

COMPLEMENT DU DEMI-DIFFUSEUR N°11 DE VIENNE SUD SUR L'AUTOROUTE A7

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
Complément n°2



COMPLÉMENT N°2 –

DEMANDE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR COURRIER DU 13/03/22

SOMMAIRE

I.	OBJET DU COMPLEMENT	3
II.	ANALYSE DU MAITRE D'OUVRAGE DE L'ETUDE COMMUNIQUEE PAR LA MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS	3
II.1.	Analyse de la géométrie et de la faisabilité technique.....	4
II.1.1.	Contexte et objectifs	4
II.1.2.	Plan général.....	5
II.1.3.	Raccordement du demi-diffuseur.....	6
II.1.4.	Le parking de covoiturage	7
II.1.5.	Le chemin de la tour – Quartier des Jonc.....	8
II.1.6.	Accès à la ZI du Saluant.....	9
II.1.7.	Conclusions	9
II.2.	Analyse des emprises foncières.....	10
II.3.	Analyse du volet agricole.....	11
II.4.	Analyse de l'environnement humain.....	12
II.5.	Analyse de l'environnement naturel	13
II.6.	Analyse de l'exploitation sous chantier.....	13
II.7.	Analyse de l'incidence économique	13
II.8.	Analyse de l'estimation.....	14
II.9.	Conclusion.....	15
II.10.	Eléments complémentaires de l'étude.....	16
III.	CARTE DE SYNTHESE DES TRAFICS.....	17
IV.	ANALYSE DE L'ETUDE DE TRAFIC DE NOESIS.....	18

I. OBJET DU COMPLEMENT

Par courrier du 13 mars 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 demandé au maître d'ouvrage ASF les éléments suivants :

« Madame la Maire de Reventin-Vaugris m'a transmis par mail le 28 février dernier les études en pièces jointes concernant une proposition alternative au projet soumis à l'enquête publique.

Ce projet alternatif a été présenté lors des réunions publiques organisées par la commune ainsi qu'à moi-même lors des premières permanences en mairie de Reventin-Vaugris. J'ai décidé de m'informer et j'ai visité les lieux concernés par ce projet alternatif.

Je souhaiterais que soient précisés les éléments suivants :

- Une comparaison entre « l'option sud » du projet qui avait été étudiée au cours de la phase de concertation précédente et qui a présentée dans le dossier d'enquête, et celle constituant la proposition alternative
- Une actualisation de la comparaison multicritère entre le projet porté à enquête et la proposition alternative sud

D'autre part, les éléments concernant les trafics en situation de référence et en situation de projet étant dispersés en différents endroits du dossier, je souhaiterais également des cartes de synthèse des trafics, simples et lisibles, et une analyse des études de trafic NOESIS.

Je souhaiterais disposer de ces éléments pour la clôture de l'enquête publique, le 30 mars prochain. »

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

II. ANALYSE DU MAITRE D'OUVRAGE DE L'ETUDE COMMUNIQUEE PAR LA MAIRIE DE REVENTIN-VAUGRIS

La commune de Reventin-Vaugris a mandaté le bureau d'études MEDIAE afin de réaliser une nouvelle étude de la variante Sud présentée lors de la concertation du public en 2016 et appelée « projet Sud 2022 ».

Le présent chapitre constitue une analyse de cette variante au regard :

- de celle déjà présentée en 2016 lors de la concertation du public dite « Variante Sud 2016 » ;
- de celle présentée lors de l'enquête publique unique en 2022 dite « Centre Compacte 2021 ».

Pour rappel, l'élaboration du projet pour aboutir à celui présenté lors de l'enquête publique unique a fait l'objet d'un long processus de conception technique, d'évaluation environnementale des impacts et de concertation continue avec l'ensemble des parties prenantes afin d'assurer la meilleure intégration de la séquence Eviter – Réduire – Compenser.

Cette démarche engagée, tout particulièrement de 2016 à 2020, est rappelée dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans la pièce A – Notice du dossier d'enquête, aux chapitres :

- III.3.1. - Contexte de l'opération (C. Rappel des études et des décisions antérieures) ;
- III.4. - Description des principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu ;
- III.4.4 - Conclusion et choix de la solution retenue « variante Centre Compacte ».

En particulier, afin de tenir compte de l'avis de l'Autorité Environnementale (AE – CGEDD) du 7 avril 2020 et en concertation avec les gestionnaires de voirie (DIR CE, Département de l'Isère et Vienne Condrieu Agglomération), la mairie de Reventin-Vaugris ainsi que les 4 agriculteurs concernés par le projet, le maître d'ouvrage a approfondi les études en 2021 pour aboutir à des optimisations permettant de réduire encore les impacts du projet soumis à l'enquête publique.

Ces évolutions ont permis d'attendre un projet de moindre impact.

II.1. Analyse de la géométrie et de la faisabilité technique

II.1.1. Contexte et objectifs

A. Extrait de l'étude

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-diffuseur sur l'A7 au Sud de Vienne, orienté vers le Nord. Ce demi-diffuseur permet de compléter le demi-diffuseur n°11 orienté vers le Sud.

La Commune de Reventin-Vaugris depuis le début des études a manifesté son opposition à un projet « Centre » et préconisé une solution au Sud de son territoire, crédible, à la différence du projet Sud « repoussoir » proposé par Vinci en 2016.

Après avoir proposé à plusieurs reprises (2017, 2018) des esquisses de solutions alternatives que les membres du Comité de Pilotage ont systématiquement réfutées, sans accepter de les examiner sérieusement, la municipalité de Reventin-Vaugris, considérant que le projet Centre présenté au Copil du 29-11-2021 présente toujours les mêmes inconvénients pour son territoire en terme de :

- nuisances,
- sécurité,
- dislocation socio-économique,
- déni de démocratie,

propose aujourd'hui un projet SUD crédible, acceptable par tous, situé sur son espace communal,

Etudié par le bureau d'étude MEDIAE, ce projet est dénommé PROJET SUD 2022.

B. Analyse du MOA

Suite à la concertation du public sur les différentes variantes de tracé pour le demi-échangeur, qui s'est tenue en 2016, la commune de Reventin-Vaugris a produit une note proposant un projet géométrique alternatif pour la variante dite « Sud 2018 »

Cette proposition a fait l'objet d'échanges argumentés lors du comité de pilotage d'octobre 2018.



Cette proposition présentant de larges similarités avec la variante « sud 2016 » présentée lors de la concertation, ces éléments ne justifiaient pas la modification des résultats de l'analyse multicritères présentée au public.

En ce sens, sur les 10 critères de comparaison portés lors de la concertation, 8 restaient plus favorables à la variante dite « **centre compacte** » ce qui a conduit, à l'issue de ce comité de pilotage à retenir cette variante pour la suite des études et procédures. Variante optimisée est importée à l'enquête publique que cours.

A noter que la variante « projet sud 2022 » présentée par la commune lors de la présente enquête publique, admet de larges similarités avec la variante « sud 2016 » présentée lors de la concertation du public et celle étudiée par la commune en 2018.

Il sera démontré ici que cette nouvelle version 2022 ne modifie pas l'analyse multicritères produite à l'époque de la concertation et du comité de pilotage et donc les conclusions tendant à retenir la variante « centre compacte » pour la réalisation du demi-diffuseur.

Pour mémoire, la synthèse des impacts de la variante « *centre compacte* » sont identifiés en page 30 de la pièce A - notice du dossier d'enquête et repris ci-dessous :

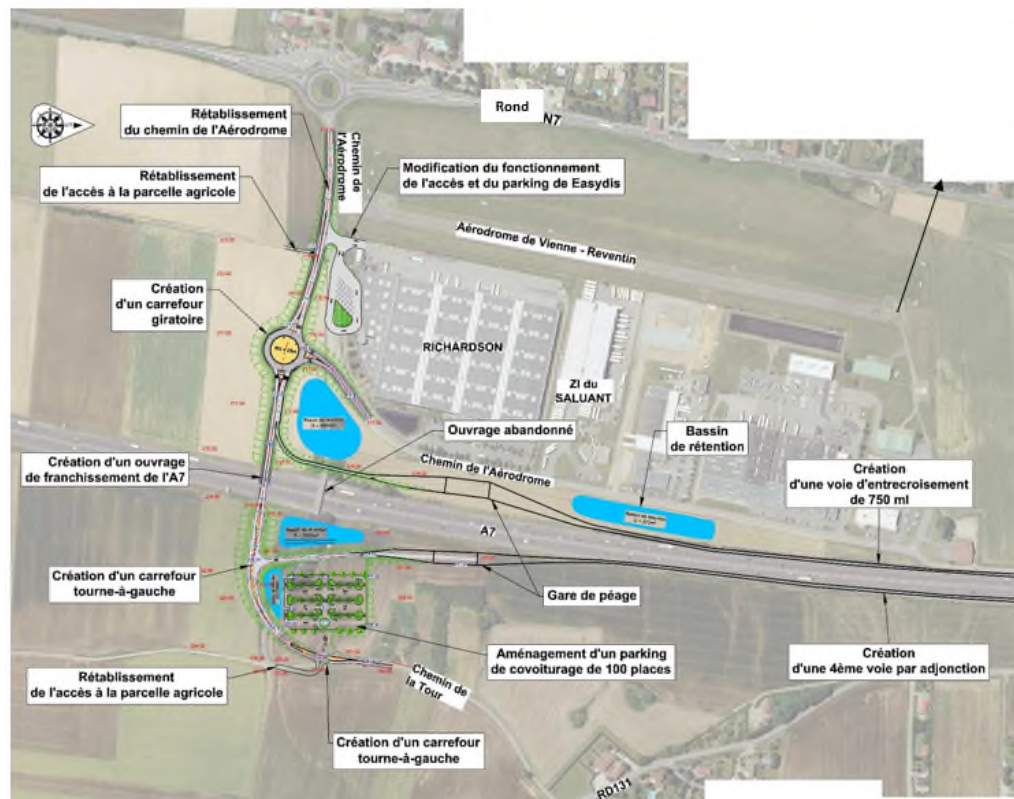
Critères utilisés pour évaluer les variantes		
 Attractivité	●	Selon les études de trafic, à la mise en service prévisionnelle (2021), 8 680 véhicules emprunteraient en moyenne chaque jour cette variante. Cette variante améliore la fluidité sur les secteurs les plus engorgés de l'agglomération viennoise.
 Gain de temps	●	Dans le sens nord-sud, cette variante permettrait de gagner 10 minutes aux heures de pointe du matin et 11 minutes aux heures de pointe du soir.
 Sécurité sur l'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.
 Gêne travaux	●	Les travaux relatifs à la construction de cette variante ont peu d'impact sur la circulation de l'A7.
 Cadre de vie	●	Le projet est situé à proximité immédiate de secteurs habités, notamment du quartier de la Plaine.
 Emprises agricoles	●	Située à proximité immédiate de la barrière de péage en pleine voie, cette variante nécessite l'acquisition d'environ 57 000 m ² de terres agricoles, notamment pour la création du parking de covoiturage.
 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 m ² de surfaces, hors domaine autoroutier et terres agricoles.
 Développement économique	●	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 niveau des Crozes.
 Coût d'investissement	●	21 millions d'euros hors taxes (valeur 2016). (ordre de grandeur maximum déterminé par ASF).

Source : Notice du dossier d'enquête, ASF (novembre 2021)

II.1.2. Plan général

A. Extrait de l'étude

SOLUTION PROJET SUD 2022 PROPOSEE PAR LA COMMUNE DE REVENTIN VAUGRIS



Le projet comprend les aménagements suivants :

- La création d'un giratoire de rayon 25m extérieur permettant de relier la sortie de l'A7
- La sécurisation de l'accès aux entreprises Richardson et Bert and you 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.

B. Analyse du MOA

Le « projet sud 2022 » est similaire à la variante « sud 2016 » présentée lors de la concertation du publique.

Les modifications principales sont :

- le parking de covoiturage repositionné à l'est de l'autoroute A7 du côté de la bretelle d'entrée sur l'autoroute ;
- l'abandon de la reprise du chemin de la Tour et du carrefour d'accès par la RD131.



Variante sud- Extrait du dossier d'enquête – Pièce A -notice d'enquête p.20

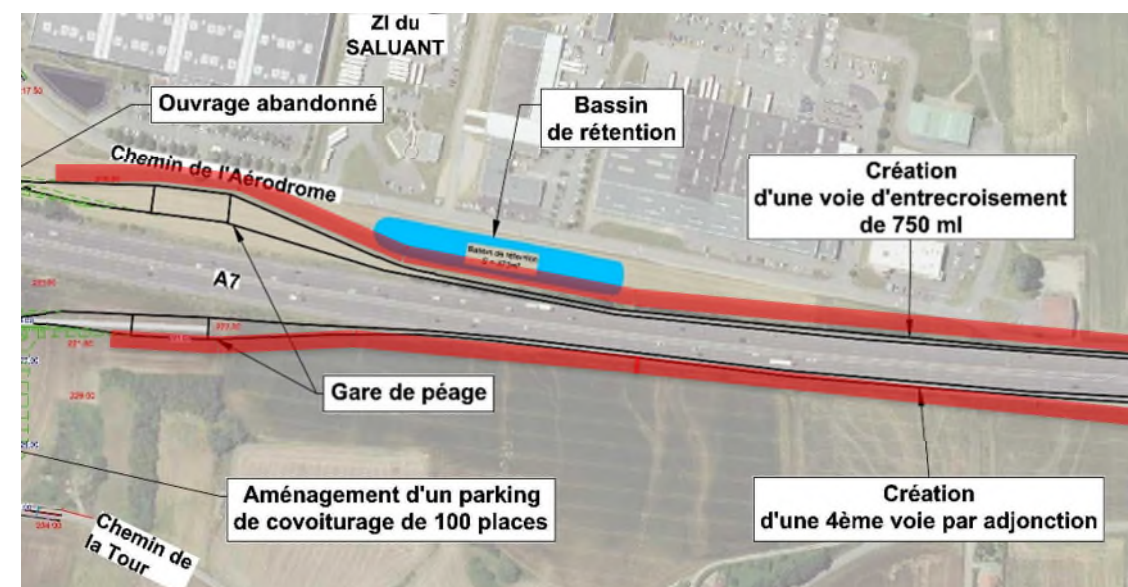
Il est remarqué que le niveau de détail du « projet Sud 2022 » n'est pas uniforme, le parking de covoiturage est très détaillé alors qu'il est noté une absence de détails sur le volet autoroutier du projet, ce qui ne permet pas de vérifier la conformité et la bonne adéquation de ces aménagements avec les contraintes techniques et les normes géométriques autoroutières.

On note également que :

- les entrées en terre (c'est-à-dire les emprises eu sens large) des bretelles autoroutières et de l'élargissement de l'A7 (création d'une voie d'entrecroisement) ne sont pas représentées sur les plans, ni prises en compte dans les emprises du projet ;
- le cadrage du document rend incomplet la perception de l'aménagement, car la création d'une voie d'entrecroisement de 750 m sur l'A7 nécessite également une reprise de la bretelle d'entrée de l'aire de repos existante sur A7 dans le sens Lyon-Marseille à la sortie de la gare de péage ;
- dans ce secteur, la grande proximité de l'autoroute et de la voie de l'aérodrome nécessitera le repositionnement de la voie ainsi que le déplacement des réseaux actuellement sous cette voirie, ce qui n'est pas précisé par l'étude.

Ces trois éléments minorent artificiellement :

- l'emprise foncière effectivement nécessaire à la réalisation de cette proposition,
- les impacts environnementaux et humains,
- le coût.



Extrait « projet sud 2022 » - figuré en rouge les emprises oubliées.

II.1.3. Raccordements du demi-diffuseur

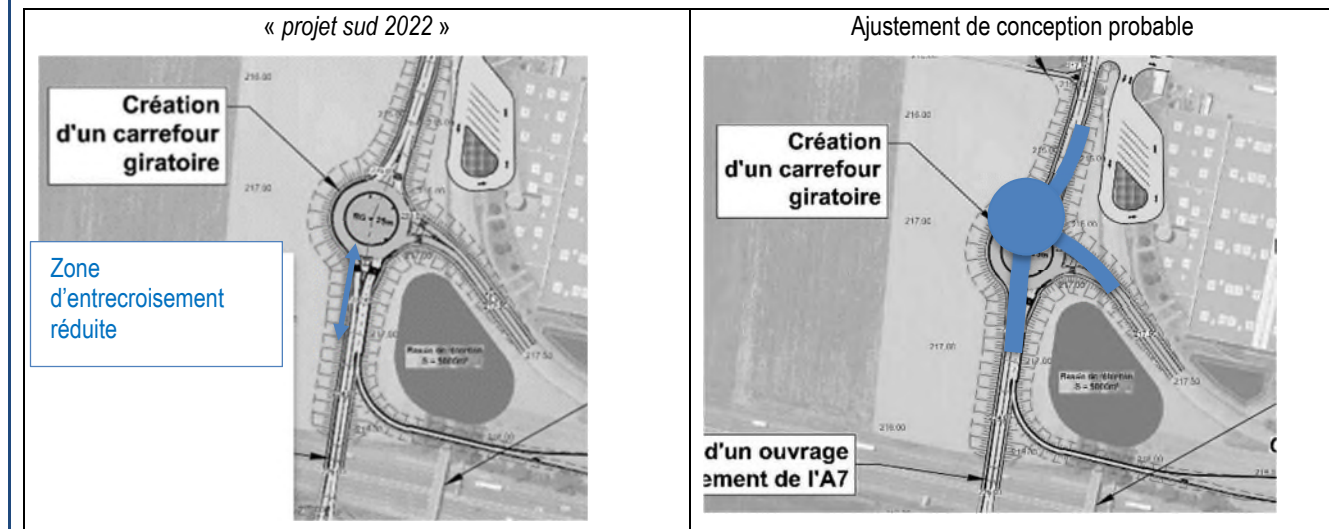
A. Extrait de l'étude



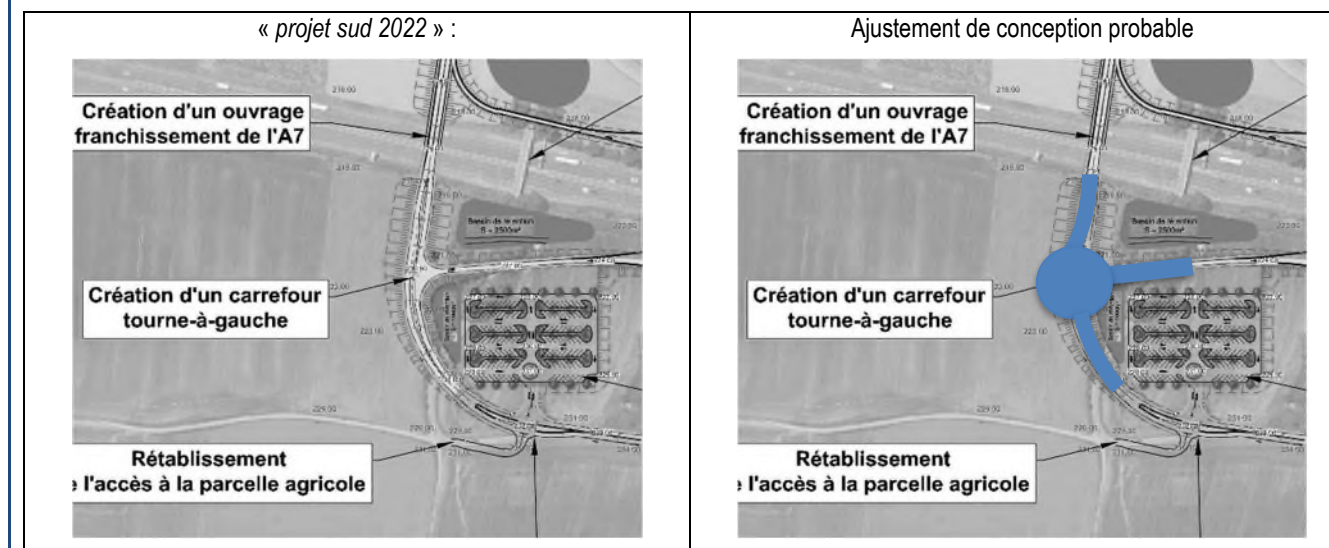
B. Analyse du MOA

Le projet présenté est globalement fonctionnel, mais nécessite des ajustements techniques pour en valider la faisabilité et la recevabilité auprès de l'Etat concédant du réseau autoroutier. Ainsi :

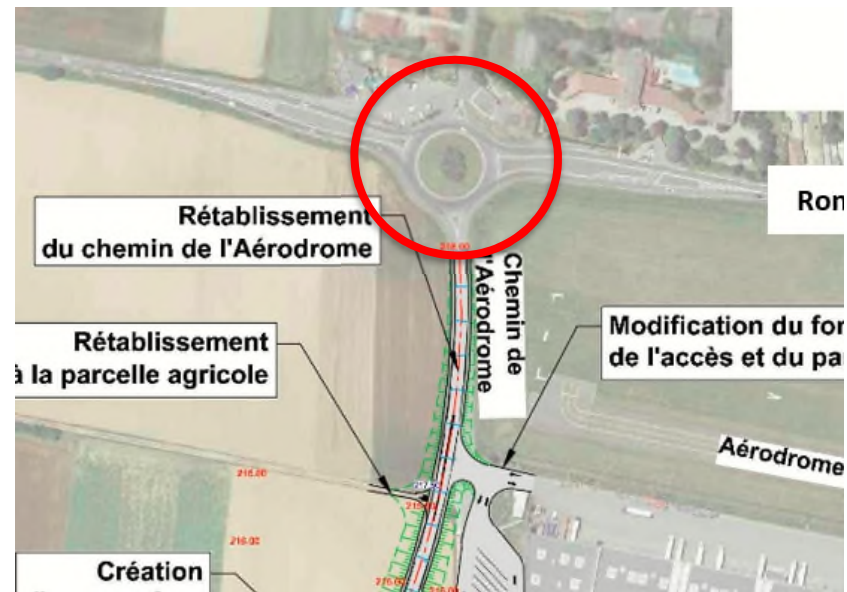
- les dispositifs de raccordement des bretelles sur la voirie locale ne sont pas entièrement satisfaisants pour un projet neuf. Le raccordement de la bretelle de sortie en amont du giratoire est assimilable à un entrecroisement dont la distance est relativement courte (de l'ordre de 20m), une géométrie moins compacte devrait être demandée par les services de l'Etat concédant pour assurer, dans les meilleures conditions ces échanges.



- la visibilité sur le carrefour de raccordement de la bretelle d'entrée, en intérieur de courbe et au droit d'un sommet de parabole, a été vérifiée. Néanmoins ce type d'aménagement présente des défauts de visibilité pour les usagers et des mouvements de cisaillement pour les différents trafics en particulier poids lourds. Une géométrie alternative de type giratoire devrait être demandée par l'Etat concédant le cas échéant.



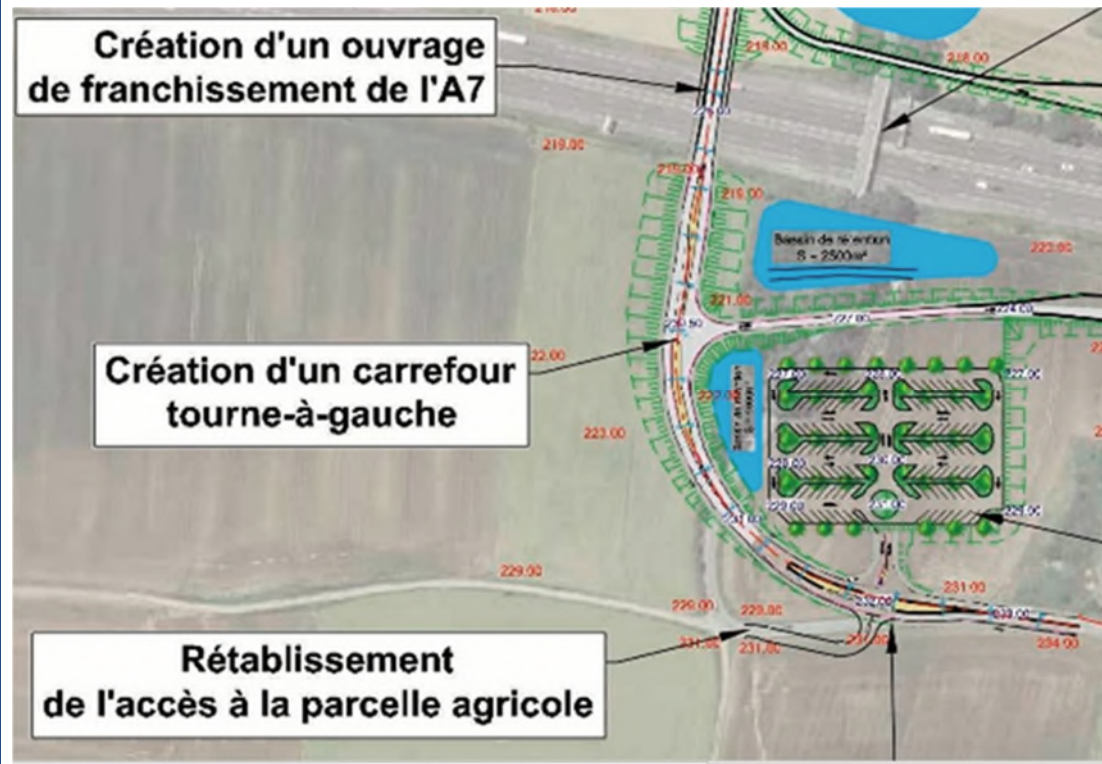
- les études de trafic réalisées n'évoquent pas le giratoire RN7 / route de l'aérodrome. Des aménagements de ce giratoire (élargissement des entrées) pourraient s'avérer nécessaire, notamment compte tenu des demi-tours générés par la modification de l'accès aux entreprises présentes sur site (cf. chapitre suivant).



Extrait « projet sud 2022 »

II.1.4. Le parking de covoiturage

A. Extrait de l'étude



B. Analyse du MOA

- L'intégration du parking de covoiturage dans l'opération et son environnement reste limitée :
 - le parking est isolé de l'échangeur en particulier de la bretelle de sortie d'A7 nécessitant pour les usagers des mouvements complexes et longs nuisant à l'attractivité du parking et à la fluidité des échanges sur les giratoires ;
 - la majeure partie du flux des usagers provenant de la RN7 sont distants de l'aménagement, l'attractivité du parking de covoiturage serait limitée uniquement à l'usage de l'échangeur et ne permettra probablement pas un co-voiturage vers d'autres destinations comme l'aire urbaine de Vienne.



Illustration du cheminement le matin



Illustration du cheminement le soir

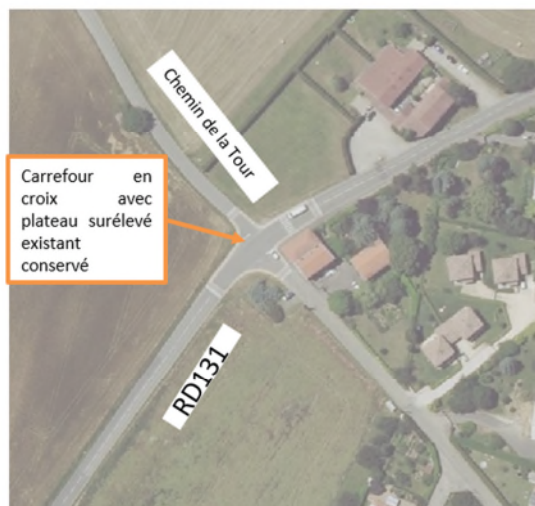
- le parking n'est pas relié à des cheminements de modes doux sécurisés, ni depuis la RN7, ni depuis la RD131 ;
- des aménagements connexes de type « dépose minute » tant sur la bretelle d'entrée que de sortie et l'aménagement d'un cheminement sécurisé pour les usagers non motorisés vers le parking sont des ajustements nécessaires à l'aménagement proposé pour permettre de compenser ce manque d'attractivité et pour tenir compte des objectifs portés par le projet.

II.1.5. Le chemin de la tour – Quartier des Jonc

A. Extrait de l'étude

DETAILS DU CARREFOUR CHEMIN DE LA TOUR / RD131

SOLUTION PROJET SUD 2022



La solution PROJET SUD 2022 conserve l'aménagement existant, compatible avec le trafic estimé avec le demi échangeur projeté. (voir notice circulatoire ci-après).

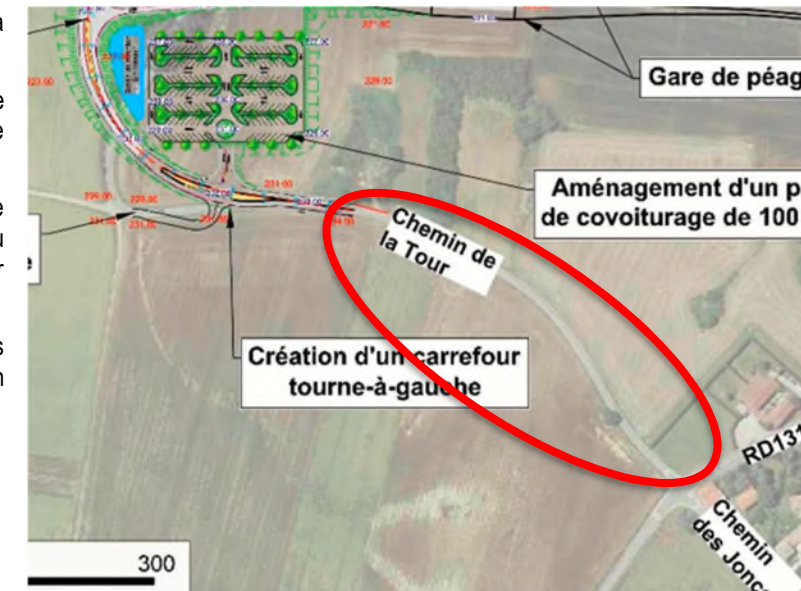
B. Analyse du MOA

La vue en plan n'intègre pas le recalibrage du chemin de la Tour.

Actuellement, la largeur roulable est inférieure à 5 m, ce qui ne permet pas de croisement de 2 poids lourds et oblige le croisement à basse vitesse de deux véhicules légers.

Compte tenu de l'augmentation de trafic attendu sur cette voirie qui desservira directement l'échangeur depuis l'est du territoire, un recalibrage du chemin de la Tour est à prévoir ainsi que son assainissement.

Cet aménagement induira un impact foncier sur des terrains agricoles et des terrains privés situés à proximité du chemin existant.



Extrait « projet sud 2022 »

La notice circulatoire présentée dans l'étude de la commune de Reventin-Vaugris précise que la charge de trafic du carrefour devrait se situer entre 1100 et 1200 véhicules/heure en heure de pointe.

Il est précisé qu'en l'absence de données de trafic sur le chemin de la Tour, il a été posé l'hypothèse de travail d'un flux équivalent à 75 % du trafic de la RD131.

La notice circulatoire conclue que l'aménagement d'un carrefour giratoire n'est pas nécessaire à la mise en service. Néanmoins, avec l'évolution de trafic attendue, à l'horizon 2045 – soit mise en service plus 20 ans horizon à prendre en compte pour évaluer les impacts d'un projet routier, l'aménagement d'un carrefour giratoire apparaît inévitable, ne serait-ce que pour des questions de sécurité.

Ainsi la transformation de ce carrefour en carrefour giratoire doit être intégrée au projet comme impact direct et permanent de l'échangeur.

Il nécessiterait la reprise des cheminements d'accès et l'insertion environnementale de l'aménagement pour les riverains directs comme cela est prévu pour le lotissement de la Plaine dans la variante « centre-compacte » soumise à l'enquête publique.

Cet aménagement aura une incidence sur les emprises foncières nécessaires à l'échangeur.

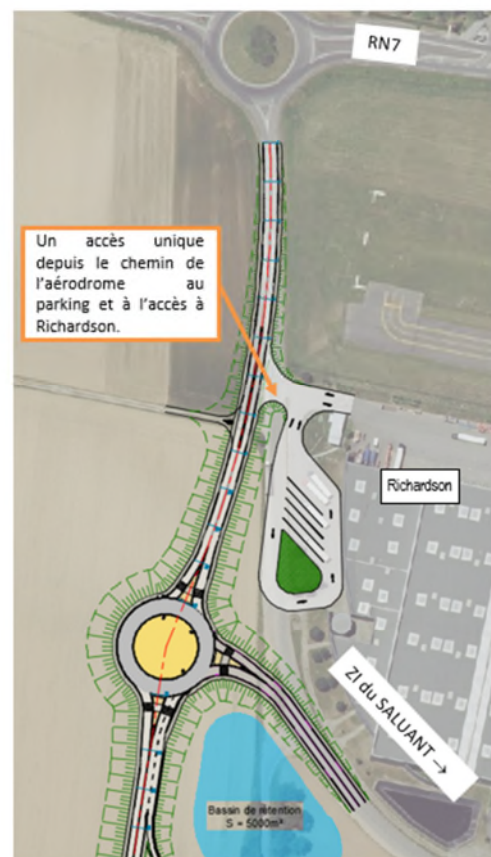


Ajustement de conception probable

II.1.6. Accès à la ZI du Saluant

A. Extrait de l'étude

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

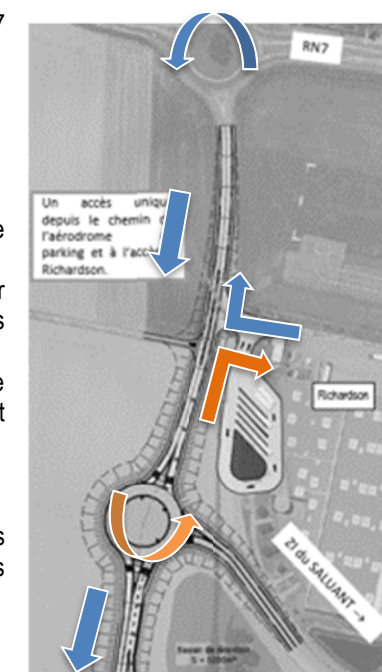
B. Analyse du MOA

La proposition de la commune intègre un terre-plein central entre le giratoire dit de Chonas sur la RN7 et le giratoire ouest projeté en sortie de l'échangeur.

Vis-à-vis des accès à l'entreprise existante (véhicules légers et poids lourds), le projet prévoit que :

- seuls les mouvements de tourne-à-droite sont autorisés ;
- les mouvements de tourne-à-gauche ne peuvent se faire que par les giratoires, il n'existe donc pas :
 - d'accès « direct » à l'entreprise depuis la RN7, les usagers doivent faire demi-tour par le giratoire ouest, prenant priorité sur les usagers de l'échangeur (flèches oranges sur le plan ci-contre) ;
 - d'accès « direct » depuis l'entreprise vers l'échangeur les usagers doivent faire demi-tour par le giratoire de la RN7 (flèches bleues sur le plan ci-contre) et prenant priorité sur les usagers de la RN7.

Cette configuration, aura des conséquences pour la fluidité des différents giratoires qui n'est pas évoquée dans l'étude transmise et engendrera potentiellement la nécessité de reprise des branches d'entrée de ce giratoire.



II.1.7. Conclusions

Au regard des différents éléments exposés dans cette partie, il peut être conclu que le programme présenté dans l'étude de la commune, bien que réalisable, nécessite des adaptations pour :

- tenir compte des conséquences de la variante sur les installations autoroutières existantes ;
- assurer dans de bonnes conditions de lisibilité le raccordement de l'échangeur sur le réseau secondaire ;
- tenir compte des conséquences du projet sur les carrefours à proximité immédiate du projet ;
- assurer l'atteinte de l'objectif du projet de promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Ces éléments auront pour conséquence :

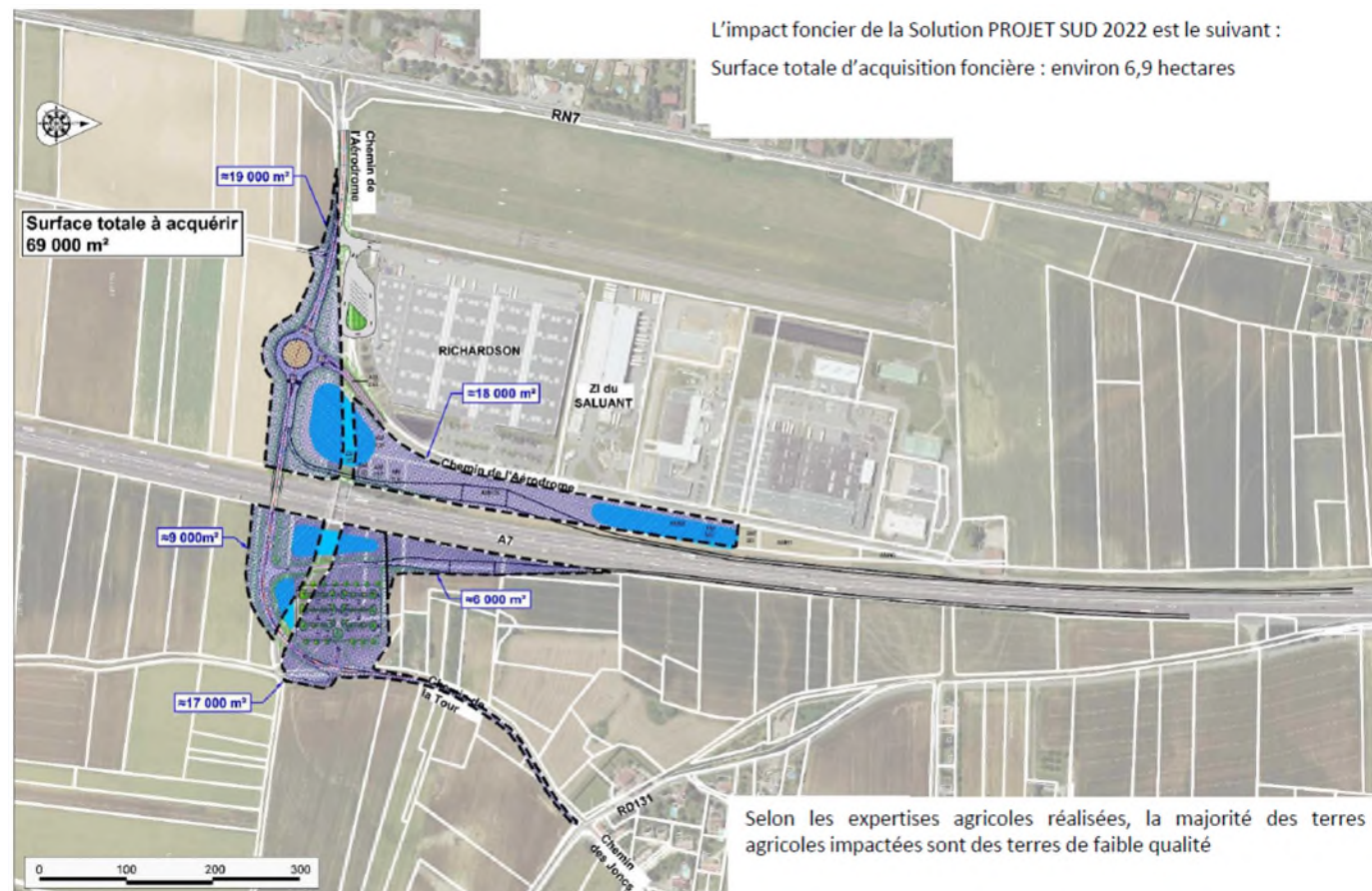
- de compléter le programme proposé en, en élargissant le périmètre ;
- d'augmenter les emprises foncières nécessaires pour la réalisation de ce dernier ;
- d'intégrer des aménagements spécifiques pour les riverains du quartier du Jonc ;
- d'augmenter le coût total du projet tel que présenté.

Certains de ces points seront présentés plus loin dans la présente note.

Ainsi, de l'avis du maître d'ouvrage, l'incidence sur les thématiques – attractivité, gain de temps, sécurité sur A7 - de la version 2022 de la variante Sud est similaire à l'évaluation faite en 2016, présentée lors de la concertation du public et rappelé dans la Pièce A – Notice d'enquête – p 33 du dossier d'enquête publique.

II.2. Analyse des emprises foncières

A. Extrait de l'étude



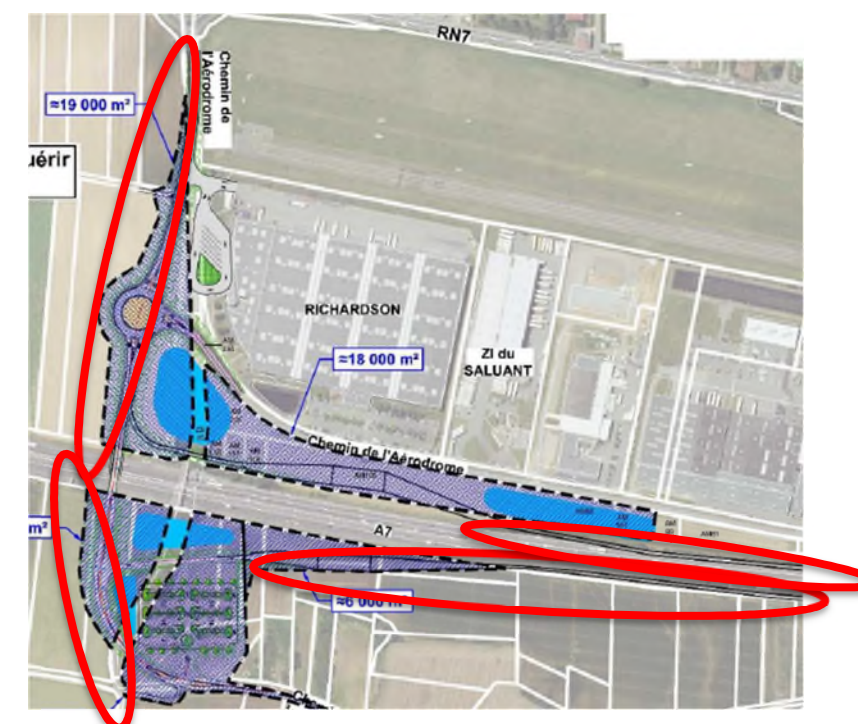
B. Analyse du MOA

Les limites d'acquisitions indiquées dans le projet de la commune n'intègrent pas certains éléments significatifs.

Elles sont en effet confondues, soit avec les entrées en terre (pied de remblais), soit avec les bords de chaussées (pour les bretelles autoroutières notamment) et ne prennent pas en compte les éléments nécessaires à la conception d'un projet routier et autoroutier :

- des aménagements paysagers :
 - o à noter que le projet présenté à l'enquête publique prévoit une bande d'environ 10 m autour des installations autoroutières pour en assurer la meilleure intégration paysagère.
- de l'assainissement de pied de remblai avec la mise en place d'un dispositif reprenant les eaux de ruissellement des talus, un tel dispositif nécessite une emprise d'environ 1 m ;
- des pistes de maintenance pour l'entretien des talus avec la mise en place d'un chemin d'une emprise d'environ 3m sur l'ensemble du projet ;
- des chemins de rétablissement d'accès aux parcelles agricoles perturbés par le projet en particulier le long de l'autoroute A7 ;
- l'implantation des clôtures permettant de séparer l'autoroute du reste de l'environnement et ainsi éviter les intrusions d'animaux sauvages sur la section courante et pouvant mettre en danger les usagers.

Ces différents points sont illustrés avec des cercles rouges ci-dessous :



Extrait « projet sud 2022 »

Ces éléments, couplés aux points programmatiques présentés dans le premier chapitre, laisse penser que les surfaces à acquérir (69 000 m²), indiquées dans l'étude de la commune de Reventin-Vaugris, sont nettement sous-estimées.

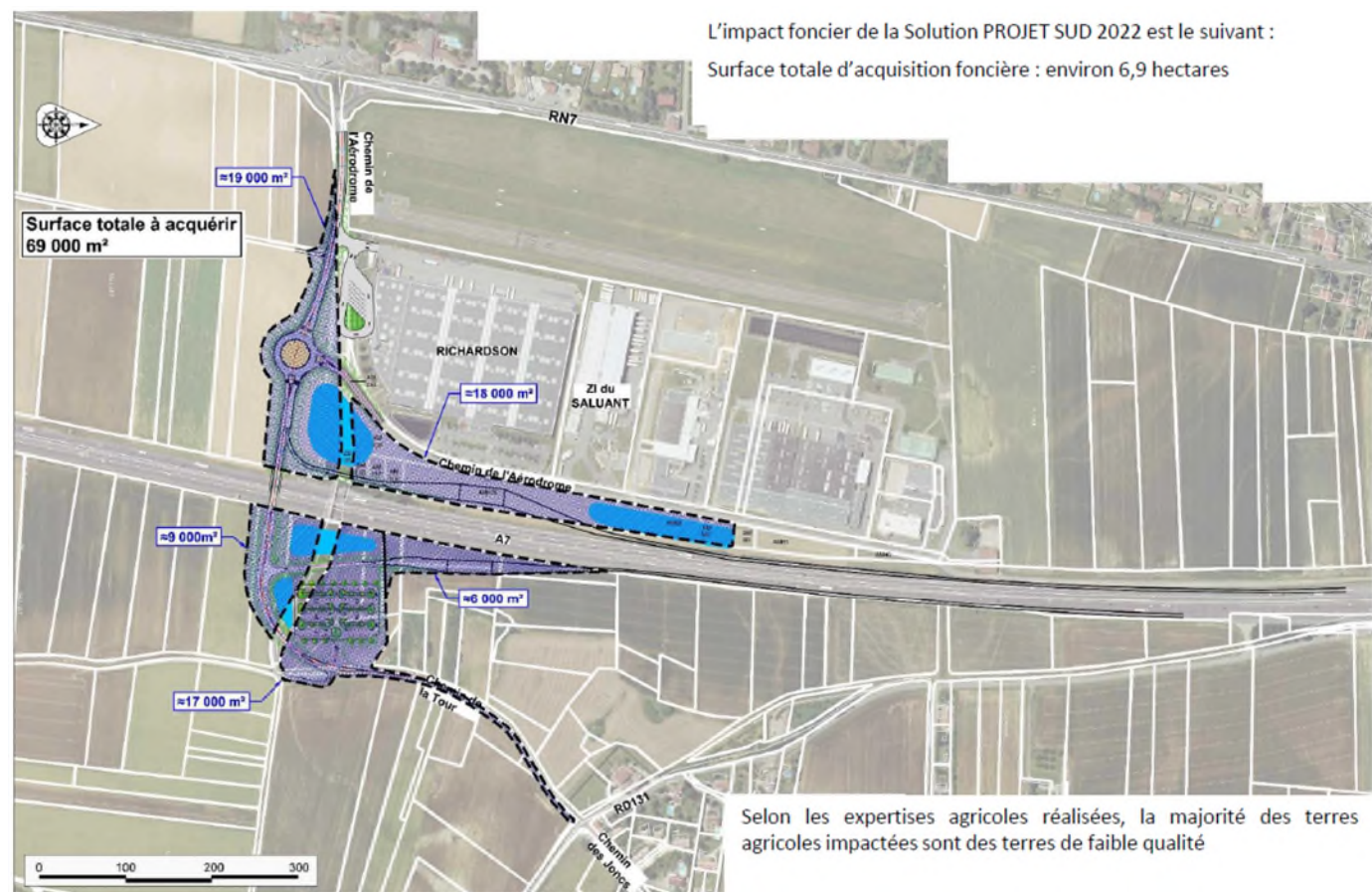
C. Conclusions

Le « projet Sud 2022 », sous-estime manifestement les emprises nécessaires à la réalisation du projet présenté.

De l'avis du maître d'ouvrage, l'incidence sur la thématique emprises foncières - de la version 2022 de la variante Sud est similaire (de l'ordre de 26 ha dont 12.5 ha de terres agricoles) à l'évaluation faite en 2016 et présentée lors de la concertation du public et rappelé dans la Pièce A – Notice d'enquête – p 33 du dossier d'enquête publique.

II.3. Analyse du volet agricole

A. Extrait de l'étude



B. Analyse du MOA

L'étude présentée par la collectivité évoque, pour les territoires impactés par le « Projet Sud 2022 », « des terres agricoles de faible qualité ».

Cependant, la Chambre d'Agriculture de l'Isère, consigne dans son avis rendu lors de la concertation du public de 2016 et rappelé lors de la concertation inter-services de 2020 :

- que « la variante « Sud » est beaucoup plus consommatrice des terres agricoles de bonne qualité agronomique » ;
- le souhait « que la pérennisation de ce secteur [sud], classé dans le SCoT comme « espace agricole stratégique », soit conformée par l'établissement d'une ZAP ou d'un PAEN ».

C. Conclusions

Le « projet Sud 2022 », en plus de sous-estimer les emprises agricoles nécessaires à la réalisation du projet présenté, conclue à une qualité des terres impactées en contradiction avec la profession agricoles, sachante sur la thématique.

De l'avis du maître d'ouvrage, l'incidence sur les emprises agricoles de la version 2022 de la variante Sud est similaire à l'évaluation faite en 2016 et présentée lors de la concertation du public et rappelé dans la Pièce A – Notice d'enquête – p 33 du dossier d'enquête publique.

Il est à noter qu'au regard des surfaces impliquées par la proposition de la commune (> à 5ha), le projet devrait faire l'objet d'une démarche formalisée de compensation agricole collective visant à "maintenir ou rétablir le potentiel économique agricole perdu" dû à des projets d'aménagements ou de travaux qui consomment définitivement des terres en activité agricole conformément au décret 2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

II.4. Analyse de l'environnement humain

A. Extrait de l'étude

EN MATIERE DE NUISANCES

7 Elle évite d'amener, les nuisances – bruit, particules fines- générées par les véhicules se dirigeant vers A7

- vers le lotissement la Plaine,
- vers la salle polyvalente de Reventin-Vaugris
- Vers le stade de Reventin-Vaugris et ses nombreux équipements sportifs qui accueillent de nombreuses manifestations dont « SOLIDAFoot », rassemblement de centaines d'enfants, mais aussi tout au long de l'année les très nombreux pratiquants du foot, du basket, de la danse, des boules, du tennis, du roller, les enfants du centre de loisirs...

B. Analyse du MOA

L'étude évoque un évitement de nuisances par rapport à la « variante centre compact » présentée lors de l'enquête publique :

- sans faire de démonstration ni qualitative, ni quantitative ;
- sans faire l'évaluation de l'incidence du projet sur les riverains du quartier du Jonc, ni des riverains des autres voiries continuant à recevoir un trafic non capté par l'infrastructure.

Il est rappelé que la solution retenue « Centre Compact 2021 », présentée à l'enquête publique, a fait l'objet :

- d'une étude spécifique air et santé. Cette étude démontre l'évolution des concentrations de polluants sur un secteur vaste. Elle conclue à l'amélioration générale, grâce au projet, de la qualité de l'air pour les populations. De plus sur le secteur évoqué de la plaine des sports, la même étude démontre que la qualité de l'air avec et sans projet n'évolue que très peu sur le secteur du demi-diffuseur (< 1%) et confirme l'absence de de risque sanitaire induit par le projet pour les populations ;
- d'une étude spécifique acoustique. Cette étude caractérise les niveaux de bruit et confirme que les niveaux restent en-deçà des seuils réglementaires de protection. Même sans nécessité réglementaire, et dans une démarche volontariste pour améliorer la situation existante, le projet intègre la mise en place d'une protection acoustique au droit du lotissement de la Plaine sur Reventin-Vaugris, permettant une amélioration de la situation actuelle vécue par ces riverains.

C. Conclusions

Au regard du peu éléments transmis dans le « projet Sud 2022 », de l'avis du maître d'ouvrage, l'incidence sur la thématique environnement humain de la version 2022 de la variante Sud est similaire à l'évaluation faite en 2016 et présentée lors de la concertation du public et rappelé dans la Pièce A – Notice d'enquête – p 33 du dossier d'enquête publique.

Il est d'ailleurs à souligner, depuis la concertation de 2016, l'amélioration notable de l'incidence de la « variante centre compact » sur cette thématique en particulier grâce à :

- l'éloignement du parking de co-voiturage de la frange urbaine de la commune ;
- la requalification du carrefour RN7/Route des côtes d'Arej en carrefour urbain d'entrée de ville ;
- l'intégration d'une bande paysagère de 10 m le long du projet ;
- la mise en place d'un mur acoustique de 2 m de haut pour les riverains du quartier de la plaine ;
- la mise en place d'un mur paysager de 2 m de haut le long de la bretelle d'entrée de l'autoroute ;
- l'évitement du bâtiment des services techniques de la commune.

II.5. Analyse de l'environnement naturel

A. Extrait de l'étude

L'étude de la collectivité ne présente aucun développement relatif aux incidences du projet sur les milieux naturels, la biodiversité, les zones humides,

B. Analyse du MOA

Le « projet Sud 2022 » s'inscrit :

- vers le ruisseau du Saluant qui constitue un corridor écologique privilégié pour les animaux terrestres (grande et mésofaune) et les chauves-souris ;
- dans la plaine du Saluant est largement occupée par les grandes cultures abritant plusieurs espèces d'oiseaux nicheurs remarquables liés aux espaces ouverts ;
- sur des terrains composés de boisements similaires à ceux présents sur le site projet de la variante centre compact.

Ainsi :

- au regard des surfaces foncières impliquées par le projet telles que présentées par la commune ;
- en tenant compte des surfaces oubliées lors de la conception et présentées précédemment dans le document ;
- par analogie aux mesures compensatoires demandées par les services instructeurs dans le dossier d'enquête publique pour la « variante centre compacte », soit 2 ha de compensation pour 1 ha de surface impactée ;
- il peut être attendu des surfaces conséquentes de mesures compensatoires sur le projet.

Il est à noter que l'étude n'évoque ni compensation en termes d'emprise, de gestion et de coûts de ses impacts potentiels sur le milieu naturel.

C. Conclusions

Le « projet Sud 2022 », ne traite pas du sujet de l'environnement naturel, critère indispensable de toute analyse équilibrée de projet d'aménagement durable d'un territoire.

De l'avis du maître d'ouvrage, l'incidence sur l'environnement de la version 2022 de la variante Sud est similaire à l'évaluation faite en 2016 et présentée lors de la concertation du public et rappelé dans la Pièce A – Notice d'enquête – p 33 du dossier d'enquête publique.

II.6. Analyse de l'exploitation sous chantier

A. Extrait de l'étude

Les travaux envisagés pour l'aménagement « projet Sud 2022 » se situent hors circulation autoroutière, à l'exception des dispositifs d'entrée et de sortie nécessitant des neutralisations de bandes d'arrêts d'urgences.

Concernant la création d'un nouvel ouvrage de franchissement, la technique de réalisation envisagée permet de minimiser l'impact sur l'exploitation de l'A7 en phase travaux. Les travaux sont réalisés de préférence de nuit sous basculement de chaussée.

B. Analyse du MOA

Le « projet Sud 2022 » présente une approche cohérente à l'évaluation de la solution Sud réalisée en 2016 (élargissement de l'autoroute A7 dans les 2 sens de circulation sur environ 800 ml ainsi que la création d'un ouvrage au-dessus de l'A7).

C. Conclusions

De l'avis du maître d'ouvrage, l'incidence sur la gêne travaux de la version 2022 de la variante Sud est similaire à l'évaluation faite en 2016 et présentée lors de la concertation du public et rappelé dans la Pièce A – Notice d'enquête – p 33 du dossier d'enquête publique.

II.7. Analyse de l'incidence économique

A. Extrait de l'étude

L'étude de la collectivité ne présente aucun élément relatif au développement économique des zones à proximité de l'échangeur.

B. Analyse du MOA

Cet élément faisait partie de la comparaison de variante lors de la concertation de 2016, il est surprenant que ce thème ne soit pas abordé dans l'étude.

Cependant, il est à noter que depuis la concertation, le contexte économique a été modifié. En effet, Vienne Condrieu Agglomération a statué sur le fait de ne pas étendre la zone d'activité du Saluant plus au sud pour en préserver les terres agricoles. Ainsi, une variante Sud aurait des incidences sur le volet économique moins importantes que celles envisagées en 2016

C. Conclusions

De l'avis du maître d'ouvrage, l'incidence sur l'économie de la version 2022 de la variante Sud est meilleure à l'évaluation faite en 2016 et présentée lors de la concertation du public et rappelé dans la Pièce A – Notice d'enquête – p 33 du dossier d'enquête publique.

Cette amélioration n'est non pas issue de l'évolution intrinsèque du projet mais issue d'une évolution du contexte économique local.

II.8. Analyse de l'estimation

A. Extrait de l'étude

L'estimation financière du PROJET SUD 2022 proposée par la mairie de Reventin-Vaugris pour le demi-diffuseur Sud est évaluée à 20,50 M € HT, valeur 2021, suivant la décomposition ci-dessous :

DÉSIGNATION	UNITE	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 €
Décapage des emprises	m2	3,00 €	90 000	270 000,00 €
TERRASSEMENTS / COUCHES DE FORME				
Décapage et mise en dépôt pour rappage	m3	3,00 €	7 700	23 100,00 €
Décapage et mise en dépôt	m3	7,00 €	2 000	14 000,00 €
Décapage et mise en dépôt définitif	m3	15,00 €	14 700	220 500,00 €
Rappage talus terre végétale du site + arasement	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 €	900	126 000,00 €
Fossé terre	ml	25,00 €	1 100	27 500,00 €
Terrassements bassins	m3	25,00 €	18 000	450 000,00 €
Equipements bassins	Ft	20 000,00 €	4	80 000,00 €
Buse / regard grille / bournet	ml	230,00 €	1 600	368 000,00 €
Bournet occupants d'eau remblais	ml	50,00 €	700	35 000,00 €
OUVRAGES D'ART				
Ouvrage d'art courant	m2	3 000,00 €	600	1 800 000,00 €
Démolition PS existant	m2	500,00 €	415	207 500,00 €
CHAUSSEES				
Chaussée trottoir / gère plage	m2	70,00 €	8 900	623 000,00 €
Chaussée élargissement A7	m2	50,00 €	5 200	250 000,00 €
Chaussée trottoir / rétablissement	m2	60,00 €	9 500	570 000,00 €
Chaussée parking couverture	m2	40,00 €	5 400	216 000,00 €
Bordure trottoir / caniveau	ml	35,00 €	1 800	63 000,00 €
Trottoir parking / trottoir (2 m)	ml	90,00 €	730	65 700,00 €
BAU A7 (2,75m)	ml	150,00 €	1 500	225 000,00 €
Acotement revêtu (2 m)	ml	70,00 €	1 100	77 000,00 €
Acotement non revêtu (2 m)	ml	40,00 €	1 400	56 000,00 €
Rapport parking Richardson	Ft	70 000,00 €	1	70 000,00 €
Rétablissement chemin agricole larg 4 m	ml	100,00 €	130	13 000,00 €
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 €	7	420 000,00 €
Cilature / partiel bassin	ml	45,00 €	1 300	58 500,00 €
Cilure / A7	ml	45,00 €	2 800	126 000,00 €
Eclairage parking couverture	ml	150,00 €	400	60 000,00 €
Eclairage gare de péage, trottoirs, trottoirs et caniveaux	ml	200,00 €	1 370	274 000,00 €
Gare civil FO et énergie pour PAU et PMV	ml	150,00 €	3 000	450 000,00 €
PMV et équipements	Ft	50 000,00 €	4	200 000,00 €
Caniveau trottoir parking couverture et caniveaux	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 €
Équipement gare de péage sortie	Ft	80 000,00 €	3	240 000,00 €
Équipement 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	2 430 000,00 €
Acquisitions foncières	ha	60 000,00 €	8,9	5 220 000,00 €
Aléas - sommes à voter 10%	Ft		1	2 025 000,00 €
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 €

14

B. Analyse du MOA

La communication d'une estimation structurée, permet de comprendre comment le chiffrage a été réalisé et ainsi analyser les différents postes. Cependant une incertitude demeure sur les calculs des forfaits. Peuvent ainsi être faites les remarques suivantes :

■ Préparation générale du chantier :

La préparation générale du chantier est fixée à 10 % mais il n'est pas indiqué de quoi, il semble que c'est du montant total de l'opération intégrant le montant des travaux mais aussi des sommes diverses ce qui est inhabituel et crée une formule redondante. Un taux de 10 % du montant des travaux paraît plus approprié.

Au regard des éléments présentés dans cette section, 10% des travaux représenteraient **2.4 M€ soit une augmentation de 0.4M€ par rapport à la présentation de l'étude.**

■ Libération des emprises :

Les coûts liés aux dégagements des emprises sont nettement sous-évalués (avec 0.27 M€).

Le coût pour la variante « projet sud 2022 » proposée, au regard des évolutions nécessaires des emprises et de l'expérience du maître d'ouvrage pour ce type d'aménagement, doit se rapprocher du montant estimé pour la variante sud en 2016 soit environ **1,4 M€ soit une augmentation de 1.1 M€ par rapport à la présentation de l'étude**

Les coûts liés aux mesures compensatoires environnementales ne sont pas évalués

Il est à noter que le coût des mesures environnementales est estimé à **2,2 M€ pour la variante « Centre-Compact » présentée à l'enquête publique soit un minimum pour le projet présenté dans l'étude**

Les dévoiements de réseaux sont manquants et notamment pour les réseaux en rive d'A7 (multitubulaire, réseaux d'assainissement...), et ceux le long du chemin de l'aérodrome.

Il est à noter que le coût de ces dévoiements est estimé à **0.7 M€ pour la variante « Centre-Compact » présentée à l'enquête publique soit un minimum pour le projet présenté dans l'étude.**

■ Terrassement :

Le montant considéré est cohérent avec le volume global des travaux.

Néanmoins, les adaptations du projet développées dans le présent document sont de nature à augmenter le montant de ce poste. A dire d'expert, la réévaluation de ce poste conduit à une augmentation de l'ordre de 10% du montant prévu. Le poste serait ainsi estimé à **3.4 M€ soit une augmentation de 0.3 M€ par rapport à la présentation de l'étude**

■ Assainissement :

Les complexes d'étanchéité des bassins ne sont pas chiffrés et dont le prix unitaire est évalué à environ 25€/m2. Ainsi pour des bassins d'assainissement de 9500 m2 le coût supplémentaire est évalué à **0.25 M€.**

Le prix unitaire des terrassements des bassins pris en compte (25€/m3) est deux fois moindre que les prix habituellement constatés. Cet ajustement induit une augmentation de **0.45 M€** environ sur le montant considéré pour ce poste.

Le poste assainissement est donc estimé à environ **1.95 M€ soit une augmentation de 0.7 M€**

■ Ouvrage d'art :

Le montant considéré est cohérent avec le volume global des travaux. Le poste ouvrage d'art est donc maintenu à une estimation de **2.2 M€**

■ Chaussées :

Les prix unitaires du poste « Chaussées », doivent inclure l'ensemble de la structure de chaussée (couche de roulement, couche de base, couche de fondation ...), ainsi ces derniers paraissent sous-estimés d'environ 30% A dire d'expert, la réévaluation de ce poste conduit à une augmentation d'environ **0.8 M€.**

Le recalibrage du chemin de la Tour conduirait à une augmentation de **0.2 M€** sur ce poste.

Le poste chaussée est donc estimé à environ **3.45 M€ soit une augmentation de 1 M€**

■ Equipement d'exploitation et sécurité :

Le prix unitaire « dispositifs de retenue » est sous-évalué dans le chiffrage proposé, sont observés des prix unitaire 2 fois plus élevé soit 80€/ml.

La réévaluation de ce poste conduit à une augmentation d'environ **0.2 M€.**

Les coûts des équipements péages sont significativement sous-évalués.
Il est observé un écart de plus de **2 M€** par rapport aux montants des équipements péages estimés pour des projets similaires sur réseau autoroutier

Le poste équipement est donc estimé à environ **5.6 M€ soit une augmentation de 2.2 M€**

■ Aménagement paysager :

Le montant considéré est cohérent avec le volume global des travaux ce poste est donc maintenu à **0.6 M€**

La somme de la réévaluation des coûts travaux conduit à un montant de travaux de 24 M€ (valeur 2021) et à programme constant au lieu de 15.3 M€ présenté par la commune soit une variation de 8.7 M€.

Divers :

Le montant des études et direction de travaux est fixé à 12% mais il n'est pas indiqué de quoi, il semble que c'est du montant total de l'opération intégrant le montant des sommes diverses ce qui est inhabituel et crée une formule redondante.
Un taux de 15 % du montant des travaux paraît plus approprié.
Ce montant est donc estimé à environ **3.6 M€ soit une augmentation de 1.2 M€.**

Le poste foncier mérite d'être doublé au regard des surfaces oubliées dans la proposition présentée.
Ce montant est donc estimé à environ **0.8 M€ soit une augmentation de 1.6 M€**

Le montant des sommes à valoir est fixé à 10% mais il n'est pas indiqué de quoi, il semble que c'est du montant total de l'opération intégrant le montant des sommes diverses ce qui est inhabituel et crée une formule redondante.
Il est d'usage de viser 12% du montant des travaux.
Ce montant est donc estimé à environ **2.9 M€ soit une augmentation de 0.6 M€.**

La somme de la réévaluation des coûts divers conduit à un montant de 7.3 M€ (valeur 2021) à programme constant au lieu de 4.9 M€ présenté par la commune soit une variation de 2.4 M€.

Le coût global du projet, en valeur décembre 2021 (Indice TP01 = 118.2), se situe donc à environ 31.3 M€ HT au lieu de 20.5 M€ HT présenté par la commune.

Cette réévaluation conduit à un « projet Sud 2022 » à 27 M€ valeur septembre 2016 (Indice TP01 =101.8 retenu pour le Plan d'Investissement Autoroutier dans lequel le projet de Vienne Sud est inscrit) et ceci sans compter les évolutions de programme comme la transformation et la reprise des carrefours en giratoires qui devraient encore renchérir le coût présenté par la collectivité.

C. Conclusions

Le « projet Sud 2022 », sous-estime les coûts inhérents à la réalisation d'un projet complexe de création d'un nouvel échangeur autoroutier sur autoroute en circulation.

Ainsi, de l'avis du maître d'ouvrage, l'incidence sur le coût de la version 2022 de la variante Sud est similaire à l'évaluation faite en 2016 et présentée lors de la concertation du public et rappelé dans la Pièce A – Notice d'enquête – p 33 du dossier d'enquête publique.

Il est à noter cependant que, n'ayant pu avoir accès au détail de l'ensemble des postes de l'estimations, il n'a pas pu être fait de contrôle des quantités ni de contrôle des postes forfaitaires et qui aurait pu mettre en exergue d'autre incohérences.

II.9. Conclusion

Au regard des éléments exposé dans cette partie, il est conclu de la part du Maître d'Ouvrage les points suivants :

- le projet présenté par la commune en 2022 est de fonctionnalités similaires au projet de variante sud présenté lors de la concertation publique de 2016, sous réserve de la prise en compte d'éléments de conception nécessaires à la lisibilité, la sécurité des usagers et l'intégration de l'aménagement dans son environnement ;
- les incidences de la « projet Sud 2022 » sont similaires à celles présentées en 2016 sur 9 des 10 critères de la concertation, le seul critère ayant évolué depuis 2016 est l'environnement économique lié au contexte local et non le projet en lui-même.

Ainsi, le « projet Sud 2022 » tel que présenté par la commune, ne remet donc pas en cause l'analyse multicritères des différentes variantes du projet établi en 2016 et qui avait conduit à retenir la variante centre compacte pour la suite du projet

II.10. Éléments complémentaires de l'étude

A. Extrait de l'étude

La synthèse de l'étude de la commune évoque les points suivants :

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.

B. Analyse du MOA

L'étude de la commune semble méconnaître de façon délibérée le projet d'échangeur soumis à l'enquête publique.

En effet :

- concernant la chicane de la RD131 ne permettant pas à deux bus de se croiser actuellement, la reprise de cet élément a été intégrée au projet suite aux différents comités de pilotages et échanges avec la commune et les gestionnaires de voirie.

Cette intégration se fait à coût constant pour le projet qui reste estimé à 21 M€ HT (valeur 2016). Ce point est présenté à la page 536 de l'évaluation environnementale du projet – pièce B



Figure 15 Évolution de l'aménagement des accès à l'aire de Vienne Est entre 2020 et 2021



- concernant la requalification de l'aire de sortie de la gare de péage pleine voie de Vienne-Reventin, sa reprise était rendue nécessaire dans la variante centre présentée en 2016 par la proximité de la nouvelle bretelle de l'échangeur avec les entrées et sorties de l'aire de repos existante.

Depuis la concertation de 2016, le projet a été optimisé et la gare d'entrée a pu être reculée permettant ainsi de réduire sensiblement les travaux nécessaires à cet endroit et de même réduire les impacts environnementaux du projet au niveau du ruisseau des Crozes.

Ce point est présenté p 547 de l'évaluation environnementale du projet.

- concernant l'évaluation financière du « projet sud 2022 », il a été démontré dans le présent projet que l'estimation proposée par la commune de Reventin-Vaugris, est sur plusieurs aspects fortement sous-estimée.
- concernant les recettes de péage, il est important de mentionner que cet élément n'est pas un critère de choix de la variante, ni pendant la concertation de 2016 ni lors des différents comités de pilotage du projet.

C. Conclusions

Les quatre points exposés en synthèse de l'étude de la commune de sont pas appropriés au projet soumis à l'enquête publique et ne remettent donc en cause en aucune mesure les éléments présentés dans le dossier d'enquête.

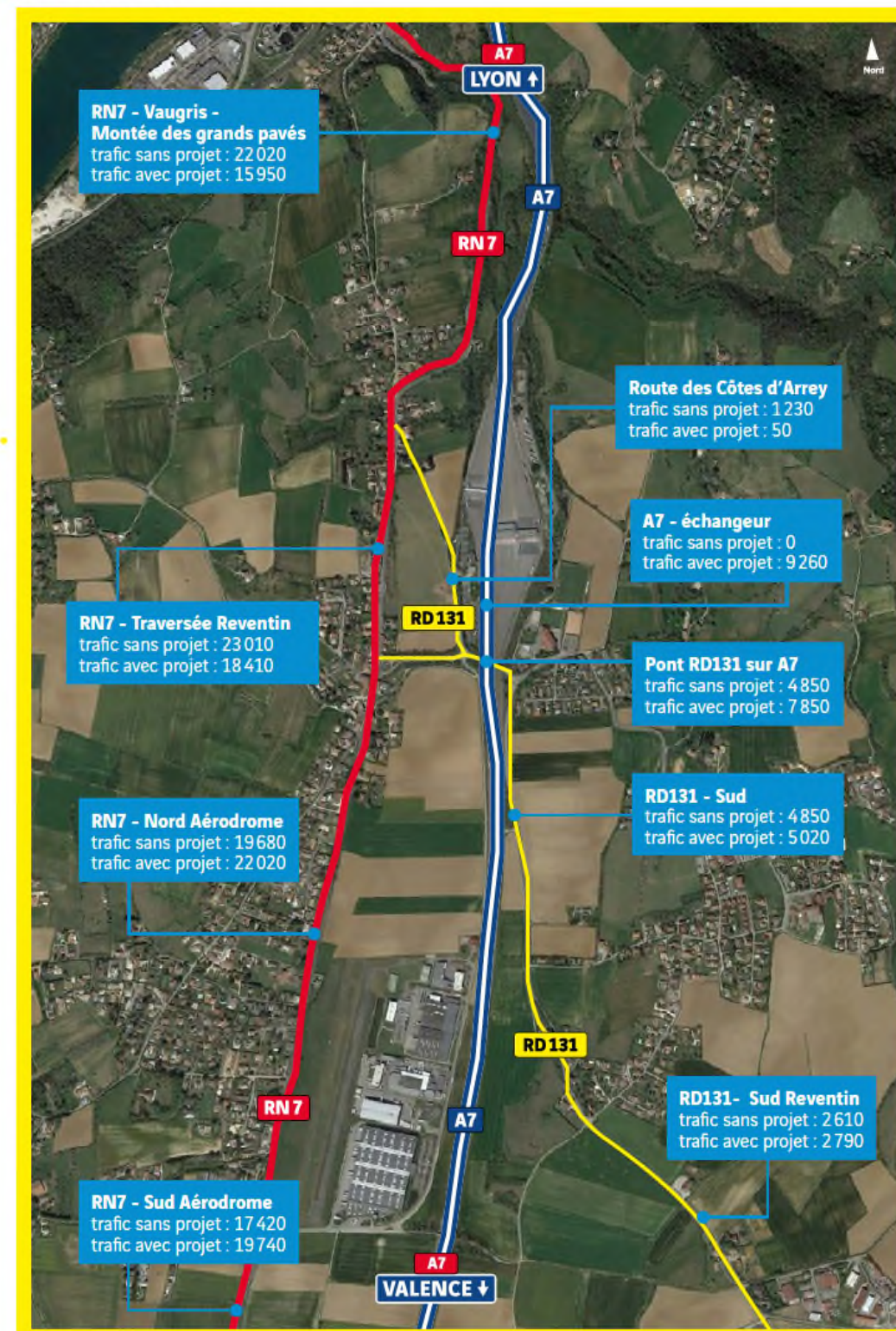
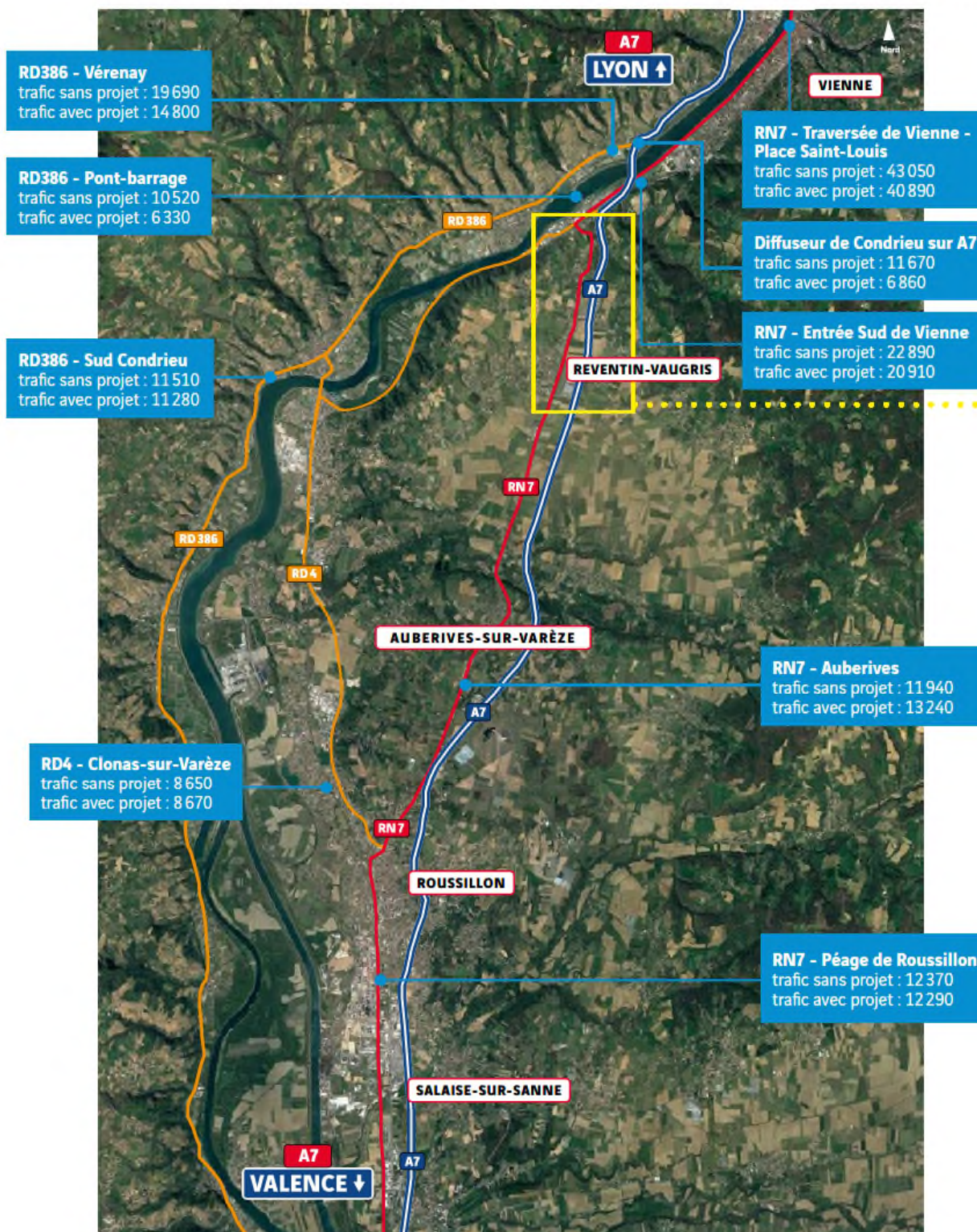
III. CARTE DE SYNTHÈSE DES TRAFICS

A7 - CRÉATION DU COMPLÉMENT DU DEMI-DIFFUSEUR DE VIENNE SUD

Carte de Synthèse des projections trafics du projet soumis à l'enquête publique



Les trafics sont exprimés à l'horizon 2025, date prévisionnelle de mise en service du projet, en Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) deux sens confondus.



IV. ANALYSE DE L'ETUDE DE TRAFIC DE NOESIS

La commune de Reventin-Vaugris a mandaté le bureau d'étude NOESIS pour réaliser une étude de trafic sur le secteur du projet de demi-diffuseur. Cette étude réalisée en 2018 appelle un certain nombre de remarques de la part du Maître d'Ouvrage.

En préambule il est noté que cette étude a été réalisée en 2018, elle a fait l'objet d'un échange en comité de pilotage regroupant les services de l'Etat, les cofinanceurs du projet et la commune de Reventin-Vaugris.

A l'issue de ce comité de pilotage les éléments présentés par cette étude n'ont pas été de nature à remettre en cause la réalisation du projet dans sa configuration centre compacte.

IV.1. Contexte territorial

A. Extrait de l'étude

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

B. Analyse du MOA

Il est rappelé que les objectifs du projet sont plus larges que ceux exposés dans l'étude commandité par la commune de Reventin-Vaugris et sont rappelés dans la pièce A – p16 du dossier d'enquête soit :

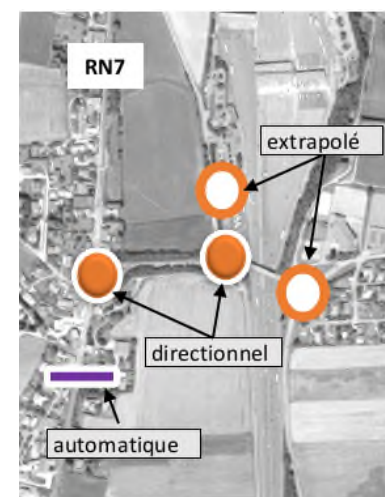
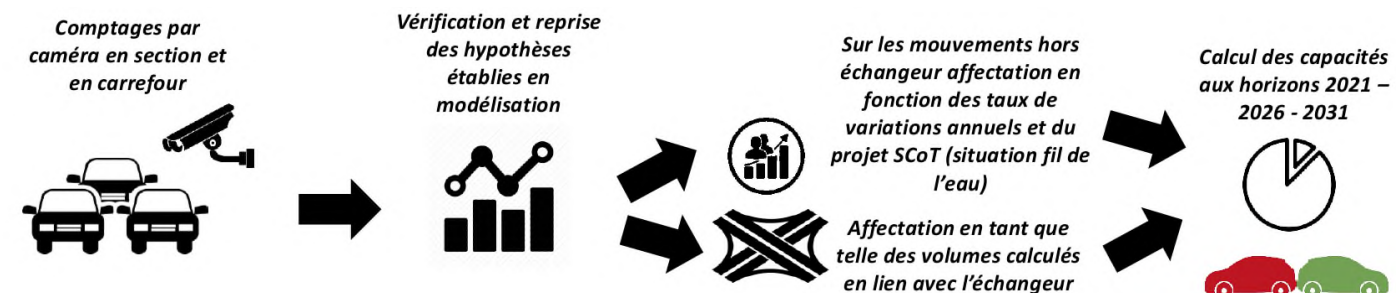
le projet contribue à améliorer :

- les conditions et la sécurité des déplacements pour les usagers locaux empruntant en particulier les traversées de Vienne, de Vérenay sur la commune d'Ampuis, et la RN7 dans la montée des grands pavés ;
- la desserte du territoire (Sud de l'agglomération de Vienne et Pays Roussillonnais) depuis et vers l'agglomération Lyonnaise ;
- l'accessibilité à l'agglomération viennoise déchargée du trafic de transit ;
- 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 reliant les bourgs de Reventin et de Vaugris ;
- la sécurité des riverains des voiries secondaires qui actuellement supportent un trafic de transit pouvant être reporté sur l'A7 ;
- 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.

De l'avis du maître d'ouvrage, cette vision réductrice des objectifs poursuivis par le projet pose question sur la crédibilité de la démonstration engagée. En effet, le projet est bien à comprendre comme un outil d'amélioration globale des mobilités dans l'agglomération Viennoise, le nord Roussillonnais, pour les usagers de la route, des transports en commun et des modes actifs de déplacement.

IV.2. Méthodologie de l'étude

A. Extrait de l'étude



B. Analyse du MOA

La méthodologie de l'étude utilisée par le prestataire n'est pas détaillée :

- il n'est pas indiqué les logiciels utilisés :
 - o ni pour la modélisation statique ;
 - o ni pour la modélisation des giratoires.
- il n'est pas indiqué les hypothèses prises en compte pour la modélisation ;
- elle se base sur deux comptages directionnels par caméras et un comptage automatique sur RN7 :
 - o sans en détailler les conditions d'utilisation et d'implantation ;
 - o sans indiquer le redressement des données observées effectué.
- 2 des 4 points utilisés pour la démonstration sont faits par des données extrapolées ;
- la source des autres données n'est pas communiquée mise à part l'utilisation de Google trafic en visualisation.

En revanche les hypothèses de l'étude de trafic réalisée pour le projet soumis à l'enquête publique sont exposées de la page 293 à 296 de la Pièce B – évaluation environnementale du dossier d'enquête publique.

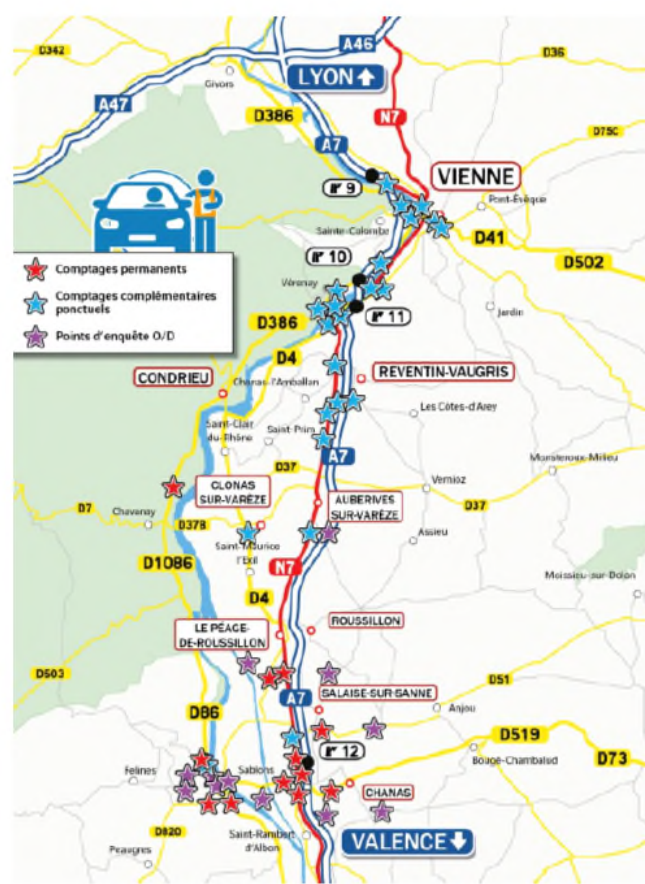
Ces éléments présentent en particulier :

- les logiciels utilisés pour les projections trafic VISUM et Girabase ;
- le modèle d'affectation en 3 étapes ;
- les hypothèses du réseau à horizon mise en service du projet et mise en service +20ans ;
- les taux de progression du trafic en lien avec les hypothèses de croissance locales fixées par le SCoT et nationales fixées par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) dans son rapport de juillet 2016 ;
- les données de comptages utilisées pour le calage du modèle c'est-à-dire :

La détermination des heures de pointes (du matin et du soir) ainsi que des heures creuses dans le cadre de cette étude a été réalisée à partir des données suivantes :

- Des données de l'étude de 2011/2012 :
 - interviews et comptages de septembre 2011 : enquêtes et comptages réalisés dans le cadre de cette étude : comptages automatiques sur les semaines du 6 au 19 septembre 2011 et enquêtes par interviews ;
 - temps de parcours : analyse des relevés de temps de parcours réalisés les 14 et 21 septembre 2011 sur un ensemble de 8 itinéraires (dans et autour de l'agglomération Viennoise).
- Des données récentes :
 - données ASF en entrée et en sortie des barrières de péage (barrières n°12 de Chanas, n° 11 de Vienne Sud et n°10 de Condrieu) - mars septembre 2015 ;
 - données ASF de la section courante de l'A7, comptages mensuels de mars et septembre 2015 ;
 - de comptages horaires pour les journées du 7 et 20 septembre 2015 et du 8 au 14 décembre 2015 ;
 - données du CD38 : comptages horaires 2015 et annuel sur 10 ans sur le réseau départemental ;
 - données de l'enquête Origine / Destination (dénommée par la suite enquête Rhône Médian) réalisée par la DREAL Rhône-Alpes au niveau du secteur de la zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons.

L'utilisation des données de comptages automatiques (réalisés sur 2 semaines consécutives du 7 au 20 septembre 2015) dans le cadre de cette étude a consisté à utiliser les données moyennées sur l'ensemble des mardis et jeudis (soient 4 jours) qui sont généralement des jours moyens en termes de niveau de trafic. A noter que la période de comptages en 2015 est identique à celle des comptages réalisés en 2011 (6 au 19 septembre 2011).



Source : ASF, 2020

Ainsi de l'avis du maître d'ouvrage, il n'est pas possible de se prononcer sur la démonstration faite par le bureau d'étude dans son support de présentation et de comparer ces résultats à l'étude de trafic réalisée pour le projet soumis à l'enquête publique ; ceci par manque d'information sur les hypothèses retenues, les données et logiciels utilisés en particulier pour évaluer la saturation des giratoires.

IV.3. Conclusions de l'étude

A. Extrait de l'étude

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 circulaire satisfaisant sur la RN7 dans les traversées de ville.

B. Analyse du MOA

L'étude de NOESIS conclue sur un certain nombre de points pour lesquels il paraît nécessaire d'apporter des éléments d'appréciation de la part du maître d'ouvrage du projet :

■ concernant une meilleure logique d'aménagement du territoire grâce à la variante Sud :

- Il est noté que l'étude de NOESIS se contente d'étudier les carrefours de la variante centre sans évaluer le fonctionnement de ceux de la variante Sud, ni le fonctionnement de l'autoroute, une telle conclusion paraît donc sans fondement.

■ concernant la localisation de la variante Sud qui permet de conserver un niveau de soulagement comparable du réseau Viennois et plus largement des traversées de villes :

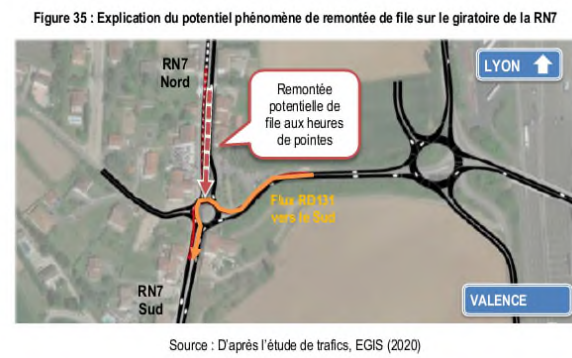
- cette affirmation est globalement vraie, cependant, il est à noter que ce n'est qu'un des nombreux objectifs du projet dont certains sont moins bien atteints par cette variante comme présenté au chapitre 2 du présent document.

■ concernant une attractivité et une balance socio-économique comparable entre les deux variantes :

- le travail de modélisation de l'ensemble des itinéraires empruntés par les usagers dans chacune des deux variantes n'est pas réalisé par NOESIS. Le bureau d'étude se contente de modifier les hypothèses pour une partie de la variante centre sans appliquer ces éléments à la variante sud. En ce sens une telle conclusion paraît donc hâtive et sans fondement technique.

■ **concernant les dysfonctionnements importants du giratoire de la RN7 et non acceptable en 2036 :**

- la méthode employée pour affirmer cette conclusion n'étant pas explicitée par le bureau d'étude, elle ne peut pas être partagée par le maître d'ouvrage.
- il est rappelé que le dossier d'enquête publique – Pièce B – Evaluation Environnementale – p260 indique que des remontées de files potentielles pourront être observées sur le giratoire. Ce point fait l'objet de la mesure de réduction n°24 du dossier.



IV.4. Conclusions du Maître d'Ouvrage

Au regard des éléments exposés dans cette partie, il est conclu de la part du Maître d'Ouvrage les points suivants :

- l'étude du cabinet NOESIS est basée sur une méthodologie, des hypothèses et des données non communiquées ne permettant pas d'affirmer ou infirmer les éléments relevés ;
- l'étude ne remet pas en cause les éléments de l'étude de trafic réalisée par le maître d'ouvrage et se contente de vérifier le fonctionnement de deux giratoires ciblés sans en préciser la méthode exacte ;
- l'étude présente une remise en cause des conclusions de l'analyse multicritères de variantes de la concertation du public de 2016 sans analyser l'ensemble du périmètre d'influence de l'opération.

Ainsi, les éléments communiqués ne remettent donc pas en cause l'analyse multicritères des différentes variantes du projet établi en 2016 et qui avait conduit à retenir la variante centre compacte pour la suite du projet.