



**RÉPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS DU COMMISSAIRE
ENQUÊTEUR**

SOMMAIRE

I. OBJET DE LA NOTE	3
II. QUESTIONS SUR LE LOTISSEMENT DE LA PLAINE	3
II.1. Sécurité	3
II.1.1. <i>il y a une forte inquiétude des habitants sur les dangers liés à la circulation des poids lourds qui empruntent le rond-point pour accéder à la voie d'insertion du diffuseur. Qu'en est-il vis-à-vis de la sécurité ?</i>	3
II.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE :	3
II.2. Bruit	4
II.2.1. <i>Il y a également une crainte au sujet du bruit engendré par l'augmentation du trafic sur ce rond-point au niveau des maisons existantes, notamment les plus proches. Comment ce sujet est-il traité et quels sont les effets réels au niveau de ces maisons ?</i>	4
II.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE :	4
II.2.3. <i>Comment pourrait-on améliorer l'exposition des riverains vis-à-vis du bruit généré par l'autoroute A 7 ? (prolongement du mur prévu ?)</i>	4
II.2.4. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE :	4
II.3. Ouvrage d'art.....	5
II.3.1. <i>Que peut-on dire de la capacité de l'ouvrage existant au-dessus de l'autoroute à répondre à l'augmentation du trafic</i>	5
II.3.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE :	5
III. QUESTIONS SUR LA PLAINE DES SPORTS	6
III.1. Nuisances.....	6
III.1.1. <i>Les utilisateurs des installations semblent se satisfaire de la situation existante vis-à-vis des nuisances générées par l'autoroute A 7 (merlon arboré). Dans quelles conditions pourrait-on rétablir cette situation avec le projet ?</i>	6
III.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE.....	6
III.2. Aménagement	6
III.2.1. <i>Qu'est-il prévu en matière de réaménagement des installations impactées par le projet (en termes d'aménagements et de démarche de co-construction)</i>	6
III.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE.....	6
IV. CHEMINEMENT MODES DOUX	7
IV.1. Gestion des croisements	7
IV.1.1. <i>Comment éviter le croisement des trafics entre les modes doux et les flux venant/allant à l'autoroute au niveau du rond-point « ouest » de la RD 131 ?</i>	7
IV.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE.....	7
IV.2. Aménagement complémentaire.....	8
IV.2.1. <i>Comment reconstituer un cheminement mode doux le long de la RD 131, sur la partie dite « des cotes d'Arej » qui est mise en impasse dans le cadre du projet ? Comment ce sujet sera-t-il géré avec les collectivités ?</i>	8
IV.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE.....	8
V. VARIANTE SUD D'AUBERIVE :	9
V.1. Historique du projet :	9
V.1.1. <i>Ce projet a-t-il été regardé dans le passé ? Quelles ont été les conclusions ?</i>	9
V.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE	9
VI. PEAGE	9
VI.1. Flux libre	9
VI.1.1. <i>Que pourrait apporter le dispositif de péage à flux libre (FreeFlow) et pourrait-il être développé dans le cadre de ce projet ?</i>	9
VI.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE.....	9
VI.2. Niveau de péage	9
VI.2.1. <i>Quand et comment sera déterminé le péage au niveau de ce diffuseur et peut-on avoir une estimation de son montant ?</i>	9
VI.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE.....	9
VII. ACQUISITIONS FONCIERES :	10
VII.1. Montant des acquisitions	10
VII.1.1. <i>Comment seront déterminés les montants des acquisitions foncières au niveau des propriétaires concernés ?</i>	10
VII.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE.....	10
VIII. QUESTIONS DE LA MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS	10

VIII.1. Estimation Financière.....	10
VIII.1.1. <i>L'estimation financière détaillée du projet intégrant toutes ses composantes</i>	10
VIII.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE	10
VIII.2. Trafic	10
VIII.2.1. <i>Les études de trafic (EGIS 2020) et éventuellement de plus récentes s'il en existe et l'étude dynamique demandée par la DIR CE</i> <i>10</i>	10
VIII.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE	10
VIII.3. Aménagement RD 131.....	11
VIII.3.1. <i>Le détail de l'aménagement de la RD 131 (dont l'ouvrage sur l'A7), de l'extrémité de la route de l'aérodrome, et de toutes les voies d'accès ainsi que les détails techniques des giratoires</i>	11
VIII.3.2. Réponse du MOA	11
VIII.4. Etude Air et Santé	11
VIII.4.1. <i>Une étude Air et santé de niveau 1 comme demandé par l'autorité environnementale</i>	11
VIII.4.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE	11
VIII.5. Visualisation 3D du projet.....	11
VIII.5.1. <i>La mise à disposition d'un accès en ligne aux outils de visualisation 3D du projet</i>	11
VIII.5.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE	11
VIII.6. Etude d'impact.....	11
VIII.6.1. <i>Une étude d'impact sur les thèmes sociaux et économiques</i>	11
VIII.6.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE	11
VIII.7. Péage à flux libre.....	11
VIII.7.1. <i>Une projection sur l'avenir avec le FREE FLOW</i>	11
VIII.7.2. Réponse du MOA	11

I. OBJET DE LA NOTE

Par courrier du 8 mai 2022, dans le cadre de l'enquête publique du complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7, le commissaire enquêteur désigné a sollicité, afin de finaliser son rapport d'enquête, le maître d'ouvrage ASF pour répondre aux questions suivantes :

- Lotissement La Plaine :
 - Sécurité : Il y a une forte inquiétude des habitants quant aux dangers potentiels liés à la circulation des poids lourds qui emprunteraient le rond-point pour accéder à la voie d'insertion du diffuseur. Qu'en est-il vis-à-vis de la sécurité ?
 - Bruit :
 - Il y a également une crainte au sujet du bruit engendré par l'augmentation du trafic sur ce rond-point au niveau des maisons existantes, notamment les plus proches. Comment ce sujet est-il traité et quels sont les effets réels au niveau de ces maisons ?
 - comment pourrait-on améliorer l'exposition des riverains vis-à-vis du bruit généré par l'autoroute A 7 ? (prolongement du mur prévu ?)
 - Ouvrage d'art : Que peut-on dire de la capacité de l'ouvrage existant au-dessus de l'autoroute à répondre à l'augmentation du trafic ?
- Plaine des sports
 - Les utilisateurs des installations semblent se satisfaire de la situation existante vis-à-vis des nuisances générées par l'autoroute A 7 (merlon arboré). Dans quelles conditions pourrait-on rétablir cette situation avec le projet ?
 - Qu'est-il prévu en matière de réaménagement des installations impactées par le projet (en termes d'aménagements et de démarche de co-construction)
- Cheminement modes doux :
 - Comment éviter le croisement des trafics entre les modes doux et les flux venant/allant à l'autoroute au niveau du rond-point « ouest » de la RD 131 ?
 - Comment reconstituer un cheminement mode doux le long de la RD 131, sur la partie dite « des cotes d'Arey » qui est mise en impasse dans le cadre du projet ? Comment ce sujet sera-t-il géré avec les collectivités
- Variante Sud d'Auberive :
 - Ce projet a-t-il été regardé dans le passé ? Quelles ont été les conclusions ?
- Péage :
 - Que pourrait apporter le dispositif de péage à flux libre (FreeFlow) et pourrait-il être développé dans le cadre de ce projet ?
 - Quand et comment sera déterminé le péage au niveau de ce diffuseur et peut-on avoir une estimation de son montant ?
- Acquisitions foncières :
 - Comment seront déterminés les montants des acquisitions foncières au niveau des propriétaires concernés ?
- Questions posées par Madame le maire de Reventin-Vaugris en début d'enquête, à savoir :
 - l'estimation financière détaillée du projet intégrant toutes ses composantes ;
 - les études de trafic (EGIS 2020) et éventuellement de plus récentes s'il en existe et l'étude dynamique demandée par la DIR CE ;
 - le détail de l'aménagement de la RD 131 (dont l'ouvrage sur l'A7), de l'extrémité de la route de l'aérodrome, et de toutes les voies d'accès ainsi que les détails techniques des giratoires ;
 - une étude Air et santé de niveau 1 comme demandé par l'autorité environnementale ;
 - la mise à disposition d'un accès en ligne aux outils de visualisation 3D du projet ;
 - une étude d'impact sur les thèmes sociaux et économiques ;
 - une projection sur l'avenir avec le FREE FLOW.

Le présent document a pour vocation d'apporter les réponses du maître d'ouvrage aux questionnements du commissaire enquêteur.

II. QUESTIONS SUR LE LOTISSEMENT DE LA PLAINE

II.1. Sécurité

II.1.1. il y a une forte inquiétude des habitants sur les dangers liés à la circulation des poids lourds qui empruntent le rond-point pour accéder à la voie d'insertion du diffuseur. Qu'en est-il vis-à-vis de la sécurité ?

II.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE :

A l'heure actuelle le carrefour entre la RD131 et le chemin des Petrières (chemin communal) admet les caractéristiques suivantes (cf photographies ci-après) :

- la RD131, franchie actuellement l'autoroute A7 avec un profil en courbe à la sortie de l'ouvrage ;
- le carrefour est un « carrefour en T » ;
- vitesse maximale autorisée est de 70 km/h ;
- les dispositifs de sécurité sont des glissières métalliques avec des discontinuités en particulier sur le bord de la chaussée du côté du bâtiment des services techniques communaux ;
- lors des comptages trafic réalisés par VINCI Autoroutes en 2019, semaine de 19/11 au 25/11, 160 poids lourds par jours, toutes catégories confondues, circulent chaque jour sur cette route.



Figure 1: Carrefour RD131/Chemin des Petrières en situation actuelle

De la connaissance du maître d'ouvrage, malgré cette configuration peu favorable, ce carrefour n'a pas fait l'objet d'incident particulier engageant un poids lourd et mettant en péril les installations riveraines présentes sur le site.

En situation projet le carrefour est réaménagé de la manière suivante :

- un carrefour giratoire (rond-point) est créé en conformité avec les normes en vigueur pour permettre l'ensemble des mouvements ;
- la RD131 est redressée en arrivée sur le giratoire, améliorant ainsi la lisibilité de l'aménagement par les usagers ;
- la vitesse maximale autorisée est réduite à 50 km/h sur la RD 131 et les vitesses pratiquées à l'arrivée sur le giratoire seront bien moins importantes
- les dispositifs de sécurité sont :
 - entièrement renouvelés et transformés en glissières bétons afin d'assurer un niveau de retenue plus élevé que les glissières métalliques actuelles ;



Figure 2: Carrefour RD131/Chemin des Petrières en situation projet - source maquette ASF

- implantés en conformité avec l'arrêté du 2 mars 2009 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers soumis à l'obligation de marquage CE, modifié par l'arrêté du 28 août 2014.
- les interruptions existantes sont supprimées sur les bords de chaussée à proximité des bâtiments existants.

De plus, le trafic projeté sur la RD131 à cet endroit, en 2025, est de l'ordre de 7850 véh/jours dont 3% de PL (étude de trafic EGIS 2020) soit environ 235 PL par jour.

Cette situation présente une évolution du nombre de poids lourds sur ce carrefour ne remettant pas en cause son dimensionnement. En ce sens, la sécurité des usagers sur le carrefour n'a fait l'objet de remarques ni de la part de l'exploitant de la RD131 (CD 38) ni de la part des services compétents de l'Etat en charge de la sécurité routière lors des différentes phases d'instruction du dossier.

En conclusion, au regard des éléments présentés ci-avant, l'aménagement proposé améliorera la perception pour les usagers du carrefour RD131/chemin des Petrières et les dispositifs de retenue tout en réduisant les vitesses pratiquées. Ces éléments sont de nature à augmenter la sécurité de l'ensemble des usagers et riverains par rapport à la situation actuelle.

II.2. Bruit

II.2.1. Il y a également une crainte au sujet du bruit engendré par l'augmentation du trafic sur ce rond-point au niveau des maisons existantes, notamment les plus proches. Comment ce sujet est-il traité et quels sont les effets réels au niveau de ces maisons ?

II.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE :

Concernant l'évolution de l'ambiance acoustique au droit du carrefour RD131/Chemin des Petrières liée au projet de demi-diffuseur, le dossier d'enquête publique présente l'ensemble des informations sur cette thématique aux endroits suivants :

- **PIÈCE B.03 : DESCRIPTION DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉ DE MANIÈRE NOTABLE PAR LE PROJET ET DE SON ÉVOLUTION EN CAS DE MISE EN OEUVRE DU PROJET :**
 - p168 et suivantes est présenté l'ambiance acoustique existante sur le site projet. Il est à noter qu'un prélèvement acoustique a été réalisé au droit du lotissement de la plaine permettant la meilleure représentation de l'ambiance sonore existante sur le site ;
- **PIÈCE B.04 : DESCRIPTION DES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET ET DES MESURES PRÉVUES (ERC) :**
 - p264 et suivantes, sont présentées l'ensemble des modélisations acoustiques réalisées pour le projet. En particulier elles présentent conformément aux dispositions du code de l'environnement les situations avec et sans projet à la date de mise en service et à la date de mise en service + 20ans. Il est à noter que l'ensemble des habitations du lotissement de la plaine sont représentées par un récepteur distinct ;
- **B.07 - MÉTHODES UTILISÉES POUR ÉTABLIR L'ÉTAT INITIAL ET ÉVALUER LES INCIDENCES DU PROJET :**
 - p337 et suivantes, les méthodologies pour la réalisation de l'étude.

Les termes de l'étude d'impact menée et l'état des lieux acoustique du projet présentés au Chapitre VII de l'étude d'impact prévois les éléments suivants :

« Pour les façades arrière des habitations en retrait mais exposées au projet de demi-échangeur, la contribution de la voie nouvelle reste inférieure à l'objectif de 60dB(A). Aucune protection n'est à mettre en œuvre pour ces habitations.

Les niveaux de bruit avec en façades des habitations actuellement exposées aux voiries existantes (RN7 et RD131) sont supérieurs à 65dB(A) de jour et à 60 dB(A) de nuit (voir supérieurs à 70dB(A) de jour et 65 dB(A) de nuit correspondant à un point noir bruit de jour comme de nuit) caractérisant une zone d'ambiance non modérée voir bruyante mais l'augmentation du niveau de bruit due au projet reste inférieure à 2 dB(A), voir diminuent de 0,1 à 1,9 dB(A).



Figure 3: Visualisation du mur prévu - source Maquette ASF

Réglementairement, aucune protection n'est due pour ces bâtiments. Néanmoins, ASF a proposé des protections pour améliorer la situation existante au droit du lotissement de la Plaine. »

II.2.3. Comment pourrait-on améliorer l'exposition des riverains vis-à-vis du bruit généré par l'autoroute A 7 ? (prolongement du mur prévu ?)

II.2.4. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE :

Les réflexions sur le dimensionnement de la protection acoustique (écran) mise en place dans le cadre du projet ont été précisées dans les réponses du maître d'ouvrage aux remarques à l'autorité environnementale (CGEDD) est sont disponibles dans la pièce B11 du dossier d'enquête :

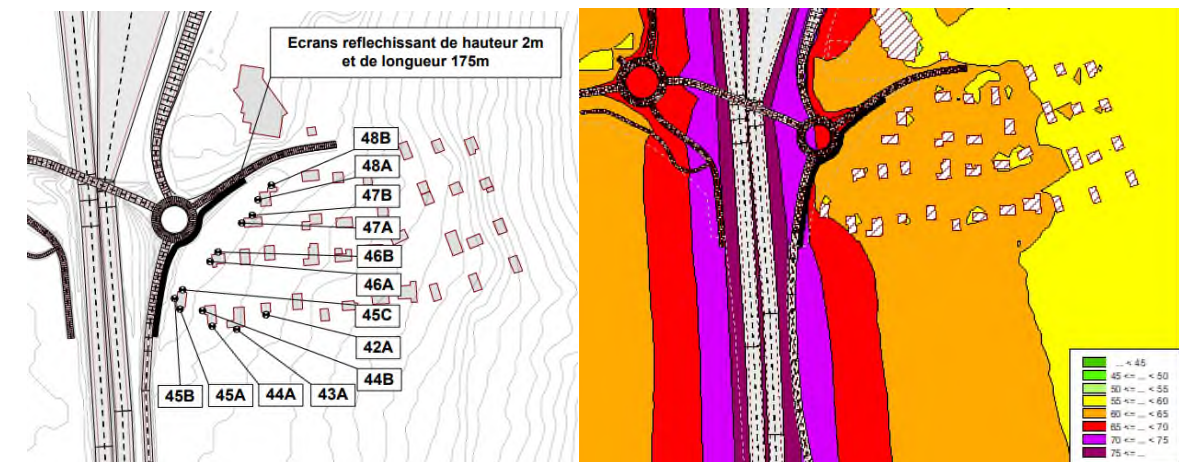
« Modélisation acoustique de l'écran

L'autorité environnementale questionne sur le choix du dispositif de protection à la source et de la mise en place d'une isolation de façade complémentaire.

➤ *Choix du dispositif de l'écran*

Pour rappel, même sans nécessité réglementaire, et dans une démarche volontariste suite à la concertation L103-2 ; pour améliorer la situation existante, le maître d'ouvrage intègre la mise en place, comme mesure d'accompagnement, une protection au droit du lotissement de la Plaine sur Reventin-Vaugris, constructions situées à proximité immédiate du demi-diffuseur et du carrefour giratoire permettant l'accès à l'entrée sur l'autoroute en direction de Lyon.

L'écran réfléchissant présente une hauteur de 2 m et une longueur de 175 m. Les niveaux de bruit avec le dispositif de protection présentent une diminution significative de 0 à -5,4 dB(A) de jour et de -0,1 à -6,1 dB(A) de nuit à l'horizon 2045 (mise en service +20 ans).



(isophone de nuit 22h-6h à +20 ans après la mise en service – extraits de l'étude d'impact)

La conception et le choix du dispositif de protection constituent un équilibre entre :

- la performance acoustique ;
- les emprises foncières nécessaires et en particulier agricoles.
- l'insertion paysagère vis-à-vis des habitations (écran situé au Sud-Est des constructions existantes) ;
- la tenue géotechnique du dispositif (écran implanté en tête de talus) ;

Pour cela, différentes longueurs d'écrans et différentes hauteurs ont été testées (2 / 2,5 / 3 / 3,5, 4m).

L'écran retenu permet de protéger 12 récepteurs, de façon satisfaisante, mais ne l'est pas pour le récepteur 45A.

Pour réussir à protéger le récepteur 45A, il aurait fallu :

- un écran de 255m avec une hauteur de 4m ;
- un écran de 350m avec une hauteur de 3,5 m ;
- un écran de 170m nécessitant une hauteur de 3,5 m, en combinaison avec un écran de 180m et une hauteur de 2m. ;
- un écran de 170m nécessite une hauteur de 3,5m le long de la RD131, en combinaison avec un écran de 130m et de hauteur 2m au droit du chemin des Perrières.

En résumé, le récepteur 45A ne peut pas être protégé de manière satisfaisante avec un seul écran car il faudrait étendre son emprise de manière très conséquente le long de la RD131 générant des emprises importantes sur une parcelle agricole, des acquisitions, mais aussi des hauteurs de l'écran bloquant les perceptions paysagères pour les habitations et pouvant engendrer également une perte de luminosité pour les riverains du lotissement de la Plaine.

Aussi, une isolation de façade complémentaire pour ce récepteur est la solution la plus adaptée à la situation existante.

Toujours dans une démarche volontariste, ASF intègre la protection complémentaire du récepteur 45A par une isolation de façade.

Pour information sont présentés ci-dessous les effets de la réhausse à 4m de l'écran et son prolongement le long de la RD131 :

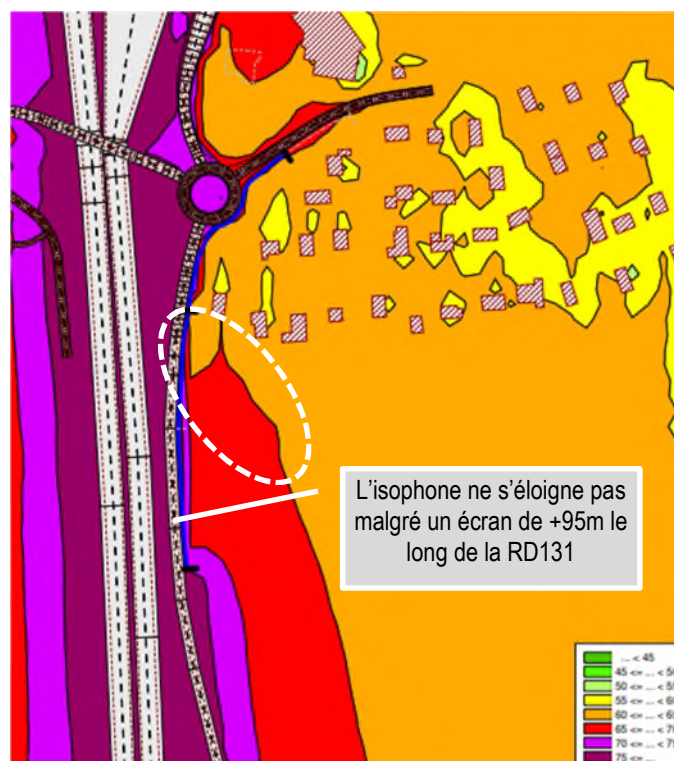
Solution initiale à +20 ans après la mise en service

(Écran de 255 m et 4m de haut)



Solution optimisée 20 ans après la mise en service

(Écran de 255 m et 4m de haut)



L'isophone ne s'éloigne pas malgré un écran de +95m le long de la RD131

Réduction

MR 28 : Protections complémentaires contre le bruit (isolations de façade)

Classification

R2.2b - Mesure de réduction technique spécifique à la phase exploitation

Description

Le projet intègre la mise en place d'isolations de façade pour le récepteur 45A, dans la mesure où l'isolement projeté par les dispositifs à la source ne permettrait d'atteindre une réduction suffisante en lien avec le propriétaire.



L'isolement nécessaire et/ou la gamme d'isolement à mettre en œuvre en cas de travaux est de 30 dB(A).

Coût

10 000 € (45A) + 40 000 € (21A, 22A, 24A et 31A voir ci-dessous)

Amélioration du projet « Centre Compacte » 2021

Dans la réponse à l'avis de l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre une isolation de façade complémentaire pour les habitations 21A, 22A, 24A et 31A identifiées en point noir de bruit (dans la mesure où l'isolation existante ne serait pas suffisante) (cf. Pièce B.11).

En conclusion, il est nécessaire de rappeler que le projet, n'induit de modification significative de l'ambiance sonore et ne porte aucune obligation réglementaire sur le sujet. Après différents tests, en hauteur comme en longueur, le maître d'ouvrage propose une solution de mur acoustique permettant d'améliorer sensiblement l'ambiance acoustique existante pour les riverains du lotissement de la Plaine.

Cependant, dans la mesure de l'espace disponible dans le domaine public routier existant, il pourrait être envisagé de prolonger l'écran proposé par une haie végétale. Cette disposition serait à valider (opportunité d'usage, technique et financière) avec le conseil départemental de l'Isère gestionnaire de la RD131 et ne modifiera pas les dispositions prévues lors de l'enquête publique.

II.3. Ouvrage d'art

II.3.1. Que peut-on dire de la capacité de l'ouvrage existant au-dessus de l'autoroute à répondre à l'augmentation du trafic

II.3.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE :

L'ouvrage d'art rétablissant la RD131 au-dessus de l'autoroute A7 a été conçu avec des règlements techniques permettant de supporter l'ensemble des trafics encadrés par le code de la route.

La réalisation du projet ne remet pas en cause cette disposition. Ainsi, l'ouvrage d'art reste dimensionné pour supporter le trafic de la RD131 et ce sans lien avec l'augmentation du trafic prévisible à la suite de la réalisation du projet.

De plus, il est à noter que l'implantation d'un écran acoustique n'est pas la seule disposition prévue par le MOA dans le cadre des mesures de réduction des nuisances locales existantes. Ainsi, le dossier d'enquête publique intègre les dispositions suivantes :

III. QUESTIONS SUR LA PLAINE DES SPORTS

III.1. Nuisances

III.1.1. Les utilisateurs des installations semblent se satisfaire de la situation existante vis-à-vis des nuisances générées par l'autoroute A 7 (merlon arboré). Dans quelles conditions pourrait-on rétablir cette situation avec le projet ?

III.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

La bretelle d'entrée sur l'autoroute telle que prévu au projet présente, au niveau de la chaussée, le profil en long suivant :

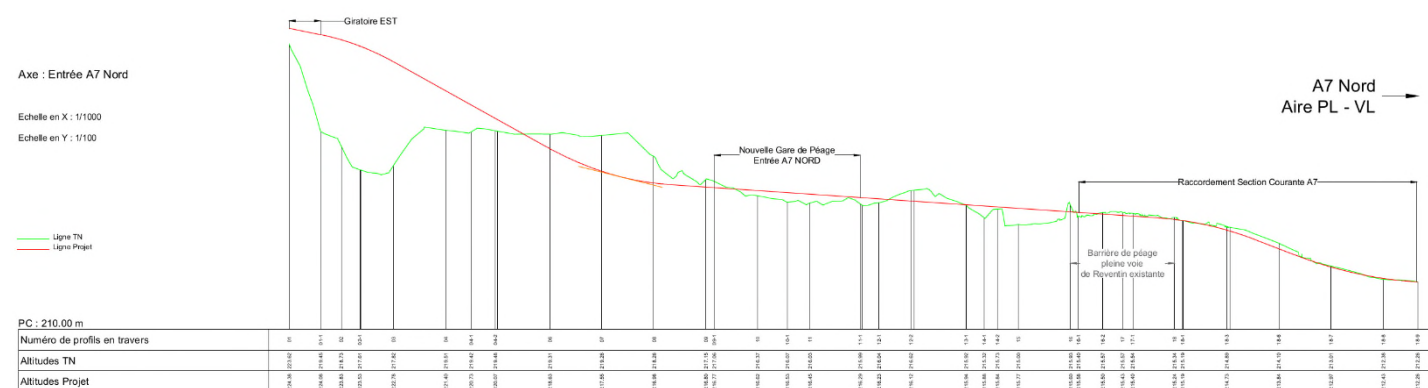


Figure 4: Profil en long de la bretelle d'entrée sur l'autoroute

Il peut être remarqué que la future bretelle a un profil quasiment similaire au terrain naturel actuel à l'exception de l'arrivée au giratoire Est (partie gauche du graphique), où le projet nécessite la réalisation d'un mur de soutènement.

A la lecture du profil en long, le point le plus défavorable de la bretelle à réaliser par rapport au terrain existant se situe à une cote de l'ordre de 217m NGF quand le merlon actuel est à une cote de l'ordre de 219 m NGF présentant une différence d'environ 2m.

Afin de maintenir une barrière visuelle entre la plaine des sports et l'autoroute, le maître d'ouvrage a proposé un écran paysager d'une hauteur de 2m, implanté entre la bretelle et les installations sportives, il peut ainsi être affirmé que la bretelle ne dégradera pas la ligne de crête du merlon existant et ne présentera donc pas de différence significative de perception pour les usagers de la plaine sportive par rapport à l'autoroute existante.

Il est à noter que le talus entre la bretelle et la plaine sportive sera planté d'arbres de hautes tiges, identiques à ceux existant sur le site et permettant, à termes, de recouvrir un couvert végétal de ces espaces et assurant une transition paysagère entre la bretelle et la plaine sportive de la commune.

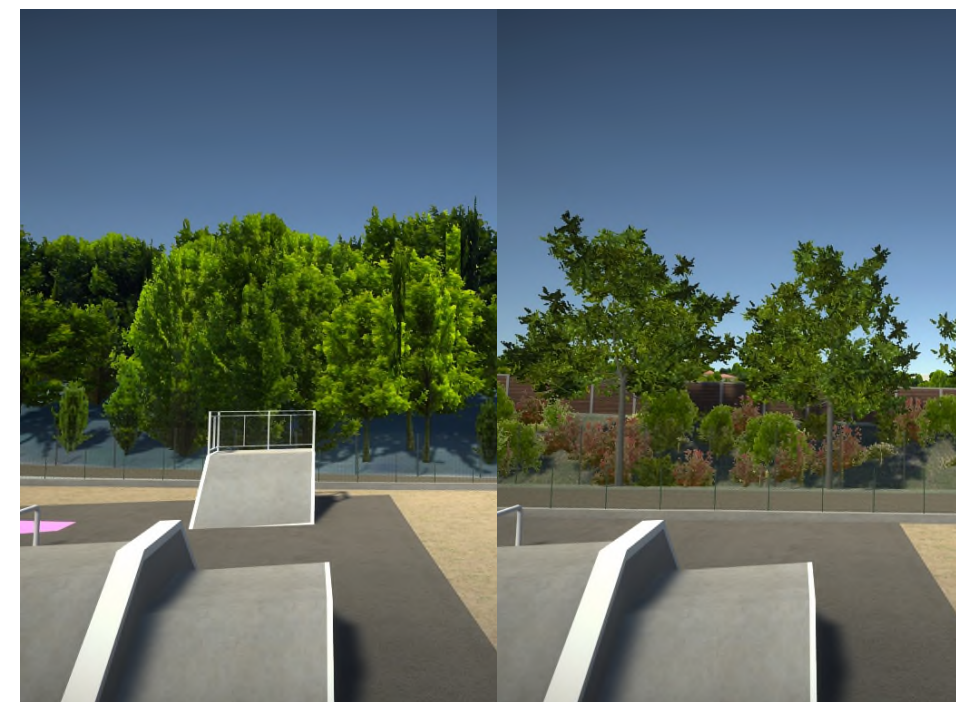


Figure 5: Mise en situation Avant/Après projet au niveau de la plaine sportive - extrait de la maquette du MOA

III.2. Aménagement

III.2.1. Qu'est-il prévu en matière de réaménagement des installations impactées par le projet (en termes d'aménagements et de démarche de co-construction)

III.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

Il est important de rappeler qu'entre la concertation du public sur le projet en 2016 et l'enquête publique en 2022, le maître d'ouvrage a maintenu le dialogue avec la commune de Reventin-Vaugris (10 réunions se sont tenues) afin d'assurer l'émergence d'aménagement cohérents avec les différents usages et besoins du territoire.

Malgré un dialogue continu avec les représentants locaux, aucun travail au sujet des incidences sur les installations et surtout des réaménagements possibles n'a pu être mené.

Néanmoins, sur le réaménagement des équipements de la plaine des sports, le maître d'ouvrage a intégré une mesure de compensation, décrite à la page 254 de la pièce B du dossier d'enquête :

Compensation	MC 1 : Réaménagement du complexe sportif
Classification	Non classée (« guide d'aide à la définition des mesures ERC », Théma, 2018)
Description	Une proposition de réaménagement du complexe sportif sera précisée dans le cadre des opérations foncières en lien avec la mairie de Reventin-Vaugris. La réalisation du projet constitue une opportunité de requalification d'équipements existants. Le projet contribue à l'activité du territoire (effets positifs) sur le plan économique par les retombés directes et indirectes liées aux chantiers (commerce de proximité, restauration...).
Estimation	80 000 € HT

Le maître d'ouvrage reste, en amont du démarrage des travaux de la bretelle d'entrée, à disposition de la commune et des associations pour engager le travail de co-construction sur ce sujet.

IV. CHEMINEMENT MODES DOUX

IV.1. Gestion des croisements

IV.1.1. Comment éviter le croisement des trafics entre les modes doux et les flux venant/allant à l'autoroute au niveau du rond-point « ouest » de la RD 131 ?

IV.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

L'état actuel des cheminements modes doux sur la RD131 est le suivant :

- les mobilités douces doivent emprunter la RD131 qui est actuellement limitée à 70km/h avec des virages marqués de part et d'autre du pont sur l'A7 ;
- les cyclistes doivent rouler directement sur la chaussée, mêlés au trafic, tandis que les piétons empruntent, quand ils existent, des trottoirs réduits séparés du trafic par une simple bordure ou une glissière métallique.



Figure 6: Photographies de la RD131 à l'état actuel

En revanche, le projet soumis à enquête publique prévoit :

- la création de deux giratoires permettant de réduire la vitesse des futurs usagers à cet endroit, à moins de 50km/h ;
- la séparation des flux motorisés des flux non motorisés via la création d'un cheminement mode doux formalisé d'une largeur de 3m (réduite à 2.4 m sur l'ouvrage de franchissement de l'A7) derrière un dispositif de retenue en béton.
- des traversées modes doux dans les conditions suivantes :
 - elles évitent les bretelles autoroutières permettant de ne pas rencontrer directement le trafic à destination ou en provenance de l'échangeur ;
 - elles sont assurées à niveau par des passages piétons au droit des giratoires où la vitesse des automobilistes est la plus faible et la visibilité est la meilleure pour tous les usagers ;
 - les passages se font au niveau de l'îlot du giratoire permettant aux usagers de traverser en deux demi-chaussées.

Ces aménagements permettront d'améliorer les conditions de circulation des usagers de modes doux sur la RD131 et d'assurer des déplacements adaptés à la densité de la circulation routière et douce attendue localement.

En ce sens, la sécurité des usagers doux n'a fait l'objet de remarques ni de la part de l'exploitant de la RD131 (CD 38) ni de la part des services de l'Etat en charge de la sécurité routière lors des différentes phases d'instruction du dossier.

Cependant, si l'opportunité était confirmée en lien avec le gestionnaire de la RD131 et la commune de Reventin, des renforcements de signalisation pourraient être intégrés au projet (plateforme de traversée, enrobés de couleurs, ...)



Figure 7: Illustration du cheminement modes doux en situation projet - extrait de la maquette du MOA

Concernant un évitement des traversées piétonnes « à niveau » des voiries locales.

Un tel évitement pourrait de faire par passage inférieur (tunnel sous la voirie existante) ou passage supérieur (passerelle au-dessus de la voirie existante).

Afin d'accéder à ces éventuels ouvrages pour les modes doux les dispositions suivantes seraient à prévoir :

- concernant les passages inférieurs, il serait nécessaire de creuser le profil en long du chemin d'environ 4m (un gabarit d'environ 3 m pour les piétons et 1m pour la structure de chaussée) sous la voie à franchir. Avec une pente moyenne de 3% pour permettre un accès aux personnes à mobilité réduite, une rampe de 80m serait nécessaire de chaque côté du passage ainsi que des escaliers (la mise en place d'ascenseur ne paraissant pas pertinent en milieu inter-urbain).
- concernant les passages supérieurs, il serait nécessaire de réhausser le profil du chemin d'environ 7m (un gabarit d'environ 6 m pour les véhicules sur la voirie et 1m pour la structure de l'ouvrage) au-dessus de la voie à franchir. Avec une pente moyenne de 3% pour permettre un accès aux personnes à mobilité réduite, une rampe de 140m serait nécessaire de chaque côté du passage ainsi que des escaliers (la mise en place d'ascenseur ne paraissant pas pertinent en milieu inter-urbain).

De telles solutions auraient pour conséquences :

- d'augmenter très significativement les emprises foncières du projet et ses impacts comme l'intégration paysagère du projet ;
- d'augmenter sensiblement les distances à parcourir par les modes doux pour emprunter ces aménagements et en complexifierait l'usage ;
- d'augmenter significativement le coût du projet ;
- de faire peser aux collectivités locales la charge de la gestion et de l'entretien de ces équipements complémentaires.

Ainsi, il a été proposé par le MOA de réaliser des franchissements à niveaux pour les modes doux.

Ces dispositions n'ont fait l'objet de remarques ni de la part de l'Etat au titre de la sécurité routière ni des gestionnaires des RD et des futurs cheminements doux lors des différentes phases d'instruction du dossier.

IV.2. Aménagement complémentaire

IV.2.1. Comment reconstituer un cheminement mode doux le long de la RD 131, sur la partie dite « des côtes d'Arey » qui est mise en impasse dans le cadre du projet ? Comment ce sujet sera-t-il géré avec les collectivités ?

IV.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

Dans le cadre du projet, la route des côtes d'Arey (ancienne RD131), est mise en impasse pour assurer le maintien de l'accès des riverains à leurs propriétés.

Cette route en impasse sera prolongée par une piste permettant la desserte des parcelles agricoles présentes entre la future bretelle autoroutière et la RN7.

Cette piste peut-elle être connectée au cheminement modes doux prévus sur la RD131 au nord du giratoire Est du projet ? (cf. plan de principe suivant)



Figure 8: Plan de principe d'un rétablissement du cheminement modes doux via la route des côtes d'Arey

A l'heure actuelle, le terrain naturel (champs) est à une cote altimétrique d'environ 218 m NGF tandis que le futur giratoire se situe à une cote de 224m NGF ce qui représente une différence de dénivelé d'environ 6 m.

Il serait possible, pour rattraper une telle pente, de créer une rampe d'environ 40m (pente de 15% environ) dont le schéma de principe serait le suivant :

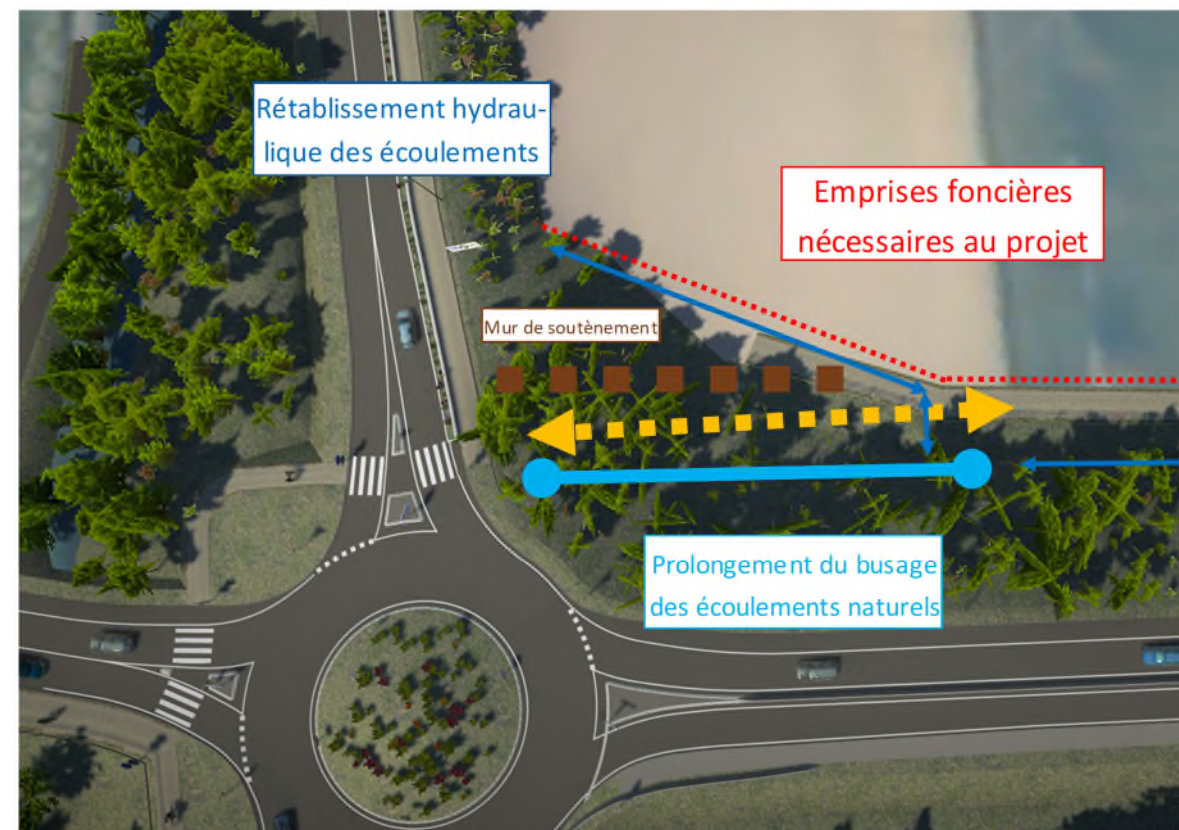


Figure 9: Illustration du principe de rétablissement

Une telle disposition aurait pour conséquences :

- de nécessiter la mise en place d'un mur de soutènement pour maintenir l'aménagement dans les emprises foncières existantes ;
- de nécessiter le prolongement d'un ouvrage hydraulique et la gestion complémentaires des eaux de ruissellement de la rampe d'accès ;
- de donner un statut public à la voie empruntée, initialement prévu comme un rétablissement aux parcelles agricoles, et d'en désigner un gestionnaire local ;
- d'échanger avec les agriculteurs à la meilleure gestion des interactions sur ce chemin qui supporterait des cheminements doux et des cheminements agricoles.

Si une telle opportunité (d'usage, technique et financière) était confirmée par les parties prenantes intéressées par un tel aménagement, sa mise en place ne devrait pas remettre en cause le projet et les impacts tels que présentés dans le dossier d'enquête publique.

V. VARIANTE SUD D'AUBERIVE :

V.1. Historique du projet :

V.1.1. Ce projet a-t-il été regardé dans le passé ? Quelles ont été les conclusions ?

V.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

Ce point sur la complétude du ¼ d'échangeur existant à Auberive a été en particulier évoqué lors de la concertation publique sur le projet en 2016.

Il a été répondu dans le cadre du bilan de la concertation p22 :

« Les autres projets évoqués dépassent le cadre de la concertation publique relative à la création du demi-échangeur de Vienne Sud et relèvent des compétences des collectivités locales. »

En effet, comme le présente le dossier d'enquête publique dans la pièce A page 43, seulement 37% des futurs usagers de l'échangeur de Vienne Sud ont pour origine un lieu au sud du quart d'échangeur d'Auberive existant.

En ce sens la complétude de l'échangeur d'Auberive ne répondrait pas aux objectifs et fonctionnalités fixés pour le projet de Vienne Sud, c'est pourquoi une éventuelle complétude de ce dernier n'a pas considérée comme une alternative au projet et nous étudiée dans le cadre du présent dossier.

VI. PEAGE

VI.1. Flux libre

VI.1.1. Que pourrait apporter le dispositif de péage à flux libre (FreeFlow) et pourrait-il être développé dans le cadre de ce projet ?

VI.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

Le passage en freeflow – ou flux libre en français, de l'échangeur ne fait pas partie du programme transmis à l'enquête publique, programme validé par le ministère de la transition écologique

Il est à noter que le projet prévoit cependant la réalisation d'une voie de télépéage à 30 km/h sur chacune des bretelles du demi-échangeur.

Un éventuel passage à cette technologie permettrait de réduire les emprises des gares de péage des bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur.

VI.2. Niveau de péage

VI.2.1. Quand et comment sera déterminé le péage au niveau de ce diffuseur et peut-on avoir une estimation de son montant ?

VI.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

Ces éléments sont présentés p39 de la pièce A du dossier d'enquête :

« Le système de péage est dit « ouvert », c'est-à-dire que les usagers s'acquittent de leur trajet en entrée ou en sortie. Le prix du péage sera fixé par l'État, dans les mois précédents la mise en service du demi-diffuseur de Vienne Sud. »

Il peut être ajouté que le péage de l'échangeur sera cohérent avec les péages existants aux barrières de Condrieu (échangeur n°10) et Auberive.

VII. ACQUISITIONS FONCIERES :

VII.1. Montant des acquisitions

VII.1.1. Comment seront déterminés les montants des acquisitions foncières au niveau des propriétaires concernés ?

VII.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

Le montant des acquisitions foncières tel que présenté à la page 53 de la pièce A du dossier d'enquête est issu de l'estimation sommaire et globale du Domaine (Novembre, 2021), réalisée sur la base des classements des terrains dans le document d'urbanisme de la commune compris dans l'emprise du projet.

Cette estimation conservatoire sera détaillée par les services de France Domaine, pour la suite de la procédure d'acquisition foncière et permettra de fixer l'indemnité de chaque propriétaire.

L'estimation sommaire et globale réalisée par les services de l'Etat est fournie en p92 et suivantes de la pièce A du dossier d'enquête publique.

VIII. QUESTIONS DE LA MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

VIII.1. Estimation Financière

VIII.1.1. L'estimation financière détaillée du projet intégrant toutes ses composantes

VIII.1.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique d'un projet doit être constitué conformément aux dispositions des articles R.112-4 à R.112-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'appréciation sommaire des dépenses mentionnée dans la liste des pièces à fournir doit faire apparaître, de manière la plus juste possible, le coût total de l'opération, soit :

- le coût des travaux, des ouvrages et des aménagements projetés ;
- le coût des acquisitions foncières ;
- le coût des mesures compensatoires (préservation du sol, protection acoustique, signalisation, éclairage, sécurité, ...).

A l'état de ces dépenses publiques, il convient d'ajouter la prise en charge par le maître d'ouvrage du coût du projet (participation d'autres collectivités, subventions, emprunts...).

Ces éléments sont présentés dans la pièce A du dossier d'enquête. L'estimation détaillée n'apporte pas d'éléments supplémentaires pour la bonne compréhension du public et sera fiabilisée au niveau de la conception détaillée suite à l'enquête publique sur le programme.

VIII.2. Trafic

VIII.2.1. Les études de trafic (EGIS 2020) et éventuellement de plus récentes s'il en existe et l'étude dynamique demandée par la DIR CE

VIII.2.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

Les études trafic du dossier sont présentées dans la pièce B du document en particulier les paragraphes :

- VI.5.2. Incidence sur les conditions de déplacements sur le secteur de Reventin-Vaugris
- X.4. Descriptions des hypothèses de trafics, des conditions de circulation et des méthodes de calcul - Pièce B du dossier d'enquête

Ces éléments ont été complétés par une cartographie envoyée le 30/03/22 pour répondre aux demandes du commissaire enquêteur.

Ces données sont les plus récentes à dispositions du MOA, et permettent de bien comprendre les conséquences trafics du projet sur le territoire.

Concernant les éléments soulevés par la DIR CE dans le cadre de la concertation inter-services, les éléments d'échange, joints au dossier d'enquête sont les suivants. Ainsi les

2	J'attire votre attention sur le giratoire RN7-RD131 situé en agglomération (Le Grand-Chemin-Reventin-Vaugris) qui est tracé dans un milieu bâti aux trois quarts de sa concourance et de dimensions (diamètre et largeur d'armées) relativement modestes. La faisabilité des projets 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 ADF et mes services, cette problématique a été soulevée. 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. annexes). S'ils s'avèrent nécessaires, ces travaux devront être pris en charge par ADF dans le cadre de l'opération.	Le projet de création du demi-échangeur de Vienne-Sud n'intègre pas d'aménagement sur la giratoire entre RN7 et RD131. Des études de trafic complémentaires sont actuellement en cours pour identifier finement son fonctionnement actuel et son fonctionnement avec le projet. Un échange sera à mener avec les gestionnaires de la RN7 et de la RD131 pour échanger sur les éventuelles suites à donner à ces études.	Sans modification	L'observation ne nécessite pas de modification du dossier et du projet.
---	---	---	-------------------	---

Concernant la gestion du giratoire, les conséquences prévisibles pour le giratoire sont présentées p 260 de la pièce B, elles évoquent les impacts ainsi que les réflexions qui seront menées en phase conception détaillée.

En revanche, les phénomènes de congestion et de saturation déjà observés, en situation actuelle sur la RN7 à l'heure de pointe du soir dans le sens Nord > Sud, pourraient et ce malgré la baisse du trafic sur la RN7 délestée du transit, se renforcer avec la réalisation du projet.

En effet, la création de l'échangeur permet aux usagers effectuant le mouvement Echangeur > Sud de prendre au niveau du giratoire la priorité aux usagers circulant sur la RN7 dans le même sens. Le fonctionnement, de ce giratoire hors du périmètre direct du projet, sera à étudier avec précision.

L'impact du phénomène de congestion est qualifié de **modéré à fort** : direct, permanent et à long terme.

Figure 35 : Explication du potentiel phénomène de remontée de file sur le giratoire de la RN7



Source : D'après l'étude de trafic, EGIS (2020)

✓ Application des mesures d'atténuation

Événement	ME 17 : Rétablissement des échanges et des accès
Classification	E3.2d – Mesure d'évitement technique spécifique à la phase exploitation
Description	Toutes les voies, principales, structurantes ou locales, seront rétablies sur place ou à proximité. Le projet intègre le rétablissement de l'ensemble des échanges et des accès : des échanges de la route des Côtes d'Are (mise en sens unique), des accès de service d'ASF, du chemin du Pavillon et du chemin de l'Aérodrome (par le giratoire Sud-Ouest), ainsi que des chemins d'accès aux exploitations agricoles.
Accès au complexe sportif	Le projet maintient l'accès au complexe sportif depuis le chemin des Pétières.
Convention préalable aux travaux	Les rétablissements sont soumis à la signature de conventions préalable définissant les travaux prévus sur les voies de desserte locale à engager avec les collectivités concernées (CD38 pour la RD131 et Commune de Reventin-Vaugris pour les voies de desserte locale).
Réduction	MR 24 : Réflexion sur le giratoire de la RN7
Classification	R2.2a – Mesure de réduction technique spécifique à la phase exploitation
Description	Des échanges seront menés avec la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est gestionnaire de la RN7 et le Conseil Départemental de l'Isère gestionnaire de la RD131 et Vienne Condrieu Agglomération pour évaluer et pour identifier finement le fonctionnement du giratoire avec le projet.

× Impacts résiduels

Les impacts résiduels sont très faibles.

Amélioration du projet « Centre Compacte » 2021
Le projet intègre la suppression du giratoire Nord-Ouest et la mise en impasse de la route des Côtes d'Are avec requalification de son carrefour avec la RN7.
Les évolutions du projet amélioreront significativement la sécurité en séparant flux locaux (parking de covoiturage et modes doux) et autoroutiers (cf. Pièce B.12).

■ Complément n°06 du MOA

La note technique interministérielle du 22 février 2019 permet de définir les axes routiers à intégrer dans l'aire d'étude et ceux utilisés pour fixer le niveau de l'étude air et santé.

Pour se faire, la situation avec projet est comparée avec la situation au fil de l'eau (sans projet).

Les axes qui vont déterminer le niveau d'étude et donc intégrés sont ceux, modifiés ou créés :

- dont le trafic initial est supérieur à 5000 véh/jour et dont le trafic augmente ou diminue de 10%.
- dont le trafic initial est inférieur à 5 000 véh/jour, et ton le trafic augmente ou diminue de 500 véh/j.

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 proportionnée par rapport aux enjeux sur la qualité de l'air (cf. chapitre II de l'étude).

De plus, la note technique interministérielle de février 2019 apporte un critère supplémentaire permettant de réduire le niveau d'étude (cf. chapitre 4.2.1.3) dans le cas où le projet ne crée pas de nouvelle voie mais s'insère dans de l'existant.

Aussi, le projet d'échangeur ne faisant que s'insérer dans des voies existantes, répond à cette possibilité et son niveau d'étude aurait pu être diminué.

En conclusion, la réalisation d'une étude air et santé de type 2 est justifiée et correctement proportionnée aux enjeux.

Le maître d'ouvrage maintient l'appréciation du niveau de l'étude air fournie dans le cadre de l'étude d'impact.

VIII.5. Visualisation 3D du projet

VIII.5.1. La mise à disposition d'un accès en ligne aux outils de visualisation 3D du projet

VIII.5.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

En lien avec le commissaire enquêteur des éléments issus de la maquette ont été mis en ligne sur le site internet du projet.

Ces modélisations ont été faites sur la base d'un niveau d'études préalables qui évoluera en lien avec les conclusions de l'enquête publique et les études de conception détaillée à venir.

Ces visuels, ne faisant pas partie du dossier d'enquête publique, avaient pour seul objectif de faciliter la visualisation du projet par le public.

VIII.6. Etude d'impact

VIII.6.1. Une étude d'impact sur les thèmes sociaux et économiques

VIII.6.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

En premier lieu il est à rappeler que le projet de complétude du demi-échangeur de Vienne Sud n'est pas concernée par une évaluation économique et sociale formalisée telle que prévue par le code des transports aux articles L1511-1 et R1511-1 et suivants.

Les sujets socio-économiques concernant le projet sont abordés dans le cadre du dossier d'enquête public dans la pièce B, chapitre IV-2 p145 et suivantes.

Ce point n'a pas fait l'objet de remarque de la part de l'autorité environnementale (CGEDD), ainsi il est considéré par le Maître d'ouvrage que le dossier d'étude d'impact répond aux obligations réglementaires sur le sujet et permet la bonne appréciation par le public de ces enjeux.

VIII.7. Péage à flux libre

VIII.7.1. Une projection sur l'avenir avec le FREE FLOW

VIII.7.2. Réponse du MOA

Le passage en freeflow – ou flux libre en français, de l'échangeur ne fait pas partie du programme transmis à l'enquête publique, programme validé par le ministère de la transition écologique.

Il est à noter que le projet prévoit cependant la réalisation d'une voie de télépéage à 30 km/h sur chacune des bretelles du demi-échangeur.

Le maître d'ouvrage maintient l'appréciation fournie dans le cadre de l'étude d'impact.

VIII.3. Aménagement RD 131

VIII.3.1. Le détail de l'aménagement de la RD 131 (dont l'ouvrage sur l'A7), de l'extrémité de la route de l'aérodrome, et de toutes les voies d'accès ainsi que les détails techniques des giratoires

VIII.3.2. Réponse du MOA

Des coupes sont présentées page 48 de la pièce A permettent de voir les aménagements proposés en particulier sur la RD131.

Le plan technique détaillé, transmis dans le dossier d'enquête publique, permet la meilleure compréhension du projet, les études de conception détaillée sont réalisées en phase post-DUP.

Des éléments de la maquette 3D du projet ont été communiqués via le site internet du projet permettant de comparer les situations actuelle et projetée sur l'ouvrage.

Ces éléments doivent permettre de répondre au questionnement de la commune.

VIII.4. Etude Air et Santé

VIII.4.1. Une étude Air et santé de niveau 1 comme demandé par l'autorité environnementale

VIII.4.2. Réponse du MAÎTRE D'OUVRAGE

Il est important que rappeler que le CGEDD dans son avis ne formule pas une demande mais une recommandation auquel le MOA a répondu dans la pièce B11 du dossier d'enquête avec les éléments suivants.