, du nombre et de la taille des camions. Plus aberrant encore : au rond- point centre succèdent 2 autres ronds-points sur une distance inférieure à 400m. **De quoi transformer la RN7 - en énorme embouteillage permanent.**

Conséquences directes pour Chonas l'Amballan :

Il y a quatre axes qui permettent de sortir et de rentrer dans la commune :

- le chemin du Vieux Vaugris,
- le chemin de Lieuraz,
- Le chemin de Sambillot,
- L'Allée des Mûriers.

Tous débouchent sur la RN7 : **il sera difficile, voire impossible de sortir ou de rentrer dans le village, notamment aux heures de pointe.**

Outre **l'insécurité** que cela représente**, Chonas l'Amballan se retrouvera complètement asphyxiée, et les besoins de déplacements professionnels quotidiens vers Vienne et Salaise sur Sanne sans réponse.**

Les quartiers de Chonas l'Amballan riverains de la RN7 subiront de **graves nuisances** de toutes sortes (acoustiques, visuelles, air pollué)

Nombreux sont les enfants de Chonas l'Amballan scolarisés à Vienne, quelques uns en primaire. Pour la plupart, ils sont collégiens ou lycéens et utilisent les cars scolaires en direction et en provenance de l'IsLe et de St Romain**. Ces cars scolaires auront à se fondre, avec tout ce que cela implique, dans les circulations qui conduisent ou proviennent du demi -échangeur : aucune solution alternative ne leur est proposée.**

2- **Par le report des entrées et sorties (depuis ou vers Lyon) qui s'effectuent aujourd'hui par le demi échangeur d'Ampuis, saturé depuis longtemps.** Les usagers attendent impatiemment une solution alternative à cet itinéraire constamment embouteillé.

Ils traverseront alors Chonas l'Amballan, pour regagner le demi-échangeur de Reventin selon deux possibilités :

* **Les chemins de crête étroits** des Grandes Bruyères et de l'Amballan qui les conduiront directement au rond- point centre.

* Le chemin de Lieuraz, non moins étroit, qui les amènera à proximité de ce rond- point, **après avoir traversé le village de Chonas l'Amballan et sa zone scolaire.**

Dans les 2 cas : paralysie des circulations internes de la commune.

Graves conséquences sur la qualité de vie et sur l'environnement pour tout le centre du village

Cette situation est d'autant plus incohérente que, depuis deux ans, la municipalité de Chonas l'Amballan a bénéficié grâce à la Communauté d'Agglomération **de travaux de sécurisation, chicanes, marquages au sol, pour réduire la vitesse**. Compte tenu que ces chemins sont étroits, que cars scolaires et voitures ne se croisent pas, comment ces aménagements seront-ils compatibles avec une fluidité nécessaire aux heures de pointe ou aux heures d'entrées et sorties scolaires ? **Leur effet sera irrémédiablement détourné : leur fonction est de réduire la vitesse, pas le nombre.**

Ce projet est élaboré sans cohérence avec le développement actuel de la commune d Chonas l'Ampballan.

Autre exemple :

La municipalité de Chonas a réalisé en 2009 un itinéraire piétonnier reliant les quartiers ouest avec l'école, la mairie, l'église, au centre du village. Or cet itinéraire passe par le chemin de St Laurent qui sera emprunté par le report des usagers riverains du Rhône vers les futur demi échangeur.

Ces aménagements risquent de transformer l'espace en zone accidentogène pour les écoliers de Chonas , et de réduire à néant les efforts de la municipalité pour développer les modes de circulation doux.

On ne peut que regretter profondément que l'intégralité du bassin de vie du sud Viennois n'ai jamais été associée à la concertation, qu'aucune mesure de trafic n'aient jamais été prises sur les axes transversaux, les circulations internes de le la commune de Chonas, qui n'a cependant qu'une seule possibilité de sortir de ses murs : la RN7.

La solution sud, étudiée par la Mairie de Reventin Vaugris, permet de regagner le demi-échangeur dès le rond-point de l'aérodrome, décharge la RN7 du trafic autoroutier avant que celle-ci n'entre sur le territoire de Chonas l'Amballan.

Elle préserve la commune de Chonas l'Amballan, rend toutes ses circulations possibles, un environnement acceptable. Elle éloigne toutes les nuisances du centre du village, redonne un sens à la qualité de vie pour une population qui ne manquera pas de se développer, en mettant Lyon à moins d'une demi-heure, en laissant accessibles les deux autres pôles professionnels que sont Salaise sur Sanne et Vienne.

Les usagers venant des rives du Rhône ont en outre la possibilité de rejoindre le demi-échangeur sud par la route de Vienne, qui relie St Prim à la RN7, sans traverser le village de Chonas l'Amballan

3- Des acquis menacés, voir détruits, en matière de relations et projets socio-culturels qui s'articulent autour des équipements de loisirs et de sports des trois communes du bassin de vie.

- **Développement d'un Contrat Temps Libre depuis 2004 entre les trois communes du bassin de vie de Vienne sud : Chonas l'Amballan, Reventin Vaugris et les Côtes d'Arey.**

Une mission d'animation a été confiée au Centre Léeo Lagrange pour les jeunes de 12 à 17 ans, en leur proposant des activités au gymnase de Reventin Vaugris les mercredis et un centre de loisirs pendant toutes les vacances scolaires.
Ce projet commun n'a, depuis cessé de se développer en incluant les enfants de 3 à 12 ans dans un Contrat Enfance-Jeunesse.
Aujourd'hui, devenue Saluant Animations, cette mission intercommunale propose des activités aux 3/17 ans dans les commune concernées. Nombre d'entre elles ont lieu au gymnase et au stade de Reventin Vaugris.
Le nombre d'enfants et de jeunes ne cesse de croître : en 2021, 403 ont été accueillis dont 98 de Chonas l'Amballan. Des navettes relient les points de rendez-vous de chaque commune, navettes utilisées par les enfants et par les jeunes. Les familles accompagnent également leurs enfants en voiture.
Les itinéraires empruntés par tous ces utilisateurs vont être les mêmes que ceux empruntés par les véhicules entrant ou sortant de l'autoroute.
Ce qui est impensable, au regard des risques d'accidents dont pourraient être victimes tous ces jeunes.
Insécurité, pollution de l'air dont le stade et le gymnase de Reventin Vaugris ne sera pas épargné : est-ce cela que nous souhaitons pour nos enfants ?

- **Développement depuis 2007 d'un agenda commun de manifestations culturelles au sein de ce même bassin de vie de Vienne sud.**
Ces manifestations, portées, encouragées voir parfois subventionnées par la Communauté Vienne Condrieu Agglomération font apparaître, elles aussi des choix contradictoires et incohérents : comment imaginer réunir des publics des trois communes au milieu d'un imbroglio de circulations de camions et autres véhicules, dans un secteur aux voies d'accès non sécurisées, pollué par les particules fines d'une part, le bruit d'autre part ? **Allons –nous contraindre les habitants de Chonas l'Amballan à se rendre dans ces conditions au gymnase de Reventin, lieu de repli de Ciné été, au stade de Reventin Vaugris où se déroulent les rencontres de Solidafoot auxquelles participent nombre d'enfants et d'adultes de Chonas , où ont lieu les journées de Rev'Nature auxquelles prend part la bibliothèque de Chonas l'Amballan ?**

- **Développement des services à la personne au niveau du bassin de vie.**
Aides à domiciles, auxiliaires de vie œuvrent sur l'ensemble des trois communes. **L'une d'entre elles au moins , réside dans le lotissement de la Plaine à Reventin Vaugris et effectue de nombreux services à Chonas l'Amballan :** ses trajets aller et retour risquent fort d'être perturbés lorsqu'elle devra faire avec la circulation autoroutière. **Or, ce genre de service est bien souvent vital pour la personne qui en dépend, qui en a besoin et qui n'a pas à subir l'attente, les retards, le stress d'un(e) aidant(e), qui, paradoxalement habite à quelques minutes dans la commune voisine, mais sera mêlé à la circulation chaotique aux heures de pointes depuis ou vers Lyon et mettra un temps infini pour traverser la RN7, au risque de compromettre sa propre sécurité.**

La solution d'un demi- échangeur au centre de la commune de Reventin est une menace très forte qui peut entraîner la commune de Chonas l'Amballan dans une rupture du lien social avec ses voisines, chacune se retrouvant ainsi isolée.
Après plus de vingt ans de construction quel gâchis !

Si l'on sait que seulement 1,6 km sépare l'accès centre à l'échangeur proposé aujourd'hui à l'enquête publique et qui bouleverse tout l'équilibre d'un bassin de vie, de l'accès sud à l'échangeur étudié par la mairie de Reventin qui lui préserve l'existant tout en préparant le futur, pourquoi ne pas reposer les bases d'une concertation réelle, intelligente pour un projet garant de l'identité de ce territoire : structures intercommunales respectées et durables : stade et gymnase de Reventin Vaugris préservés. Pas d'insécurité d'accès, maîtrise de la pollution et des nuisances. Perméabilité de la RN7 égale à ce qu'elle est actuellement permettant des échanges sociaux et culturels dans la continuité entre les communes du bassin de vie du pays viennois.
Accès par un rond point (dit de l'aérodrome) correctement dimensionné. Coût des travaux moins élevé.

En conclusion : Non au projet proposé à l'enquête publique

Chonas l'Amballan
30 Mars 2022

Remis à la permanence du 30/3/22 à Vonne
297 (figure également sur le registre numérique)

COURRIER ARRIVÉE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Chantal Finotto

Objet : enquête d'utilité publique sur l'échangeur autoroutier, à Reventin-Vaugris, Isère.

Ce projet est une aberration :
démocratique :
- aucune prise en compte des personnes locales directement concernées, ni des usagers de la route, qui passent tous les jours, voir plusieurs fois par jour !
- Prise dans la précipitation pour bénéficier du PIA en 2016, il n'a pas fait l'objet des analyses nécessaires et, encore moins d'une vraie concertation. Les propos et propositions de Reventin-Vaugris ont été traités par le plus profond mépris.
- L'accord « global » du projet Vinci – État, Région, Département, Agglo – résulte de cette précipitation et de la volonté de ne pas remettre en cause le financement acquis : il n'est en aucune façon en regard de l'intérêt du public, ni des graves erreurs inhérentes à ce projet.

Par rapport à la sécurité routière :
flot de véhicules –dont poids lourds – au cœur du village, un chemin soi-disant doux, qui croise les camions, la présence des cars scolaires –*mais : est ce cela qui compte ?!* – l'inadaptation des ronds-points et du réseau routier local …

par rapport à la pollution :
ce flot polluera en masse :
- les utilisateurs – beaucoup de jeunes et d'enfants de toutes les communes environnantes -- des installations sportives –pour mieux respirer ...– et de loisirs (*mais : est ce cela qui compte?!*) ; et, cela, en plus, en diminuant l'espace qui leur est réservé.
- Les habitants du lotissement « la plaine » en prise directe, grâce, entre autres au rond point tout proche qui assurera la meilleure diffusion du son !
- Les habitants le long de la RN7, aussi aux premières loges.

Une erreur de jugement :
Ce qui est en jeu c'est la condition de vie de tous ces citoyens et pas l'intérêt de Vinci !

Le projet alternatif proposé par la mairie de Reventin-Vaugris, apporte les mêmes avantages et les inconvénients en moins, à un moindre coût : chercher l'erreur...

Faut-il entériner ce projet catastrophe et le supporter pendant des décennies, (Voir l'exemple de l'autoroute dans Lyon… dont on supporte les conséquences encore aujourd'hui!), simplement parce que cela prendrait un peu de temps pour faire mieux et autrement ? Surtout en sachant que les recours empêcheront tout démarrage du projet.

NON !

Remis à la permanence du 30/3/22 à Vienne

298

Cyclo Olympique Reventinois
Mairie de Reventin-Vaugris
85, rue de la mairie
38121 Reventin-Vaugris

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
Mairie de
REVENTIN-VAUGRIS

CYCLO OLYMPIQUE REVENTINOIS

Monsieur Denis CUVILLIER
Commissaire Enquêteur
Projet Complément demi diffuseur n°11 de VIENNE
Mairie de REVENTIN-VAUGRIS
85, rue de la mairie
38121 REVENTIN-VAUGRIS

Objet : Contribution du C.O.R. à l'enquête publique
projet Complément demi diffuseur n°11 de VIENNE

REVENTIN-VAUGRIS, le 22 mars 2022

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le Cyclo Olympique Reventinois (le COR) est une association regroupant un peu plus de 60 cyclo-touristes. Notre local qui est un point de départ de nos sorties hebdomadaires est situé le long de l'autoroute A7, près du gymnase de Reventin-Vaugris. Nous sommes affiliés à la FFVélo qui intervient dans toutes les domaines et pour tous les usages du vélo en dehors de la compétition.

Le Conseil d'Administration du COR a décidé, le 7 février 2022, de consulter les documents relatifs au projet soumis à enquête publique pour s'assurer que la sécurité des cyclistes était bien prise en compte. Après analyse des documents disponibles, le même CA a validé, le 7 mars dernier, qu'il était nécessaire de vous alerter sur l'importance des risques que ce projet fera courir aux cyclistes.

Aujourd'hui, depuis Reventin Vaugris, pour traverser d'Est en Ouest l'autoroute A7, tous les cyclistes ont seulement 2 possibilités:

- Emprunter la RD131, passer sur le pont sur l'A7 vers le gymnase et rejoindre le petit rond-point sur la RN7 (itinéraire nord) ou,
- Passer sur le pont qui enjambe l'A7 au sud du terrain d'aviation et rejoindre le grand rond point sur la RN7 (itinéraire sud).

Nous utilisons très régulièrement ces itinéraires, tous les jours de la semaine (y compris les week-ends) et nous devons constater que les 2 possibilités présentent d'ores et déjà des inconvénients :

Pour le passage « Nord », le pont sur l'autoroute A7 ne pose pas de problème mais, par contre, le « franchissement » du rond-point près de la station service est compliqué et dangereux, en particulier aux heures de pointe, le matin et le soir.
Pour la passage « Sud », le rond-point sur la RN7 ne pose pas de problème mais c'est sur le pont très étroit, qu'il est difficile de croiser une voiture sans risque. Heureusement, à cet endroit, le trafic est, aujourd'hui, assez limité.

Nous devons attirer votre attention sur le fait que le projet présenté dans cette enquête publique va considérablement augmenter les risques pour les cyclistes.

L'itinéraire «modes doux» affiché n'est absolument pas satisfaisant.

Considérant que le trafic va nécessairement augmenter dans ce secteur, les points essentiels qui posent problème sont les suivants:

- La traversée de l'actuel rond-point sur la RN7, vers la station service, qui est déjà compliquée va s'avérer très dangereuse pour les vélos.
  Comme le souligne Mme MAYOUSSE, Directrice Interdépartementale des Routes Centre-Est, dans son avis du 19 août 2020, « l'augmentation du trafic dans le giratoire (notamment aux heures de pointe) va potentiellement être source de conflits entre la circulation automobile (et en particulier les poids lourds) et les modes doux dans cette zone.»
  Comme vous le savez, ce rond-point de petit diamètre est entouré de plusieurs maisons. Il sera probablement nécessaire d'élargir la voirie et d'aménager les bordures pour permettre le passage des poids-lourds et des cars.
  En conséquence, nous sommes convaincu qu'il sera impossible, vu le manque de place, d'aménager des passages spécifiques et sécurisés pour les vélos comme le préconise le CEREMA.
  D'ailleurs, dans le projet présenté, aucun aménagement n'est prévu pour que les cyclistes puissent, à la sortie du petit tronçon de piste cyclable, rejoindre et/ou traverser, en toute sécurité, la RN7.

- Sur les plans affichés, pour les «modes doux», seule la portion d'environ150 m entre la RN7 et le nouveau rond-point Ouest répond aux caractéristiques minimales recommandées par le CEREMA dans son dossier du 24 février 2021 :
  - une largeur roulable minimum de 3 m pour une piste bidirectionnelle,
  - une voie complètement séparée des voies empruntées par les véhicules automobiles par une bordure de 15 cm de haut et de 20 à 50 cm de large.

  Toutefois, nous craignons que la largeur totale disponible ne soit pas suffisante surtout que, comme le souligne le Président du Département de l'Isère dans son avis du11 septembre 2020: « La création de ce demi-diffuseur va entraîner un accroissement du trafic sur la section de voie située entre le giratoire de la RN7 et le diffuseur. Le projet doit intégrer son recalibrage pour permettre le croisement de 2 poids-lourds ou de 2 cars en sécurité».

- Le projet prévoit la création des 2 nouveaux giratoires ce qui conduira à franchir 3 rond-points sur une distance de 400 m.

Sur les nouveaux giratoires, pour la sécurité des cyclistes, il conviendrait de maintenir la continuité des voies «modes doux». Plusieurs solutions sont envisageables mais, à chaque fois, elles nécessiteraient une emprise au sol plus importante que celle prévue dans le projet. Au vu de l'augmentation du trafic attendue, les difficultés qu'auront les cyclistes pour franchir ces 3 giratoires seront très importantes.

- Enfin,pour le franchissement du pont existant sur l'A7, le passage réservé aux «modes doux» ne sera pas assez large (2,32 m) et ne sera pas séparé des voies de circulation des véhicules motorisés par une bordure «infranchissable». Là aussi, les risques pour les cyclistes seront beaucoup trop importants.

En résumé, le projet présenté ne permettra pas, par manque de place, une coexistence facile et sans risque entre les véhicules et les vélos.

Par ailleurs,du fait de l'augmentation du trafic sur ce secteur « Nord », nous pouvons craindre un report du trafic local des véhicules qui ne prendront pas l'autoroute vers le secteur «Sud». Le pont au sud du terrain d'aviation deviendra alors, au vu de sa largeur, très dangereux pour les vélos. Il devra nécessairement être élargi ou reconstruit.

En conclusion, pour ce qui concerne les cyclistes, maintenir ce projet, à cet endroit, dans une espace aussi contraint, est vraiment porteur d'énormes risques.

Nous espérons évidemment ne pas revivre le drame qui est resté inscrit dans la mémoire locale: Il aura fallu attendre que toute une famille soit décimée, en septembre 1973, au passage à niveau de Vaugris pour que cet équipement soit remplacé par un pont qui permet maintenant aux véhicules de passer sous la voie ferrée.
Malheureusement, dans notre cas, même si un accident d'une telle gravité se produisait, il sera difficile, voire impossible, par manque de place, d'améliorer ou de compléter ultérieurement, les aménagements «mode doux» mal dimensionnés dès le départ.

Nous entendons beaucoup de discours sur la nécessité de développer les modes doux mais, dans les faits, la priorité des aménagements routiers est, encore aujourd'hui, trop souvent donnée aux véhicules motorisés.

Le projet soumis à l'enquête publique illustre parfaitement cette contradiction.

Le problème ne concerne pas que les cyclotouristes car, l'usage du vélo en remplacement de l'automobile sur des trajets assez courts devrait se développer, en particulier depuis l'essor des VAE. En fait, une grande diversité de pratiquants sont concernés : les enfants qui se rendent à l'école, au gymnase ou au stade, les actifs pour rejoindre leur lieu de travail, les personnes qui viendront prendre le train à la future halte ferroviaire de Vaugris, ...

Depuis plusieurs années, nous avons tenté de sensibiliser la DIRCE et toutes les collectivités locales (commune, agglomération de communes, département) sur l'intérêt de créer une voie «modes doux» continue, en site propre, depuis le côté Est de l'autoroute A7 (vers le gymnase de Reventin-Vaugris) jusqu'aux pistes cyclables existantes aux bords du Rhône et la future halte ferroviaire. Les utilisateurs de vélos et de VAE habitants des communes de Reventin-Vaugris, les Cotes d'Arey, Vernioz, Assieu, Cheyssieu, Auberives

sur Vareze, Saint Prim, Chonas l'Amballan,... pourraient ainsi, sans risque, prendre le train ou rejoindre Vienne. Nous espérons qu'une étude comparative des différents tracés envisageables soit rapidement engagée.

Malheureusement, le projet de demi-échangeur dans sa version « centre-Compact » obligerait pratiquement à abandonner cette idée de liaison cyclable entre le gymnase, le grand chemin (au bord du plateau) et Vaugris (au bord du Rhône).

Enfin, sur la notion du risque, nous devons souligner que lors d'un accrochage entre un vélo et un véhicule à moteur, c'est toujours le cycliste qui subit le plus de dégâts corporels.

Nous restons à votre disposition pour approfondir et/ou compléter cette contribution et nous vous prions, Monsieur le Commissaire Enquêteur d'accepter l'expression de nos salutations les plus respectueuses.

Georges CLO
Président du COR

239

COURRIER ARRIVEE
30 mars 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Mme Karine VACHER

Fort Massot

190 rue du Saule

38121 Reventin-Vaugris

Mr Denis CUVILLIER, Commissaire Enquêteur

Mairie de Reventin-Vaugris

85 rue de l'Eglise

38121 Reventin-Vaugris

Le mercredi 30 mars 2022

Objet : enquête publique demi-échangeur de Vienne-Sud

Bonjour,

A mon tour de prendre ma plume pour faire usage de ce droit démocratique qui me permet de vous donner mon humble avis.

A ce jour, faire entendre ma voix est encore mon droit, ma liberté.

Je ne vais pas vous rappeler des chiffres, déjà obsolètes au vue du temps passé, qui sont manipulables à souhait.

Je sais que d'autres, qui en ont la compétence, ont pris le soin de vous les exposer.

Je préfère vous compter une petite histoire (Elle manquera de précision car cela ne fera que 31 ans au 1er avril 2022 que j'ai posé mes valises dans notre beau village pour y fonder ma famille avec un natif).

C'est celle de 2 villages d'antan, comme il y en avait tant d'autres, sur notre belle planète bleue.

Paisibles, leurs habitants ne demandaient rien d'autre que la liberté de vivre de leur travail et d'échanger avec leurs voisins.

Un beau jour, un Roi, détenteur du Pouvoir, ancêtre de nos Politico-Financiers d'hier et d'aujourd'hui, pris la décision de réunir ces 2 villages dans l'intérêt de tous.

Ainsi naquit le beau village de Reventin-Vaugris où il faisait toujours aussi bon vivre.

L'Humain y vivait en harmonie avec Dame Nature.

Pour arriver jusqu'à nos jours, toujours dans l'intérêt de tous, les habitants de Reventin-Vaugris durent subir et s'adapter aux conséquences des décisions successives prises par d'autres.

Il y eu, la construction du Barrage de Reventin-Vaugris (aménagé pour devenir un pont routier), les divers aménagements de notre Bonne Vieille N7, l'Autoroute A7 avec sa barre de péage de Reventin-Vaugris, la Décharge publique à ciel ouvert de Vienne, l'Aérodrome de Vienne, la Station d'épuration de Vienne-sud avec ses divers agrandissements, l'usine de récupération pour le gaz, pour les principaux.

Toujours plus de nuisances (visuelle, sonore et olfactive), toujours plus de pollutions.

Mais il fallait être solidaire, ne pas être égoïste.

Alors les habitants comprennent, sans accepter complétement, et s'adaptent bon an mal an.

Dame Nature, elle, ne s'adapte pas complétement. Face à toujours plus de béton, de bitume, elle résiste un peu, fait de plus en plus de dégâts, puis s'étiole pour tendre à disparaître.

Puis surgit, toujours dans l'intérêt général, le projet de trop !

Un échangeur, et en plus, au centre du village !

Touchant directement au cœur des habitants paisibles en un lieu particulier pour eux.

Car c'est un lieu d'échanges, de passage, de vie et surtout intergénérationnel.

Un lieu également de partage, de rencontres et de résidence.

On y pratique divers sports, divers loisirs, événements familiaux et culturels, et toujours en famille qu'elle soit de sang ou de cœur.

On s'y rend, en toute sécurité, à pied, en poussette, en vélo, en bus, en co-voiturage et l'on en repart de même (les modes doux).

Des familles y habitent depuis plusieurs générations.

En abîmant ce lieu, c'est tous les organes vitaux composant notre village qui seront détruits à mort.

Bien sûr, l'humain s'adapte à tout pour pouvoir continuer à exister sur terre.

Mais quand est-il de Dame nature et des ravages qu'elle fera (ne serait-ce que la pluie qui doit se faire un passage coûte que coûte jusqu'au Rhône parce que pas pris en compte, son traitement avec des bassins mal entretenus ou non prévus).

Lors du confinement, j'ai fait la merveilleuse expérience de découvrir mon village, et tous les paysages environnants, sans aucune pollution quel qu'elle soit. Je n'étais pas la seule, ici ou ailleurs, et vous ?

Aujourd'hui, il s'agit de protéger des vies humaines, vivantes ou à venir, villageoises ou voisines.

C'est donc bien un intérêt général et altruiste.

Alors oui, les incorruptibles Gaulois se soulèvent face aux irréductibles Romains et répondent NON à ce projet.

Je fais partie de ce village et il fait partie de moi.

Les mots de la fin de mon histoire : c'est que je suis contre ce projet.

J'ose espérer que vous m'aurez lue jusqu'au bout et je vous en remercie par avance.

Sincères salutations

300

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2012
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur Le Commissaire Enquêteur
Mairie de Reventin-Vaugris
Place de l'Eglise
38121 Reventin-Vaugris

Monsieur,

Par ce courrier, nous tenons à vous faire connaître nos observations concernant le demi-échangeur de Vienne Sud. Son implantation sur notre commune nous interpelle et nous pose beaucoup de questions, d'interrogations sur sa nocivité envers la population de Reventin-Vaugris et plus particulièrement les riverains de ce projet surréaliste.

Mon épouse et moi-même, sommes bientôt nonagénaires. La santé étant au rendez-vous, nous profitons de nos vieux jours dans la ferme familiale, située en bord de la RN7, dans le quartier de Vaugris Gare. Implantée au bas de la descente dite des "Grands Pavés", elle fait face à l'arrivée de la route départementale D4 sur la route nationale.

Nous avons, pendant plus de cinquante ans, vu l'évolution inéxorable de cet axe de circulation qui traverse la vallée du Rhône. Des premiers bouchons des départs en vacances des années 70, au flux continuel de voitures et de poids lourds de ce début de siècle, nous avons constaté l'accélération irrémédiable de la pollution routière et autoroutière. Agriculteurs par esprit familial, nous avons vécu également les aléas de l'expropriation lors de la construction de l'autoroute A7 et la création, par la CNR, du barrage sur le Rhône appelé Chute de Vaugris.

Si vous rajoutez à ces deux monstres de béton et d'

asphalte, l'implantation de l'énorme station d'épuration de Vienne Condrieu Agglomération et la création de deux immenses zones industrielles, Vaugris et Saluant, vous constaterez par vous-même, que la commune de Reventin-Vaugris a été fortement impactée par les nuisances polluantes. A la suite d'une longue procédure administrative, les habitants du quartier de la Balme, ont obtenu, non sans mal, la fermeture définitive du site de la décharge municipale de Vienne, également située sur notre territoire.

Très souvent, notre belle commune a été sacrifiée sur l'autel des diverses structures administratives dont elle a fait partie. Nos communes voisines de Chonas l'Amballan et des Côtes d'Arey n'ont pas connu, a contrario, ces désagréments, gardant ainsi leur ruralité intacte.

Aujourd'hui, nous disons haut et fort: ÇA SUFFIT !!! Ce projet insensé de demi-echangeur, orchestré fièrement par l'état et son concessionnaire VINCI AUTOROUTES, ainsi que les nouveaux intervenants que sont la Région, le Département et l'Intercommunalité, ne doit pas voir le jour sous la forme dite de la "Variante centre compacte".

Elle est totalement inadaptée, dangereuse, voire mortelle, polluante à souhait et surtout inutile. N'oublions pas qu'elle est l'aboutissement d'arrangements sournois entre un concessionnaire, seul maître à bord et inattaquable, et bien évidemment d'hommes politiques plus enclins à se soucier de leur auto plutôt que des retombées nocives pour la population locale.

Sans l'arrivée, en 2017, de nouveaux élus concernés et incorruptibles, en remplacement d'une équipe municipale aux ordres des décideurs, cette purge autoroutière serait sans aucun doute, déjà en service, alimentant sans vergogne le porte-monnaie de VINCI AUTOROUTES.

Le côté technique de ce projet est beaucoup trop complexe pour des gens de notre age. Nous souhaitons

néanmoins vous alerter sur la gestion de l'eau qui nous inquiète fortement. Comme vous devez le savoir puisque vous avez désormais toutes les données du sujet en main, VINCI AUTOROUTES déverse la totalité de ses eaux de pluie de surface dans le ruisseau du Buret.

Cette eau, logiquement débarassée de ses hydrocarbures, se jette ensuite dans le Rhône au niveau du quartier de Vaugris. Notre habitation jouxte ce petit cours d'eau qui, selon la météo, est capable de passer de ru à torrent en quelques heures. Il lui arrive même parfois de déborder lors de pluies diluviennes ou centenaires. La très forte augmentation des surfaces asphaltées, engendrée par la construction des diverses routes, ronds-points et autres parkings de covoiturage, va irrémédiablement grossir le débit de ce ruisseau.

Vous pouvez aisément imaginer les inondations de caves, d'habitations et surtout des infrastructures routières présentes dans notre quartier de Vaugris.

Nous sommes étonnés que l'organisme dénommé SIRRA, en charge des risques d'inondations et de pollutions de l'Isère, n'est pas rendu de rapport d'aléas. Pour rappel, il était présidé, jusqu'à dernièrement, par le vice-président du département, également vice-président de Vienne Condrieu Agglomération et adjoint au maire de la ville de Vienne. Oubli ou fait du hasard ???

Autre constatation effarante : vu notre grand age, nous avons régulièrement recours aux praticiens de notre village. Médecins, infirmières, kinésithérapeutes, ambulanciers et taxis sont dans l'espectatives concernant leurs déplacements dans notre grande commune pour l'avenir. Comment relier le pôle médical du Centre-Bourg aux quartiers du Vieux Vaugris, de Vaugris Gare et de la Balme lorsqu'il faudra traverser un pont, trois ronds-points et les ralentissements occasionnés par un trafic surchargé de voitures, de bus et de poids-lourds. Comment vont-ils traiter les urgences de leur métier ???

Ayant tous les deux une santé nous permettant encore de se déplacer individuellement ou collectivement, nous sommes inquiets pour notre avenir. Comment allons nous faire, plusieurs fois par semaine, pour rallier notre village de Reventin-Vaugris. Aller faire nos courses à la nouvelle halle, rejoindre nos amis au club des anciens, jouer à la pétanque, aller chez le coiffeur et manger au restaurant RAD'UP va relever du parcours du combattant. Un tel projet nous condamne à l'isolement car nous ne pourrons plus prendre le risque de traverser tous ces encombrements.

La tranquillité des nouveaux petits bourgeois de "Vienne la romaine" prévaut-elle sur la santé des Reventinois et leur mode de vie ???

Ce demi-échangeur ne résoudra en rien les risques d'accidents car une majorité de véhicules continuera à passer devant chez nous sur la RN7. Ils continueront également à emprunter la D4 seule route permettant l'accès à la rive droite du Rhône. C'est un fait, puisque VINCI AUTOROUTES annonce une réduction de trafic entre 6 et 8 % sur cet axe menant au centre-ville de Vienne. Devant notre maison, c'est environ entre quatre et cinq véhicules à la minute en moins. Un sparadrap sur une jambe de bois !!!

Nous pensons également à tous ces jeunes enfants qui fréquentent assidûment le complexe sportif, qui a été refait à neuf dernièrement. Nous pensons également très fort aux habitants du lotissement de la Plaine. Tous ces gens, jeunes et moins jeunes vont vivre désormais avec la peur de finir, tôt ou tard, sous les roues d'un poids-lourd en folie.

Nous disons donc NON à ce projet funeste, qui va rayer Reventin-Vaugris de la carte de France.

Pour conclure, il serait bon à tous les décideurs de mettre leur égo dans leur poche et rejoindre l'équipe municipale autour d'une table, pour envisager une solution plus au sud. Lors de la grande arnaque de la consultation multi-critères de 2016, VINCI AUTOROUTES avait proposé une version SUD, preuve réelle que là-bas, vers les sites industriels, un échangeur est réalisable.

Ne laissons donc pas, à tous ces politiciens magouilleurs, dire que la version proposée par les élus de Reventin-Vaugris n'est pas envisageable. La main tendue par les reventinois ne durera pas éternellement.

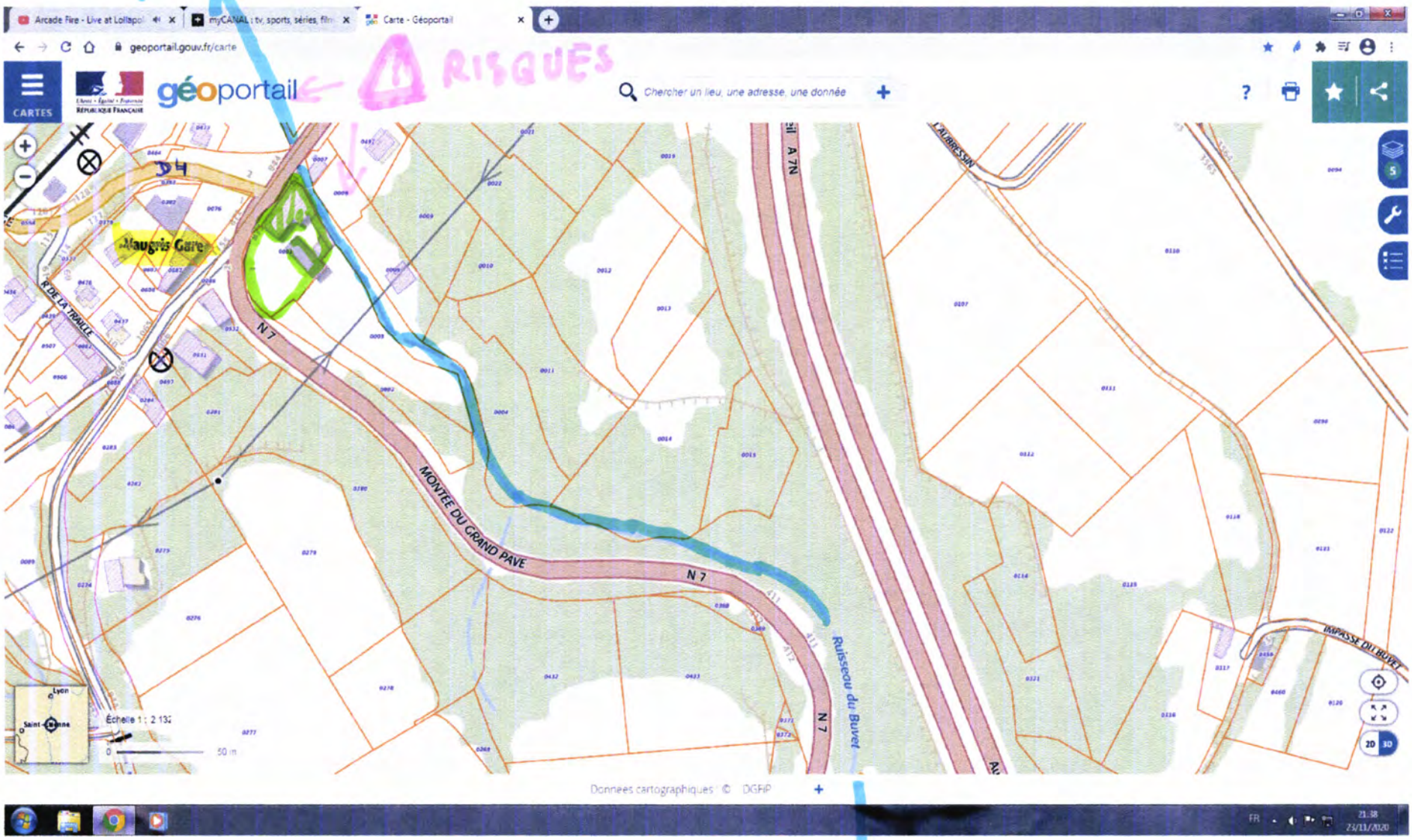
Nous vous souhaitons beaucoup de courage, d'impartialité, d'objectivité et de justesse, lors de votre décision finale.

Très chaleureusement

Raymond et Marinette VACHER
895 RN7
Quartier de Vaugris
38121 REVENTIN-VAUGRIS

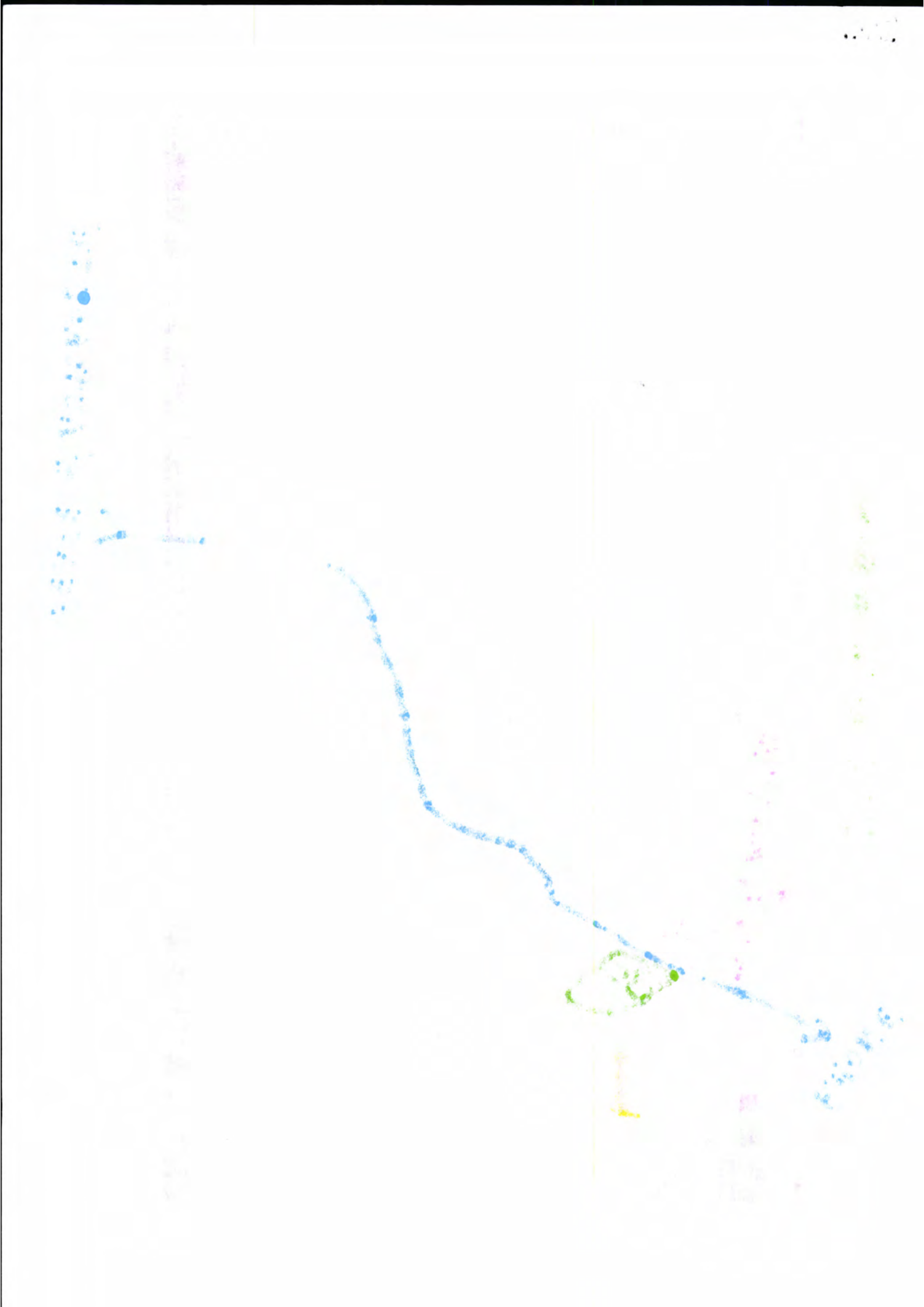
RHONE

notre maison



RISQUES

PEAGE d' AUTOROUTE



301

Reventin-Vaugris

Reventin-Vaugris, le 30 mars 2022

Objet : enquête publique
Demi diffuseur n° 11 Vienne Sud

Monsieur CUVILLIER
Commissaire enquêteur

Monsieur,

Suite à notre entretien de ce jour, nous tenons à porter à votre connaissance un effet induit par le projet d'échangeur particulièrement dommageable pour notre commune. Cela concerne notre PLU.

Le PLU actuel de notre commune date de 2012 ; en 2020 et 2021, les élus ont travaillé, en lien avec les services de Vienne Condrieu Agglomération, pour préparer une révision générale. Le DCE était prêt le 26 octobre 2021 pour lancer l'appel d'offres en vue du recrutement du cabinet d'études. L'appel d'offres finalisé a été mis en ligne le jeudi 28 octobre pour une étude des offres le 22 novembre (cf mail en pièce jointe) . Le dossier a fait l'objet d'un retrait dans les deux jours qui ont suivi. Lorsque Mr Orengia, adjoint à l'urbanisme, s'est rapproché des services pour en connaître la raison, il lui a été répondu qu'il manquait un élément relatif à l'environnement. Au bout de 15 jours, il a interpelé la Directrice du service qui lui a dit qu'il fallait voir le problème avec le Président.

Lors d'une rencontre entre le Président de VCA, Mr Orengia et moi-même le 23 novembre, il nous a été dit que le processus d'appel d'offre pour la révision avait été bloqué au regard de la proximité de l'enquête publique (les dates n'étaient pas encore fixées à l'époque) et qu'il n'était pas possible d'engager une révision de PLU sur un PLU en cours de mise en compatibilité.
Cela a été démenti par notre conseil juridique.

En parallèle, VCA va entrer dans le cadre d'un PLUI au 1° janvier 2023. Lors du bureau communautaire du 22 mars, il nous a été dit que le nouveau PLUI ne sera établi et soumis au vote du Conseil communautaire qu'en 2027.

De ce fait, nous n'allons pas pouvoir intervenir sur notre PLU d'ici 2027 et cela nous bloque entre autres pour des projets importants tels qu'un projet d'habitat senior adapté et particulièrement innovant. Ce projet est bien avancé puisque nous avons les partenaires prêts à s'engager avec nous. Toutes les évolutions envisagées précédemment sont également bloquées nous laissant avec un PLU totalement inadapté.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Madame la Maire
Edith RUCHON

MAIRIE DE REVENTIN VAUGRIS 38 (Isère)

Alain Orengia

De: Alain Orengia
Envoyé: mardi 26 octobre 2021 10:51
À: Marie-Christine Lachal
Cc: Alain Orengia; Blandine Vidor; Edith Ruchon; Jean-Claude Marticorena; Jean-Luc Leicher; Katy Camus; secretariat; danielle.chavasse@orange.fr
Objet: TR: Cahier des charges / Révision PLU, c'est parti...
Pièces jointes: AE.docx; CC Rev PLU REVENTIN 2021 VS FINAL.docx; CCAP.docx; DPGF - BPU.docx; RC.docx

Pour info.
Marie Christine , pouvez -vous voir avec le service marchés VCA pour bon déroulé de cette consult ?
Logiquement, VCA nous enverra les réponses reçues avec leur pré analyse fin novembre. Il nous faudra de notre côté avec la commission appel offre faire notre analyse qui sera comparée avec celle de VCA pour choisir l'équipe qui nous accompagnera.
A tous, si vous connaissez des cabinets susceptibles de bien répondre à cette consult, merci de les informés que le marché est en ligne.
Merci également de faire figurer ce marcher sur notre site internet.
Restant à votre disposition.
Cdlmt

Alain Orengia
Adjoint urbanisme & bâtiments
Mairie de Reventin-Vaugris
06 25 10 51 13

Reventin-Vaugris

De : CROËS-PERDRIX Alexandra <ACroes-Perdrix@vienne-condrieu-agglomeration.fr>
Envoyé : lundi 25 octobre 2021 15:45
À : Alain Orengia <aorengia@mairiereventinvaugris.fr>
Objet : TR: Cahier des charges / Révision

Bonjour,

Voici le dossier tel qu'il sera publié demain ou jeudi avec une analyse des offres à faire la semaine du 22 novembre 2021.
Les éléments surlignés en jaune ont été pris en compte.

Bien cordialement

Alexandra CROËS-PERDRIX
Responsable Service Application du Droit des Sols - Chargée de mission planification urbaine
acroes-perdrix@vienne-condrieu-agglomeration.fr

Tél : 04 74 78 78 84 / 07 86 58 75 09

De : VIDBERG Clémentine <cvidberg@vienne-condrieu-agglomeration.fr>
Envoyé : mardi 12 octobre 2021 14:14
À : CROËS-PERDRIX Alexandra <ACroes-Perdrix@vienne-condrieu-agglomeration.fr>
Cc : marches <marches@vienne-condrieu-agglomeration.fr>
Objet : RE: Cahier des charges / Révision

Bonjour,

Voici ci-joint les documents du marché à relire et compléter. J'ai également fait une trame de DPGF-BPU, à revoir et modifier le cas échéant.

Comme pour les consultations pour la révision du PLU de St-Romain-en-Gal et Seyssuel, il s'agirait d'un marché à prix mixtes avec une partie forfaitaire à tranches (pour la réalisation des 4 phases de la mission et l'évaluation environnementale), et une partie accord-cadre à bons de commandes à prix unitaires pour les réunions et OAP supplémentaires. Pour cette partie accord-cadre, j'ai mis le même montant maximum pour toute la durée du marché que celui indiqué dans les deux autres consultations, mais tu peux le modifier.

Pour la tranche optionnelle (évaluation environnementale), il faut indiquer un délai d'affermissement et une durée d'exécution. Par défaut, j'ai aussi remis les mêmes délais que ceux indiqués dans les pièces des deux autres marchés en préparation.

Dans le CCAP et le RC, les éléments à revoir sont surlignés en jaune.

Merci.

Bien cordialement,

Clémentine VIDBERG VALENTIM
Service commun de la commande publique
cvidberg@vienne-condrieu-agglomeration.fr
Tél : 04 27 87 80 19
30 Avenue Général Leclerc - Espace St Germain - Bât Antarès - BP 263 - 38217 VIENNE cedex.



De : CROËS-PERDRIX Alexandra <ACroes-Perdrix@vienne-condrieu-agglomeration.fr>
Envoyé : mercredi 6 octobre 2021 08:39
À : VIDBERG Clémentine <cvidberg@vienne-condrieu-agglomeration.fr>
Objet : RE: Cahier des charges / Révision

302

Remis à la permanence des Bornes

Reventin le 28/03/2020.

M. Noussier Alexandre
411, chemin de la Jacquetière
38121 Reventin Vaugris

à

M. le Commissaire-Enquêteur

Objet: Echangeur Centre à Reventin-Vaugris.

M. le Commissaire-Enquêteur

Je viens par la présente lettre vous informer qu'en tant qu'habitant de la commune de Reventin, je m'oppose complètement au projet centre de l'Echangeur. Je reste cependant convaincu que cet échangeur correspond à un besoin territorial, mais son implantation prévue par Vinci et les décideurs politiques est un contre-sens évident. Il suffit de regarder le projet de Vinci pour le comprendre.

Voici les raisons qui expliquent mon refus catégorique de l'implantation au Centre.

- D'un point de vue sécurité; le projet comprend la succession de 3 ronds-points dont au moins deux sont rapprochés sans dimensionnes. Sachant qu'un trafic de 12000 voitures (au lieu de 4000 aujourd'hui) et 600 camions (au lieu de 60 aujourd'hui) (ce sont les chiffres Vinci) utiliseront ces ronds-points, comment peut-on imaginer que cela n'augmente pas le risque d'accident de manière très significative?

Tous ces véhicules, dont des semi-remorques rouleront des

rotations de 270°, voire 360° à l'Est. Au vu de ce qui se passe aujourd'hui, quand un seul camion réalise la manoeuvre et des conséquences sur le trafic, il est effrayant d'imaginer les conséquences permanentes de centaines de manoeuvres de ce type au fil de la Journée.

... Pour les Reventinois, mais aussi pour tous les usagers habitant dans les communes au Sud (jusqu'à Clarnay)

- Par ailleurs sur les ronds-points trop petits et sur le pont de l'Autoroute se croiseront gros camions et cars scolaires, le trafic local (jusque là épargné) et le trafic territorial.

Quid des accidents avec des véhicules transportant des élèves et enfants?

- En ce qui concerne le Mode-Doux proposé par Vinci, il est tout simplement invraisemblable. Qui peut imaginer un axe où piétons, enfants, cyclistes... Voulant joindre différents quartiers du village, accéder au Stade... Vont devoir traverser plusieurs fois des routes où 12000 voitures, 600 camions sont prévus?

- L'accès et l'utilisation de la Zone de loisirs (amputée d'une certaine surface) qui aujourd'hui voit l'afflux quotidien de très nombreuses (on parle en centaines) personnes, dont des enfants seuls se voient très perturbés par l'emprise, l'impact visuel et sonore du projet centre avec notamment la disparition d'une Zone boisée qui isolait la commune du Péage. Là aussi, il y a danger pour tous les usagers.

Je ne prendrai pas le temps d'évoquer les nombreux autres désagréments (Pollution atmosphérique, Pollution sonore ...) dont vous connaissez parfaitement l'existence et qui ont elles aussi fortement impacter les habitants de la commune et autres usagers de cet axe.

Je privilégie l'approche sécuritaire et reste convaincu que les défenseurs du projet centre prennent le risque important d'être à l'origine d'accidents de la route. Tout dans le dispositif routier de ce projet le laisse à penser. (3 ronds points sous-dimensionnés, un point en 400 m, des centaines de rotations de 270° et 300°...)

Cela reste incompréhensible, d'autant plus qu'une alternative, environ 1 km au Sud, complètement différente de celle proposée initialement par Vinci et qui ressemblait fort à une "alternative repoussoir", existe bel et bien et qui éviterait de nombreux problèmes posés par l'alternative du Centre.

Convaincu que vous saurez tenir compte de cet avis responsable et citoyen, je vous prie d'agréer Mr le Commissaire enquêteur, mes cordiales salutations

M. LAROSE

303

COURRIER ARRIVEE

30 MARS 2022

MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

M. le Commissaire Enquêteur,

Je vous prie de bien vouloir trouver mes remarques quant au projet d'implantation d'un demi-échangeur sur la commune de REVENTIN VAUGRIS, positionné « au centre », c'est-à-dire au niveau de la barrière de péage actuelle de VIENNE REVENTIN.

Je pense qu'il est difficile de se positionner sans analyser l'option Centre par rapport à l'option Sud proposée par la mairie, sans oublier le demi-échangeur actuel situé sur la commune de VERENAY (sortie 10).

Je vous propose de prendre en considération certains arguments pour en vérifier la pertinence.

L'option Centre est plus polluante (au sens gaz à effet de serre et/ou particules fines) que l'option Sud.

Si l'échangeur est au Sud, les véhicules vont obliquer à droite à partir du donc-point de l'Aérodrome, prendre le Chemin de l'Aérodrome, puis emprunter l'échangeur au Sud, et parcourir les 1200 mètres le séparant du pont enjambant l'A7 (où serait implanté l'échangeur Centre).



Ce trajet nécessitera une phase d'accélération pour entrer sur l'autoroute suffisamment vite pour s'insérer dans un flot de véhicules roulant à 130 km/h, et parcourir les 1200 mètres à 130 km/h.

Puis, une fois la barrière de péage actuelle atteinte, nouvelle phase d'accélération pour atteindre 110 km/h.

Si l'échangeur est au Centre, les véhicules auront trois possibilités, dont les deux premières sont équivalentes en distance :

- à partir du rond-point de l'Aérodrome, soit continuer sur la RN 7 jusqu'au rond-point de la station-service, puis obliquer à droite sur la RD 131, passer le pont enjambant l'A7 et emprunter le futur second rond-point pour accéder à l'A7 (trajet en bleu)
- à partir du rond-point de l'Aérodrome, tourner à droite sur le chemin de l'Aérodrome et le suivre jusqu'au futur rond-point situé à sa jonction avec la route de Côtes d'Arey, puis tourner à droite sur le pont pour enjamber l'A7 et emprunter le futur second rond-point pour entrer sur l'A7 (trajet en vert)
- à partir du rond-point de l'Aérodrome, tourner à droite sur le chemin de l'Aérodrome, puis enjamber l'A7 à partir du pont du Chemin de la Tour, au carrefour de avec la route des Côtes d'Arey, tourner à gauche pour accéder directement au second rond-point pour entrer sur l'A7 (trajet en mauve)

En résumé, voir la carte ci-après :



Ce qui guidera le choix des conducteurs, ce sont les conditions de circulation : si l'option 3 est plus longue, elle évite deux giratoires.

Sur cet aspect pollution aux gaz à effet de serre, on peut conclure que le Sud génèrera plus de pollution compte tenu de la vitesse des véhicules, la pollution générée quant à elle le soir au niveau du Centre sera éloignée des installations sportives, lorsqu'elles sont utilisées.

L'option Centre génèrera plus de pollution sonore.

Comme évoqué précédemment, les véhicules entrant au Sud rouleront plus vite sur leur parcours Sud / Centre.

Or, le bruit généré par un véhicule provient essentiellement du frottement de la gomme des pneumatiques sur l'asphalte, et plus la vitesse est élevée, plus le bruit généré l'est aussi.

Alors, certes, les véhicules qui emprunteront l'échangeur au Centre seront plus nombreux, ce qui occasionnera plus de nuisances sonores pour les habitants du lotissement La Plaine par rapport leur situation actuelle.

Mais, ces mêmes véhicules, entrés au Sud et roulant à vive allure au niveau du lotissement La Plaine, génèreront plus de nuisances sonores par rapport à l'option Centre.

D'ailleurs, c'est également la conclusion que tire le cabinet d'études C3E en page 15 de son rapport (je cite) : « Ainsi, malgré un trafic de près de 8700 véh/j au niveau du giratoire du quartier de la Plaine, les nuisances (nb : sonores) nouvelles restent faibles et peu significatives en raison de l'importance de celles généré(e)s par l'autoroute A7. La réalisation d'écrans acoustiques proposée lors du COPIL du 4 juillet 2017 permet même d'améliorer la situation actuelle au plan acoustique pour le quartier de la Plaine »

Pire ! Le son étant une onde, elle se propage. Selon la direction du vent, on entend clairement le son de l'autoroute au centre du village. Avec une augmentation de la circulation avec un échangeur au Sud, les nuisances sonores augmenteront non seulement pour le lotissement La plaine, mais également pour l'ensemble des habitants du centre Bourg !

Sur ce chapitre, il est là aussi inexact de dire que l'échangeur au Centre génèrera plus de pollution sonore par rapport au Sud.

L'échangeur au Centre va accroître la dangerosité de l'accès au stade pour les enfants qui participent aux activités sportives (foot, danse, basket, etc...).

Pour essayer de répondre à cette question, il faut reprendre la géographie de notre village.

Celui-ci s'étend sur environ 18 km2, est composé de 6 hameaux, parfois éloignés les uns des autres. Ainsi, il faut 20 minutes pour relier La Balme au centre du village, et le quartier de l'Aubressin en est lui séparé de 3 km.

En plus des distances, il faut tenir compte du dénivelé, puisque l'altitude oscille entre 141 et 404 mètres (source Wikipédia).

Il faut également se rappeler que la plupart des activités, notamment le foot (association sportive qui compte le plus d'adhérents), ont lieu le soir, le mercredi après-midi et le samedi après-midi.

Et ces trois options permettront à la circulation de se répartir, limitant un éventuel goulet d'étranglement au niveau du rond-point de la station-service.

Quoiqu'il en soit, sur ces trois parcours, les phases d'accélération seront moins vives, puisque la vitesse de circulation est plus faible sur ces portions de route (70 km/h sur la RN7 ou sur le chemin de l'Aérodrome compte tenu des ralentisseurs, 80 km/h sur la route de Côtes d'Arey).

Or, un véhicule qui accélère consomme plus qu'un véhicule qui roule à vitesse constante, et plus il accélère fort (comme pour entrer sur une autoroute), plus il augmente sa consommation. Par ailleurs, plus un véhicule roule vite, plus il consomme. Et plus il consomme, plus il émet des gaz à effet de serre.

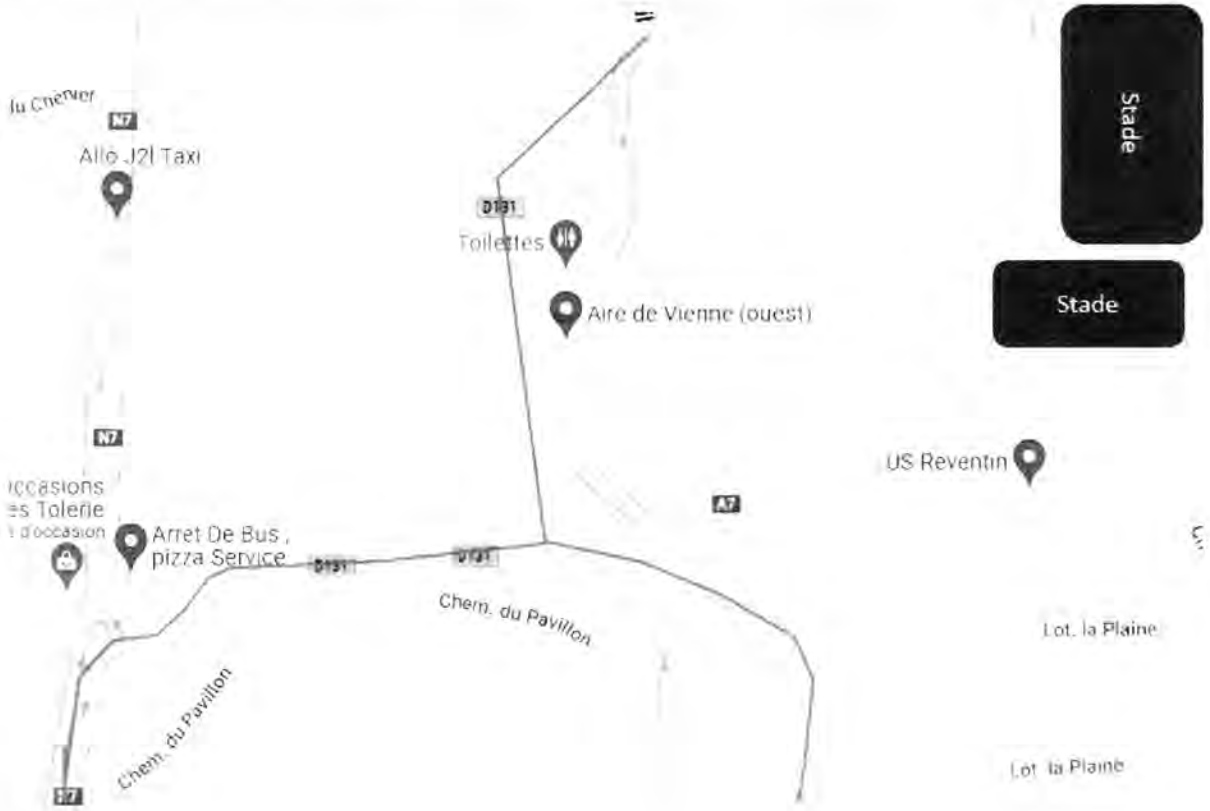
Donc, l'échangeur au Sud devrait logiquement générer plus de pollution que l'échangeur au Centre.

On objecte que l'échangeur au Centre génèrera une pollution à côté des installations sportives.

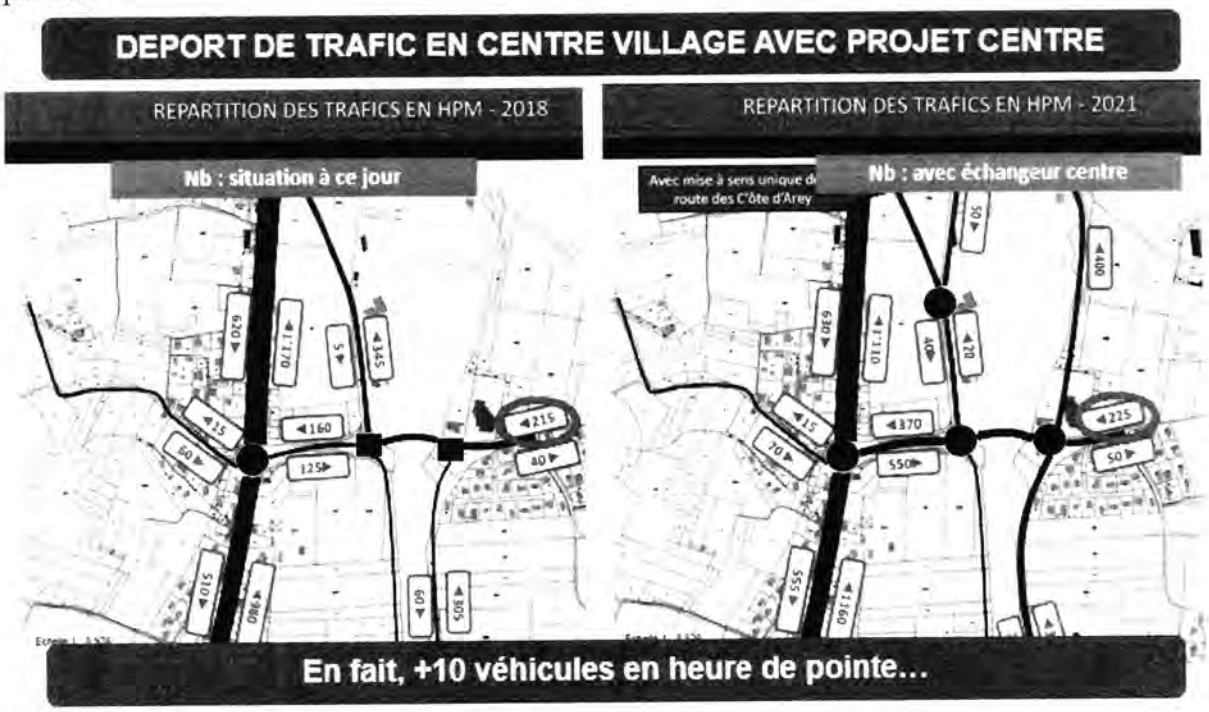
C'est oublier que les installations sportives ne sont pas occupées en permanence, et que la pollution générée par l'échangeur au centre sera essentiellement concentrée aux heures de pointe soit le matin, soit le soir.

Or, le matin, les installations sportives sont inutilisées.

Le soir, les installations peuvent être utilisées, mais, le soir, les véhicules venant de LYON sortiront plus loin des installations sportives, puisque les véhicules emprunteront la portion de la route des Côtes d'Arey située à l'ouest de l'A7 pour se diriger soit vers la RN7, soit vers la D 131 (route des Côtes d'Arey) :



Avec l'échangeur au Centre, le trafic serait, en heures de pointe matin, de 225 véhicules (sens descente) et 50 (sens montée), soit un accroissement du trafic de… 10 véhicules sur les période…



On est donc loin du cataclysme annoncé.

Maintenant, il est certain que l'augmentation du trafic sur le rond-point à créer à l'est du pont de l'A7 risque de gêner l'insertion des véhicules descendant le chemin des Pétrières.

Ceci étant, on constate aujourd'hui un engorgement sur la route des Côtes d'Arey au niveau du « stop » marquant l'entrée sur la RN7. Qu'observe-t-on lorsque le flux sur la RN7 est continu ? Eh bien, les véhicules sur la RN7 ralentissent et signalent par un appel de phares que le véhicule à l'arrêt sur la route des Côtes d'Arey peut s'insérer.

Pourquoi en irait-il autrement dans la future configuration avec l'échangeur au Centre ?

Par ailleurs, on peut se poser la question sur le sérieux de l'étude de NEOSIS.

Cette étude considère que la zone d'attraction des échangeurs sur REVENTIN (au Sud comme au Centre) s'étend presque au quartier Estressin de VIENNE. Ce cabinet considère qu'un automobiliste habitant ce quartier de VIENNE et voulant se rendre à LYON (au Nord, donc, trajet en vert), serait prêt à partir d'abord en direction du Sud (ce qui est quand même contrintuitif) et faire plus de 13 km supplémentaires… pour perdre du temps et de l'argent.

En dehors des heures de pointe le matin (entre 7 et 9h) et le soir (entre 17h et 18h30), la fréquentation de l'échangeur sera faible (c'est ce que l'on constate sur l'échangeur de VERENAY).

Dans la réalité, les parents accompagnent systématiquement leurs enfants au stade, pour limiter la perte de temps pour leurs enfants et surtout, pour leur éviter le surcroît de fatigue qu'occasionneraient les trajets.

Par ailleurs, le soir, la nuit qui tombe tôt rend tout trajet dangereux.

Pour se convaincre de cette réalité, il suffit de se rendre au stade les soirs d'entrainement : il n'y a pas un seul vélo…

Donc l'échangeur au Centre n'augmente nullement les risques d'accidents pour les enfants qui se rendraient au stade, puisqu'ils sont accompagnés par leurs parents…

Pour ce qui est de l'accès au City stade les samedis ou dimanche, pour les quelques adolescents qui s'y rendent par des modes doux, le danger reste très limité. En effet, le trafic sera réduit au niveau de l'échangeur, puisque les trajets en direction ou en provenance de LYON étant concentrés entre le lundi et le vendredi.

Cet argument est donc fallacieux.

L'échangeur au Centre va accroître la césure du village, en augmentant la circulation sur le cordon ombilical qui relie les différents quartiers.

Le projet Centre contrarierait les efforts de vivification du centre-village.

On peut cependant y voir une opportunité : une augmentation de trafic pourrait accroître la fréquentation du nouveau magasin La Halle. A contrario, positionné au Sud, ce seront les commerces situés au niveau du rond-point de l'Aérodrome qui profiteront du surcroît de trafic, car on ne revient pas sur ses pas pour réaliser ses courses, et ce d'autant qu'il y a des opportunités équivalentes sur le trajet.

La notion de cordon ombilical est une vision encore une fois idéalisée des déplacements à l'intérieur de la commune.

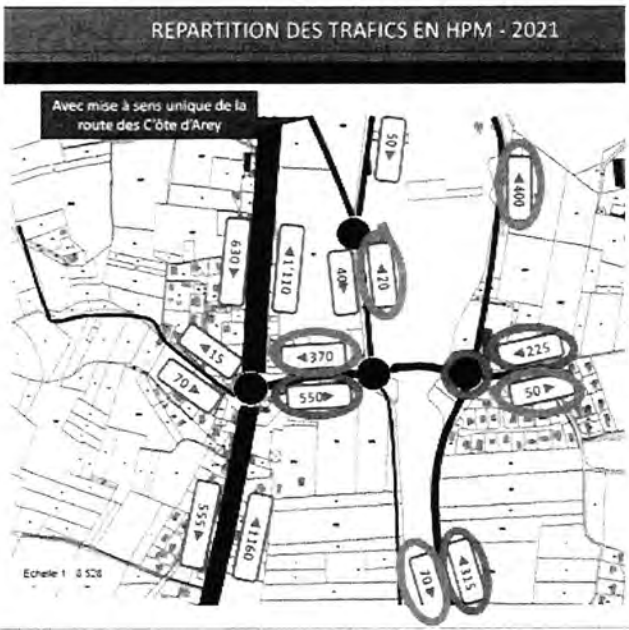
En effet, l'étendue de celui-ci fait que la plupart des déplacements se font en voiture, car, une nouvelle fois, les distances se cumulent avec le dénivelé.
En dehors des heures de pointe, il n'y aura qu'un impact limité.

Quant aux heures de pointe, il suffit de lire l'étude de NEOSIS, cabinet d'études que la commune a chargé d'une étude d'impact.

Sur cette étude, dans la situation actuelle (donc sans échangeur) le trafic en heure de pointe du matin (en 2018) est de 215 véhicules sur le chemin des Pétrières (sens descente) et de 40 (sens montée).



Par ailleurs, sur certains calculs de fréquentation des deux futurs giratoires à créer dans le cadre de l'implantation de l'échangeur au Centre, le cabinet comptabilise 1090 véhicules « entrant » (heures de pointe du matin) et 910 véhicules « sortant »… soit 180 véhicules (10% du total !) qui disparaissent purement et simplement !



Véhicules entrants : 550
+ 225
+ 315
= 1090

Véhicules sortants : 400
+ 50
+ 70
+ 370
+20
= 910

180 véhicules d'écart

Comment peut-on se baser sur les conclusions de ce cabinet, qui prédit une circulation anarchique en cas d'échangeur au Centre, quand on constate de telles incohérences ?

La mise en place d'un sens unique sur la route des Côtes d'Arey en sortie de l'autoroute, oblige de rétablir le « tourne à gauche » sur la RN7 (sens Nord / Sud) pour permettre aux habitants d'accéder à leur logement, ce qui est un non-sens sur le plan sécuritaire.

Effectivement, on peut se dire que rétablir cette possibilité qui avait été supprimée pour des questions de sécurité est surprenant.

Toutefois, à l'époque de la suppression, ce « tourne à gauche » était utilisé par les véhicules voulant se rendre à REVENTIN, mais aussi ceux en direction des COTES D'AREY, VERNIOZ, etc…



Là, il s'agit de permettre aux habitants de 5 maisons d'y accéder, donc un risque bien plus faible.

Analysons la situation actuelle.

Pour accéder à leurs maisons en provenance du Nord, les habitants montent jusqu'au rond-point de la station-service, puis tournent à gauche en direction sur la D 131, et juste avant le pont sur l'A7, ils tournent à gauche pour entrer sur la route des Côtes d'Arey en direction du nord :



Et demain ? S'ils trouvent le « tourne à gauche » trop dangereux, quelle option pour eux ?

Ils iront donc jusqu'au rond-point de la station-service, y feront demi-tour, redescendront la RN7 et tourneront à droite pour entrer sur la route des Côtes d'Arey :



Perte de temps : zéro, distance supplémentaire : zéro.

Encore un argument qui ne résiste pas à un examen objectif.

Le projet tel que présenté est-il exempt d'améliorations ?

Non, bien entendu.

En quittant le giratoire de la station-service pour entrer sur la D 131 en direction du pont de l'A7, la route fait un S qui rend le croisement des véhicules délicat.

La solution consisterait à supprimer le trottoir juste après le passage piéton pour gagner 60 centimètres, et il faut que ce recalibrage de cette portion soit prise en compte dans le projet, ce qui n'est pas le cas.

A défaut, on crée une zone propice aux accidents, et ce d'autant plus que la circulation va s'intensifier à ce niveau, du fait de l'augmentation du nombre de véhicules qui ne pourront plus emprunter la route des Côtes d'Arey pour accéder à la RN7.

Autre critique : la zone réservée au mode doux (piétons et vélos) est positionnée au Sud du pont enjambant l'A7. Or, le chemin piéton qui part du stade et qui ensuite rejoint le rond-point de la station-service est positionné au Nord, ce qui va obliger les usagers à traverser 4 fois les voies de circulation.
Il faudrait le positionner au Nord, ce qui limiterait à deux le nombre de voies traversées.

Pour ma part et en conclusion, au vu des éléments précités, je pense que le projet du Centre correspond à la définition de l'utilité publique :

- il va permettre de soulager de manière très significative la circulation sur la commune de VERENAY, saturée le matin comme souvent le soir
- de réduire de ce fait la pollution, tant sonore que liée aux gaz d'échappement, sur cette commune
- de réduire de manière très sensible le temps de parcours entre VERENAY et REVENTIN VAUGRIS, notamment le soir, pour des centaines d'automobilistes. Par l'autoroute, il faut seulement 2 minutes 30 contre 5 minutes 10 par la RN6 / Route du Barrage / RN 7 au plus vite, et jusqu'à 25 minutes le soir, lorsque la sortie 10 est saturée, la route du Barrage embouteillée, et que la RN7 est « au pas » entre le carrefour du Petit Lyon et le giratoire de la station-service.

Le projet Sud a du sens, mais il possède ses propres facteurs de faiblesse, et surtout, il impose une zone d'accélération (en direction du Nord) qui est une zone accidentogène à 1500 mètres de la barrière de péage actuelle, ce qui est le principal argument de Vinci.

Certes, les partisans du projet au Sud mettent en valeur le « free flow », système qui commence à peine à être mis en œuvre sur une seule autoroute (A13) à horizon de 2024, et qui nécessite une infrastructure spécifique (voies réservées) pour identifier les véhicules payant par ce moyen.

Par ailleurs, un échangeur au Sud génèrera également des embouteillages : en effet, le chemin de l'Aérodrome, qui desservirait cet échangeur, permet également l'accès à la base logistique

de BERT. Or, les semi-remorques qui entreront dans cette base le feront à vitesse très faible, ce qui créera inévitablement des bouchons aux heures de pointe du matin.

A dire vrai, la solution « idéale » aurait été de créer les ouvrages d'art au Sud, puis une voie d'accès de part et d'autre et parallèle de l'autoroute pour les faire déboucher sur la barrière de péage existante. La seule difficulté aurait été de faire passer ces voies d'accès sous le pont de l'A7. Mais pour VINCI, qui va réaliser la route du Littoral à la Réunion, soit 6 km de viaduc sur l'océan, se devrait être réalisable sur le plan technique.

Je comprends bien entendu l'émoi des habitants du lotissement La Plaine.

Toutefois, il faut se rappeler que la construction de l'A7 a débuté dès 1965 pour la partie du tronçon Nord / vallée du Rhône, avec l'ouverture de la liaison entre LYON et VIENNE (actuelle sortie 9). En 1963, ouverture intégrale de la section à péage entre VIENNE-Sud (barrière de péage de VIENNE / REVENTIN) et CHANAS (24 km).

Jusqu'en 1974, l'autoroute s'arrête à VIENNE Nord (sortie 9), le trafic autoroutier traverse donc la ville de VIENNE (ce qui explique la présence de 2 x 2 voies de circulation le long du Rhône, avant de reprendre effectivement l'autoroute à partir de VIENNE Sud (barrière de péage de VIENNE REVENTIN). Ce n'est donc qu'en 1974 que la déviation de VIENNE est réalisée, l'autoroute A7 emprunte à partir de cette date son trajet actuel.

Le lotissement La plaine ainsi a été construit après la construction de l'autoroute. On peut s'étonner que les municipalités de l'époque aient rendu constructibles des parcelles de terrain situées en bordure d'autoroute, avec toutes les nuisances que cela comportait – déjà – à l'époque. Les habitants connaissaient ce projet d'échangeur au Centre, dont le projet initial remonte à près de 50 ans et qui a avorté pour des raisons aujourd'hui perdues. Ils ont donc fait le pari que celui-ci ne verrait jamais le jour. Ce projet refait surface à son endroit « logique » du point de vue du concessionnaire.

A noter que la construction des installations sportives (gymnase et stades) est elle aussi bien postérieure à la construction de l'autoroute.

Des équipements tels de demi-échangeur de REVENTIN VAUGRIS déchaînent souvent les passions, et les arguments exposées sont plus souvent émotionnels que rationnels… alors que c'est l'inverse qui devrait prévaloir.

Nous sommes dans un pays cartésien… pour les autres ! Il faut des passer aux énergies vertes, mais les éoliennes doivent être invisibles sur la terre ferme comme en mer… Il faut mettre les camions sur des wagons pour limiter la pollution, mais il ne faut pas augmenter le trafic ferroviaire sur les voies ferrées qui traversent des agglomérations…

A REVENTIN VAUGRIS, la commune et Vinci I s'écharpent sur la notion de « bon endroit », sachant que chaque implantation présente des avantages et des faiblesses. Je regrette que chaque partie ait campé sur ses positions, parfois dogmatiques, au lieu de travailler conjointement, en prenant en considération les « lignes rouges » de chacun afin d'élaborer un projet qui satisfasse le plus grand nombre.

Dans l'évaluation de la balance « bénéfices / risques », je tiens à souligner que nous avons d'un côté les habitants du lotissement La Plaine (qui sont les seuls directement touchés) et de l'autre

les riverains de la RN7, les riverains de la RN86 à VERENAY qui subissent les pollutions sonores et de gaz d'échappement, ainsi que les centaines d'usagers qui, quotidiennement, perdent des dizaines de minutes de temps de parcours et donc de temps de vie faute d'un équipement à REVENTIN.

Je vous remercie pour votre attention.

Didier LAROSE

COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS
304

Bernard JACQUAND

Adresse actuelle : 1 rue des Forges, 69290 Grézieu-la-Varenne
Adresse à partir du 1er septembre 2022 : 294 rue des Ecoles, 38121 Reventin-Vaugris
bernard-jacquand@orange.fr
T. 06 07 39 89 58

Projet de demi-diffuseur autoroute A7 à Reventin-Vaugris

Contribution personnelle remise à Monsieur le Commissaire-Enquêteur

---

Le point duquel je me place :

J'habiterai Reventin-Vaugris à partir de l'été prochain (Juillet 2022)

- à titre familial, une partie de ma famille réside en région lyonnaise (Lyon, Caluire), une autre à Valence, Saint-Paul-Trois-Châteaux, Montpellier et Sanary s/mer
- à titre professionnel, j'exerce mon activité de médiateur auprès de collectivités locales de l'agglomération lyonnaise (Feyzin, Chassieu, Dardilly, etc.) et le long de la vallée du Rhône, principalement sur des problématiques liées à l'aménagement du territoire

Pour ces différentes raisons, j'utilise très fréquemment l'autoroute A7, et l'utiliserai encore davantage une fois domicilié à Reventin-Vaugris.

Mes sources d'information :

. Le dossier de concertation sur le projet
. Un entretien en mairie avec Mme le Maire de Reventin-Vaugris
. Un entretien avec le M. le président de la Communauté d'agglomération
. Un entretien avec un représentant de l'association CITEE. Une revue de la presse locale

RV pris avec le Commissaire-enquêteur en mairie de Reventin-Vaugris (30 mars 2022)

I – SUR LE FOND : ANALYSE DES ARGUMENTS EN PRÉSENCE

1 – L'enjeu (l'utilité publique)

Tout comme la municipalité de Reventin-Vaugris et la grande majorité de ses habitants, **j'adhère au bien-fondé de la réalisation d'un demi-échangeur au sud de Vienne,** ouvrage destiné à

- délester le trafic routier dans la ville de Vienne, notamment sur la voirie bordant le Rhône
- offrir un accès à l'autoroute plus aisé aux habitants du territoire situé au sud de l'agglomération Vienne-Condrieu-Reventin-Vaugris
- réduire la circulation sur le pont du barrage de Reventin-Vaugris

2 – Les projets en lice

Deux localisations et dispositifs sont aujourd'hui en question :

. **une solution dite « Demi-diffuseur Centre »,** projet présenté par l'opérateur VINCI, soutenu par la Communauté d'agglomération Vienne-Condrieu-Reventin-Vaugris (et peut-être d'autres échelons de collectivités territoriales)

. **une option dite « Demi-diffuseur Sud »,** solution alternative soutenue par les municipalités successives de Reventin-Vaugris, de nombreux habitants de la commune, et une association constituée à cet effet (CITEE).

Remarques préalables :

1) Pour les habitants de Vienne, dès lors que l'ouvrage se situera au Sud de la ville, l'appellation « Centre » ou « Sud » désignant les différentes options en lice peut prêter à confusion. Il ne serait pas totalement inenvisageable que certains Viennois mal informés pensent évoquer l'option « Sud » quand en fait ils se prononcent pour l'option « Centre ».

   Sachant qu'en ce qui les concerne, l'une et l'autre solutions amélioreront sensiblement leur qualité de vie de manière quasi équivalente, je m'étonne qu'on cherche à les mobiliser pour l'une et contre l'autre. En revanche, le choix de l'une ou de l'autre aura un impact considérable sur la qualité de vie des habitants de Reventin-Vaugris. Les Viennois l'ont-ils bien perçu ?

2) Le dossier de concertation expose un projet (option Centre) clairement identifié comme signé par l'opérateur VINCI, à qui l'Etat a demandé de proposer une solution. Pour l'exploitant qu'est Vinci, tirer parti de l'emprise du péage existant pour en affecter une part au futur diffuseur semble opportun, notamment en termes de consommation de terrain.
   Pour autant, s'agissant d'un projet d'utilité publique, l'impact qu'aura cet ouvrage sur la vie de la commune de Reventin-Vaugris mérite à mon avis une réflexion poussée.

3) J'ai bien noté que le dossier de concertation de 2016 mentionne une option Sud parmi les solutions alternatives étudiées, puis rejetées. Cette option présentait de réels handicaps : mauvais emplacement du parking de co-voiturage, qui plus est sur des terres agricoles de qualité, sur-dimensionnement des giratoires, etc., toutes faiblesses relevées par l'étude multicritères qui ne pouvaient que condamner cette option.

   L'une des raisons invoquées pour rejeter l'option Sud 2022 est qu'elle ne serait qu'une reprise de l'option Sud de 2016. Or il me semble que ce n'est pas le cas. L'option Sud aujourd'hui défendue par la municipalité de Reventin-Vaugris me parait présenter une nette évolution, laquelle justifie amplement son étude avec un regard neuf. Elle intègre d'ailleurs des remarques formulées par la Communauté d'agglomération (positionnement d'un rond-point notamment).

Analyse comparative :

- **L'option Centre**

Positionnement proche d'une zone résidentielle et de plusieurs équipements collectifs

Atouts :

Si l'on s'en tient à l'enjeu « **réduction du trafic** », le projet VINCI répond objectivement à l'objectif visé :

- **réduction du trafic routier de 6 à 9% à Vienne en bord du Rhône**
- réduction du trafic routier de 40% sur la voirie franchissant le barrage
- accès à l'autoroute facilité pour les habitants du sud de l'agglomération
- sécurité accrue pour les automobilistes dans leur accès à l'autoroute
- un seul péage

Emprise agricole :

- par rapport à l'option Sud étudiée en 2016, il semblerait que l'option Centre actuelle soit moins consommatrice de terres agricoles.
- en revanche, qu'en est-il par rapport à la version 2022 de l'option Sud, a fortiori si l'on prend en compte le projet de voirie complémentaire dite « route de l'aérodrome » ?

Handicaps :

De par son positionnement, cette option me paraît présenter des nuisances et des risques élevés. Les uns et les autres ont été maintes fois soulignés par la commune de Reventin-Vaugris, à travers ses délibérations lors des mandats successifs, et par de nombreux habitants, à l'occasion de diverses publications, manifestations et remarques portées à la présente enquête publique :

- mise en péril de la sécurité des riverains par augmentation de la circulation routière sur de nombreux axes, au cœur de la commune comme en périphérie,
- coupure du village, rendant difficile l'accès des habitants de sa partie Ouest aux équipements publics (administratifs, sportifs, culturels, médicaux), tous situés à l'Est
- impact environnemental dû au trafic routier (qualité de l'air, bruit...)
- agression du cadre de vie des riverains proches (vue, air, bruit, sécurité)
- dévalorisation potentielle du patrimoine de certains riverains

En termes de coût pour la collectivité,
L'option Centre est présentée par l'opérateur comme moins chère que l'option Sud, avec un chiffrage officiellement vérifié. Selon les partisans de l'option Sud, elle serait à l'inverse d'un coût plus élevé.

- **L'option Sud**

Positionnement proche d'une zone d'activité,
éloignée de la zone résidentielle et des équipements collectifs

Atouts :

Si l'on s'en tient à l'enjeu « réduction du trafic », cette option répond elle aussi à l'objectif visé avec, selon les estimations, des écarts de l'ordre de 1 à 2 % par rapport à l'option Centre :

- bénéfice identique pour les habitants de Vienne, grâce à une réduction du trafic routier similaire (de 6 à 9%) en bordure du Rhône
- réduction du trafic routier sur la voirie franchissant le barrage de Reventin-Vaugris : similaire (environ 40%)
- accès à l'autoroute facilité pour les habitants du sud de l'agglomération, légèrement moindre qu'avec l'option Centre puisqu'il y aurait un 2ème péage (du moins tant que le système de péage actuel perdure).

Emprise agricole :

- dans sa version 2022, l'option Sud présenterait une emprise agricole inférieure à celle de l'option Centre, écart augmenté au détriment de l'option Centre si on ajoute à celle-ci l'emprise de la voirie dite « route de l'aérodrome ».

Si l'on prend en compte l'impact humain et environnemental, cette option est considérée par les riverains comme plus soutenable :

- forte réduction du risque humain du fait d'un positionnement de l'ouvrage loin des équipements collectifs
- réduction de l'impact environnemental (circulation plus fluide)
- atténuation très sensible des nuisances pour les riverains
- respect accru du cadre de vie des habitants de la commune de Reventin-Vaugris
- maintien d'une liaison est-ouest de la commune relativement aisée (quoique déjà contrainte et qu'il ne convient donc pas d'aggraver)

Pour ses partisans, l'option Sud s'avérerait d'un coût financier inférieur à celui de l'option Centre (21 millions € contre 25 millions €) - chiffrage non validé par les services officiels

Handicap :

Certains aménagements proposés (rond-point, entrée dans le parking de co-voiturage) seraient moins pratiques voire plus dangereux que ceux de l'option Centre.

3. Éléments complémentaires d'appréciation :

. Projet de création d'une nouvelle voirie

Une réflexion en cours porterait sur la création d'une voirie dite « route de l'aérodrome », destinée à relier le secteur de l'échangeur Centre à celui de la zone d'activité située au sud (et donc à l'emplacement proposé pour l'option Sud).

Ce point n'est pas évoqué par le dossier de concertation de 2016, alors qu'il est susceptible d'en modifier profondément l'analyse : en effet, par son aspect palliatif, car reconnaissant de fait un mauvais positionnement du diffuseur Centre, ce projet, s'il était confirmé, confirmerait la pertinence de la solution de l'échangeur Sud.

. Correctifs apportés par l'opérateur au projet demi-diffuseur Centre

Depuis l'émergence des critiques formulées à l'encontre de son projet, l'opérateur VINCI y a apporté un certain nombre de modifications :

- coupure de la route des Côtes d'Aley
- création d'un carrefour avec la RN7
- suppression d'un giratoire Ouest
- réduction du giratoire Est (près du local technique)
- déplacement du parking de co-voiturage
- proposition de mise en place d'un mur anti-bruit devant le lotissement

Ces modifications apportent-elles une réponse à la hauteur des enjeux d'insertion humaine et environnementale du projet ?

En 1ère conclusion, sur le fond :

Sans analyse comparative indépendante des solutions en lice, il est extrêmement difficile pour un non-spécialiste de choisir avec discernement.

Il manque au dossier des études approfondies de trafic sur l'ensemble des voiries du secteur concerné, particulièrement dans le sud de l'agglomération, ainsi que des éléments d'appréciation financière dans l'une et l'autre options.

Ceci étant, les deux solutions semblent très proches en termes de circulation : la différence porte sur l'impact humain et environnemental, et le coût.

Au stade actuel, l'option Sud paraît moins impactante aux plans humains et environnemental. N'est-ce pas aujourd'hui un critère prépondérant à mettre en regard d'un coût dont il n'est pas certain qu'il soit supérieur ?

II – PERCEPTION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION CITOYENNE

Que des enjeux et des intérêts divers, parfois contradictoires, s'expriment à travers un projet d'une telle envergure, je le comprends aisément.

Que la remise en cause de la solution promue par l'opérateur VINCI et la Communauté d'agglomération puisse avoir pour conséquence un retard dans la réalisation d'un projet depuis si longtemps sur la table, avec un risque sur le financement, je ne le sous-estime pas.

Pour autant, si l'on considère

1. que la solution alternative proposée (demi-diffuseur Sud) est susceptible de répondre avec un mieux-disant qualitatif, voire quantitatif, à l'objectif visé
2. que cette solution ne nuit aucunement aux intérêts objectifs des parties prenantes, notamment à ceux des habitant de Vienne, largement et partialement informés

il me semble légitime qu'a minima l'argumentation de Reventin-Vaugris et de ses habitants soit entendue et analysée avec toute l'attention qu'elle mérite, d'autant plus que c'est cette commune qui supportera les désagréments de l'ouvrage.

A la lueur de ma prise d'informations, certes imparfaite, il ne me semble pas que les conditions d'un exercice de discernement rigoureux, fondé sur un comparatif transparent entre les solutions en lice, effectué par un organisme indépendant, aient été réunies.

En 2ème conclusion, sur la forme :

Ce n'est pas la pression mise par telle ou telle partie, fut-elle publique (aux différents échelons des collectivités territoriales), pression exercée à travers la puissance de la communication ou le volume du recueil de signatures favorables à telle ou telle option, qui devrait faire la différence, mais bien l'exercice du discernement auquel chacun devrait être convié après une information équitable.

Or les conditions d'un tel discernement ne me semblent pas avoir été réunies.

Je suis convaincu que l'enquête publique contribuera pleinement à rectifier cela.

Pour résumer,

- **Je suis opposé à l'option « demi-diffuseur Centre »,** pour des raisons

. **essentiellement objectives** (handicaps cités plus haut) : réponse brutale à l'objectif, au prix de

- risques humains élevés
- fortes nuisances environnementales
- coupure de la commune délibérément aggravée

. **mais également subjectives**

- différentiel de communication vis-à-vis de l'ensemble de la population du territoire entre l'opérateur, la Communauté d'agglomération et la commune de Reventin-Vaugris, en défaveur de cette dernière

- **Je suis favorable à l'option « demi-diffuseur Sud »,** pour des raisons

. **essentiellement objectives** (atouts cités plus haut) : réponse raisonnée à l'objectif, autorisant

- un risque humain considérablement réduit
- un impact environnemental atténué
- une liaison est-ouest de la commune maintenue, quoique déjà contrainte

sous réserve que les aménagements envisagés répondent effectivement aux normes de sécurité

. ***mais également subjectives***

- il me semble que la commune qui supportera le poids de l'ouvrage, au bénéfice premier des autres communes de l'agglomération et d'ailleurs, devrait a minima avoir la certitude que sa proposition a été équitablement analysée. En l'occurrence, en préalable à l'enquête publique, un autre mode opératoire aurait pu être proposé, passant par exemple par
  . la publication d'un comparatif objectif et équitable entre les deux options
  . voire l'organisation d'un réel débat contradictoire sous la garantie d'un professionnel proposé par la Commission Nationale du Débat Public.

Plus fondamentalement, s'agissant d'un projet d'utilité publique à l'échelle d'une communauté d'agglomération,

que signifie « faire communauté » sinon manifester sa solidarité (qui plus est à peu de frais puisque la solution Sud semble répondre aux objectifs de transit) en faveur des habitants de Reventin-Vaugris, les plus impactés par les nuisances du projet ?

En ce cas, si la commune de Reventin-Vaugris se montre effectivement solidaire de la Communauté d'agglomération en ne remettant pas en cause cet ouvrage sur son sol, la réciproque devrait être manifeste.

305
COURRIER ARRIVEE
30 MARS 2022
MAIRIE DE
REVENTIN-VAUGRIS

ECHANGEUR VIENNE SUD

Madame, Monsieur,

Etant agriculteurs sur la commune des Côtes d'Arey, nous nous permettons de porter une réserve quant au bien-fondé de cet échangeur qui va nuire à l'activité agricole par le grignotage de terres fertiles dont nous avons tous besoin aujourd'hui et encore plus dans l'avenir avec une population qui ne cesse de croître.

L'équilibre agricole sur ce secteur est lié entre les parcelles en coteaux de moins bonnes qualité avec celles de la plaine du Saluant, ce qui permet de maintenir un tissu agricole fort afin d'éviter la déprise et l'abandon de certaines zones, ne bradez pas notre agriculture qui depuis des siècles exploite ces surfaces, et, si elles sont perdues ne reviendrons jamais à l'agriculture.

La crise Ukrainienne actuelle doit faire réfléchir sur la dépendance alimentaire, donc se poser la question sur le bien-fondé à long terme et qui va bouleverser fortement et irréversiblement notre secteur déjà fragilisé.

La création d'un tel projet va encourager l'extension de la zone d'activité du Saluant dont on peut à juste titre se poser la question de son utilité, car on peut voir couramment des locaux vacants à louer sur certains secteurs.

De plus, nous nous permettons de pointer du doigt l'état catastrophique du réseau routier secondaire (départementale 131 coupée 8 fois en 2021 en raison des zones submergées lors des épisodes pluvieux intenses, en conséquence, tous les véhicules sont déviés par le centre village des Côtes d'Arey). Il n'a jamais été fait d'études approfondies sur ce secteur au vue de l'explosion du trafic auquel il faut s'attendre avec ce type de projet.

Dans un premier temps, ne faut-il pas privilégier les transports en communs, rouvrir la gare de Vaugris située à quelques centaines de mètre de ce projet, en un mot remettre en fonctionnement ce qui était opérationnel par le passé (ancienne gare de fret, ce qui désengorgerait Vienne et Ampuis).

Le télétravail aussi doit être privilégié par les citoyens, nous avons vu lors de la 1ère vague du Covid qu'il a bien fonctionné et, et qu'avec toutes les nouvelles technologies, il va prendre de plus en plus d'importance.

En résumé aucun des deux projets ne sont acceptables pour le monde agricole déjà malmené par l'urbanisation galopante sur notre secteur et par bien d'autres contraintes.

Pour vos enfants et les nôtres, prenez le temps de la réflexion car leur avenir en dépend, ne cédez pas aux querelles de territoires, prenez de la hauteur et réfléchissez à la cohérence entre les territoires.

RUF Olivier

TRAYNARD Nicolas

Plantier Vincent

PARPETTE Christophe

Pacallet gérald

316 Remis permanence du 30 mars 2021

Objet : enquête publique échangeur Vienne Sud

En tant qu'agriculteur, je m'oppose au projet du demi échangeur. Dans le passé, on a subi les expropriations consécutives à la construction du barrage, de la centrale d'épuration et de l'autoroute A7.

Aujourd'hui se profile l'expropriation dans la zone du Saluant.

On pense qu'il faudrait déplacer l'échangeur entre Chanas et Vienne et qu'il faudrait mûrir ce projet en fonction du trafic sur le territoire situé entre le Péage de Roussillon et Vienne (et pas uniquement entre Reventin Vaugris et Vienne)

L'équipe de Vienne Agglo veut s'approprier les terrains agricoles de la Plaine du Saluant sans mesurer l'impact des nuisances ni prendre en compte le bien-être des habitants de la commune. Cette zone devait être classée Espace Agricole Stratégique comme le mentionne la Chambre d'Agriculture dans son courrier du 7/09/2020, compléments

demandés par le Commissaire Enquêteur

Suggestions :

Il nous paraît plus judicieux d'implanter ce demi échangeur au sud d'Uberives sur Varèze.

Le rond point sur la RN7 et le pont sont bien dimensionnés (contrairement aux infrastructures de Reventin Vaugris)

Il diminuerait le flux de véhicules venant de l'agglomération roussillonnaise.

Nous nous opposons au projet de l'implantation de l'échangeur sur la commune de Reventin Vaugris.

En effet, la commune a déjà été impactée
- par les nuisances olfactives de la centrale d'épuration
- par les nuisances sonores provoquées par le terrain d'aviation, la ligne SNCF, la route nationale 7 et l'autoroute A7 et son péage qui concentrent un trafic toujours plus dense.

Notre maison est située le long de la nationale 7 et nous avons vu le trafic augmenter de façon importante (émanation des gaz d'échappement qui dégrade les murs et les façades et qui pollue l'air)

Si un échangeur était installé, on ne pourra que constater une augmentation de la circulation avec son cortège de camions, ce qui accroîtra les risques d'accidents pour les habitants de la commune notamment les écoliers, les collégiens les lycéens qui prennent le car le long de la route nationale 7 sans compter les autres usagers : cyclistes, motocyclistes, automobiles machines agricoles

On verra défiler une cohorte de camions de voitures, de cars aux heures de pointe

Par conséquent, la route nationale sera engorgée entre Reventin et Auberives sur Varèze avec son cortège de camions transportant des produits chimiques et autres produits dangereux venant de Saint Clair du Rhône.

De plus les lotissements situés près de l'installation sportive seront impactés par les nuisances olfactives, sonores et respiratoires.

Notons que Vinci Autoroute possède deux grands parkings (rue de la Grande Borne et rue de Roussillon) ce qui éviterait d'aménager de nouveaux parkings sur les terrains agricoles de la commune et qui nuirait à l'activité agricole de la commune.

Nous pensons que les agriculteurs contribuent à préserver un meilleur cadre de vie pour les riverains et les habitants de la commune.

En effet, nos communes voient arriver des citadins pour bénéficier d'une certaine tranquillité et d'un meilleur cadre de vie.

Si le site d'Auberives sur Varèze était retenu, il permettrait de préserver les zones habitées le long de la route nationale 7.

Ce projet permettrait un aménagement plus harmonieux du territoire.

La circulation serait fluidifiée sur cet axe et on verrait moins d'usagers s'engouffrer sur le péage de Reventin Vaugris très proche de Vienne et de Vernay.

Question: Serait-il judicieux de profiter de la modification du PLU nécessaire à cette opération pour replacer les terrains de la zone du Galuant en zone agricole?

ROUXEL Monique et Marc
86 Vieux Pavés
38121 Reventin Vaugris

M. Rouxel

307

Geneviève Coudois
208 chemin du Bois Rondet
38138 les Côtes d'Arey
tel. 06.14.14.43.80

Sujet :
Enquête sur le demi-échangeur.

Les Côtes d'Arey, le 30.03.22

Monsieur, Madame,

Je tiens à donner mon avis sur la réalisation du demi-échangeur autoroutier au sud de Vienne.

Il me semble absurde de persister sur ce projet qui coupe un village en deux, qui est proche d'un endroit où les enfants vont au gymnase ou au skate-club.

D'autre part le rond-point sur la N7 à ce niveau risque de ne protéger personne : embouteillages et déplacements risqués à ce niveau, impossibilité pour les secours d'intervenir etc...

Il est scandaleux de voir à quel point certains s'accrochent à cette solution, alors qu'une autre solution plus au sud serait beaucoup plus viable - moins d'habitations par exemple.

Croyez à mes sentiments déterminés.

G. Coudois

Reventin-Vaugris



Une équipe

- Représentative des différents quartiers
- Très investie dans le milieu associatif
- Expérimentée dans la gestion communale
- Immédiatement opérationnelle
- Réaliste, pragmatique et volontaire
- Avec un esprit constructif

Elisabeth Celard et son équipe

Déterminés à avancer ensemble

Chères Reventinoises, chers Reventinois,

Dimanche 8 janvier, vous allez élire l'équipe municipale qui gérera la commune pour les 3 prochaines années.

Nous sollicitons de nouveau votre confiance afin de continuer à mener les nombreuses actions entreprises depuis 2014 pour faire de Reventin-Vaugris un village toujours plus dynamique, plus agréable à vivre, plus solidaire et à l'écoute de ses habitants.

Cette élection ne doit pas être un référendum pour ou contre telle ou telle localisation de l'échangeur.

C'est un fait, l'État ne reviendra pas en arrière sur le choix du tracé. Ceux qui vous font espérer le contraire vous conduisent dans une impasse.

Alors que certains vous promettent un retour en arrière qui n'aura pas lieu, alors que d'autres n'ont pas assumé leurs responsabilités d'élus en préférant démissionner, nous avons choisi de continuer à faire des propositions d'aménagements pour améliorer l'intégration et le fonctionnement de l'échangeur voire d'améliorer la situation par rapport à ce qui existe actuellement.

Soyez assurés de notre volonté de continuer à peser de manière constructive dans les négociations à venir afin de défendre les intérêts des Reventinois.

Nous sommes plus que jamais, déterminés à avancer ensemble !

Elisabeth Celard et son équipe



Échangeur : les aménagements que nous avons négociés

Un projet attendu depuis plus de 30 ans :

– qui permettra aux Reventinois d'accéder directement et rapidement à l'autoroute pour se rendre à Lyon et en revenir,

– qui évitera que des milliers de véhicules traversent la commune au niveau du Grand chemin, du Grand pavé et de Vaugris pour aller prendre l'autoroute à Ampuis ou au nord de Vienne.

Nos propositions pour Reventin-Vaugris



Fiscalité

Nous nous engageons à **ne pas augmenter le taux communal des impôts** locaux jusqu'à la fin du mandat.

Seniors/ santé

Nous pérenniserons les **services en faveur des personnes âgées** : téléalarme, portage de repas...

Nous développerons des **moments conviviaux** : repas papotage, sorties, visites à domicile...

Nous **agrandirons le pôle médical** pour accueillir de nouveaux professionnels.

Nous mènerons une réflexion sur **une mutuelle de santé communale** pour les habitants intéressés.

Nous contacter

Par mail :
celard.elisabeth@gmail.com
Sur facebook :
Elisabeth Celard 2017-déterminés à avancer ensemble

Cadre de vie

Nous améliorerons l'**entretien de nos voiries** en doublant le budget annuel dès 2017.

Nous renforcerons la sécurité par la **création de trottoirs** (montée des Pétrières, centre village).

Nous rénoverons et nous renforcerons l'**éclairage public** partout sur la commune.

Nous poursuivrons l'**aménagement du centre village** : place du cimetière, cours de l'ancienne école.

Nous créerons 9 **nouveaux logements** à loyers modérés en centre village dont 2 pour personnes à mobilité réduite.

Nous mettrons en œuvre sur 3 ans notre plan d'**accessibilité des espaces et bâtiments publics**.

Nous **isolerons les bâtiments** de la commune au fur et à mesure des travaux.

Nous poursuivrons le raccordement du vieux pavés à l'**assainissement collectif**.

Nous ferons la **promotion de notre patrimoine** par la mise en valeur du chemin du Vieux pavé.

Nous continuerons à **défendre l'ouverture d'une halte ferroviaire à Vaugris et son parking relais**.

Nous demanderons au Département de **sécuriser les carrefours** du barrage et de la zone artisanale route des Côtes-d'Arey.

Nous créerons un **parking de covoiturage** vers la RN7 au niveau de la poste.

Communication

Nous vous tiendrons **régulièrement informés de l'actualité** de la commune et de ses dossiers, en particulier celui de l'échangeur.

École/Enfance/Jeunesse

Nous nous engageons à maintenir la **gratuité des Nouvelles Activités Périscolaires.**

Nous maintiendrons un **transport scolaire gratuit** avec une accompagnatrice.

Nous poursuivrons l'équipement de classes en **tableaux interactifs**.

Nous renforcerons la sécurité autour de l'école et dans le centre village par de la **vidéo protection**.

Nous installerons un **gazon synthétique** dans l'espace jeux de l'école.

Nous terminerons l'installation du **skate park** au stade.

Nous continuerons à proposer aux enfants et aux ados des **activités de loisirs de qualité** pendant les vacances scolaires dans le cadre du contrat enfance jeunesse intercommunal.

Nous continuerons d'**accueillir des jeunes en stage et en emplois d'été**.

Vie associative, économique et commerciale

Nous **réhabiliterons entièrement nos deux terrains de foot**.

Nous continuerons à **soutenir nos associations** (subventions, logistique...)

Nous créerons de **nouvelles salles associatives** mutualisables.

Nous défendrons nos commerces locaux et nous créerons **un nouvel espace de service** en centre village.

Nous poursuivrons nos **rencontres régulières avec les entreprises** de la commune

Nous développerons l'utilisation de **produits issus de l'agriculture locale** dans notre restaurant scolaire.

Imprimerie de la Tour Dauphinoise – 38780 Pont-Évêque



Elisabeth Celard et son équipe

Reventin-Vaugris

Déterminés à avancer ensemble

Elisabeth
Celard
Reventin-Vaugris
et son équipe
Déterminés
à avancer ensemble

Chères Reventinoises, chers Reventinois,

Ce dimanche 8 janvier, vous allez choisir l'équipe qui va gérer la commune jusqu'en mars 2020.

Ces élections font suite à une série de démissions au sein du conseil municipal pour protester contre le choix du comité de pilotage en faveur de la variante centre. **Un choix sur lequel l'Etat ne reviendra pas.**

La liste qui se présente en face de nous tente de vous faire croire que l'Etat reviendra en arrière sur le choix du tracé, **c'est faux**. Tout ce que cette liste risque de provoquer, c'est de refermer ce dossier et de geler ce projet attendu depuis plus de 30 ans par de nombreux Reventinois. **Ce projet n'est pas nouveau**, il était déjà évoqué lors de la création de l'autoroute, puis lors de la création de la zone du Saluant, puis lors de l'agrandissement de la barrière de péage.

En plus de permettre aux Reventinois d'avoir un accès direct à l'autoroute pour aller à Lyon et en revenir, **cet échangeur va permettre de réduire le trafic sur la RN7 dans la traversée de la commune mais aussi sur le pont du barrage et à Vaugris.** Nous avons par ailleurs obtenu que le trafic des véhicules empruntant le futur échangeur, en particulier les poids lourds, soit dévié depuis le rond-point de Chonas-l'Amballan via la route de l'aérodrome.

Risquer de bloquer ce projet, c'est condamner Reventin-Vaugris à l'asphyxie routière, c'est condamner les centaines de Reventinois qui vivent à proximité de la RN7 à voir passer devant chez eux un trafic toujours plus important.

Nous sommes conscients que l'emplacement de l'échangeur est susceptible d'occasionner un certain nombre de contraintes au niveau de son lieu d'implantation. C'est pourquoi nous avons obtenu des aménagements afin d'améliorer son fonctionnement et son intégration : installation d'un écran anti-bruit qui fera baisser le niveau sonore de l'autoroute par rapport à aujourd'hui, insertion paysagère du projet, création d'une voie sécurisée pour les vélos et les piétons sur le pont de l'autoroute.

Plutôt que de tout bloquer, nous avons préféré mener **une démarche constructive afin de défendre les intérêts des Reventinois**. Plutôt que de démissionner, nous avons choisi d'assumer nos responsabilités d'élus en continuant à travailler pour la commune et en négociant des aménagements pour l'échangeur.

Notre équipe, très investie dans la vie associative, est composée de femmes et d'hommes issus de tous les quartiers de Reventin-Vaugris. Expérimentés dans la gestion communale et immédiatement opérationnels, nous sommes prêts à assumer notre mission et nos responsabilités dans un esprit constructif.

Enfin, bien que l'échangeur soit au cœur de cette campagne électorale, nous insistons sur le fait que la vie de la commune ne se limite pas à ce projet. Nous souhaitons, avec votre confiance renouvelée, poursuivre les différents projets que nous avons entrepris pour faire de Reventin-Vaugris une commune toujours plus dynamique, solidaire, agréable à vivre et à l'écoute de ses habitants.

Nous sommes plus que jamais, déterminés à avancer ensemble. Nous comptons sur vous ce dimanche 8 janvier pour soutenir notre action.

Elisabeth Celard
et son équipe.

Les bureaux de vote, situés à la salle d'animation rurale (SAR) derrière la Mairie seront ouverts de 8h à 18h ce dimanche 8 janvier. Pour voter, penser à vous munir de votre carte d'identité.

308

Remis permanence du 30/3/22

FIAT Martial
Directeur d'école publique honoraire
2451, chemin de l'Aubressin
38121 – REVENTIN-VAUGRIS

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je viens de parcourir sur le site internet dédié les contributions à l'enquête publique que vous menez actuellement. J'ai pu constater que pour beaucoup de contributeurs, elle se limitait à un référendum pour ou contre la création d'un demi-échangeur au sud de Vienne. L'écrasante majorité voire la totalité, et j'en fais partie, est favorable à cette réalisation permettant l'accès et la sortie vers, et depuis, le nord de la vallée du Rhône. Mais les avis divergent quand il s'agit de choisir l'emplacement le plus cohérent pour réaliser cet équipement.
Un très grand nombre d'habitants de Reventin-Vaugris vous expliquent les nuisances considérables que le projet dans sa version « centre compacte » amèneraient à leur village. Alors pourquoi ce projet apparemment si néfaste est-il arrivé à enquête publique ?
Ancien élu de la commune (de 2001 à 2015), j'ai assisté à la première réunion publique sur le sujet, en juin 2016, réunion organisée par la société Vinci et la communauté d'agglomération, ViennAgglo à l'époque. Trois projets y étaient présentés : une variante « Nord », avec accès sur la RN7 dans la montée des grands pavés, une variante « Centre » devenue plus tard « Centre compacte » qui est celle présentée aujourd'hui à enquête, et une variante « Sud ». Une plaquette fournie aux participants présentait grâce à des pastilles de couleurs les avantages et inconvénients des trois projets. On put voir au premier coup d'œil que la solution centre avait les faveurs de la société Vinci : beaucoup de vert peu de rouge contrairement au Nord et surtout au Sud, visiblement trop cher à réaliser... A l'issue de cette réunion une « consultation » par cartes réponses et par internet devait indiquer aux organisateurs la solution préférée du public. Belle initiative démocratique, en apparence… Résultat : une très faible participation et une courte majorité qui se dégagea en faveur de l'option centre avec une quasi absence de réponse des habitants de Reventin-Vaugris qui pensaient sans doute que la position de leur conseil municipal, favorable à la version sud, suffirait à les protéger. Sauf que… suite à cette « consultation », un comité de pilotage fut mis en place qui commença à travailler sur la version centre et seulement sur la version centre puisque la « majorité » l'avait choisie !
La démission d'un grand nombre d'élus de Reventin-Vaugris fin 2016 et l'élection d'une équipe municipale hostile au projet centre (réélue en 2020) ne changea rien à l'affaire. Les élus reventinois ne purent jamais obtenir du comité de pilotage l'étude qu'ils firent réaliser d'une version sud moins coûteuse que celle du centre et surtout infiniment moins dommageable pour la vie communale de Reventin-Vaugris.
Voilà où nous en sommes. Malgré une réévaluation du coût des travaux de l'option centre, Vinci et l'agglomération n'ont pas changé de position.
L'exaspération de nombreux habitants des communes voisines à cause des difficultés du trafic local est compréhensible mais il faut raison garder : un échangeur au sud de Vienne en direction du nord est sans doute nécessaire, mais la vie (et donc l'avis) de la petite commune de Reventin-Vaugris doit être la principale préoccupation.

Avec mes respectueuses salutations

Martial FIAT

