



## DEMI ECHANGEUR VIENNE-SUD sur A7 A REVENTIN-VAUGRIS

- ❖ Le projet de demi-échangeur sur A7 au sud de Vienne à Reventin-Vaugris, actuellement retenu, « Centre-compact », **n'est pas fonctionnel**. Ses caractéristiques géométriques ne sont pas adaptées à un bon écoulement des flux sur la RN7, la RD 131.  
De ce fait, les usagers - automobilistes de la RN7 et de la RD 131 - verront leurs **conditions de circulation matin et soir, fortement dégradées** par rapport à la situation actuelle.

### Sont en cause :

1. Le giratoire sur la RN7, sous dimensionné au droit de la station-service
2. La chicane de la RD 131 qui empêche le croisement de 2 poids lourds, ou d'un car et un poids lourd
3. La largeur du pont qui franchit l'A7 et ne peut accepter en l'état la coexistence d'un espace de cheminement « modes doux » avec un espace « routier » où peuvent se croiser 2 poids lourds ou d'un poids lourd et un car.

Par ailleurs, ces caractéristiques géométriques réduites et le mélange des trafics induit par cette solution en feront **un équipement source d'insécurité** pour ses usagers: voitures, poids lourds, cars – notamment scolaires, 2 roues, mais surtout piétons mêlés à un trafic à destination ou en provenance de l'autoroute..

- ❖ Du fait de son caractère incomplet sur le plan géométrique, cette solution Centre a **été fortement sous-évaluée** et sa comparaison avec la solution Sud totalement biaisée.  
**Le même biais** se retrouve dans la plupart des critères de comparaison : attractivité, gain de temps, cadre de vie, emprises agricoles, développement économique, environnement... **faussant totalement les bases du choix** entre option Centre et option Sud le 14 octobre 2016.
- ❖ Cette solution « Centre », menace par ailleurs **le fonctionnement économique et social de la commune de Reventin-Vaugris** et les conditions de vie des habitants d'un territoire plus vaste incluant Chonas l'Ambellan.
- ❖ Pourtant la commune de Reventin-Vaugris et ses habitants ne sont **pas opposés** à accueillir ce demi-échangeur, **mais** veulent un équipement situé « **au bon endroit** ».
- ❖ La volonté de la communauté d'agglomération de Vienne d'aboutir rapidement à un projet à inscrire au PIA et la volonté d'ASF de rester le plus possible dans ses emprises a conduit à **choix précipité** de la solution Centre Compacte

Avec la municipalité de Reventin-Vaugris, les habitants du secteur et les futurs usagers concernés par l'implantation doivent être enfin entendus et leur projet « acceptable par tous » non caricaturé.

## I Une Solution CENTRE

- **non fonctionnelle pour les usagers des RN7 et RD 131**
- **génératrice de dangers pour les poids lourds, les cars scolaires et les piétons ou 2 roues – notamment enfants**

Depuis le début de la présentation de son projet, VINCI a affirmé, sans être démenti, que le giratoire « Station-Service » sur la RN7, la chicane sur la RD 131 ou encore l'ouvrage de la RD 131 sur A7 étaient suffisamment dimensionnés pour l'écoulement des nouveaux trafics généraux par le demi échangeur.

Or tous les avis et calculs d'experts démontrent que ce n'est pas le cas et que ces divers dispositifs doivent être repris pour permettre un écoulement satisfaisant du trafic et un accès facile de ces voiries par les axes riverains.

Depuis le début des études, le projet Centre compact présenté par VINCI est donc **un projet**

- qui répond sans doute à l'objectif d'allègement du trafic dans Vienne, sur le barrage de Vaugris ou à Verenay,
- mais aussi un projet inadapté au bon écoulement des trafics sur la RN7 et la RD 131, où il va aggraver des conditions de circulation déjà difficiles, notamment aux heures de pointe du matin et du soir,
- et un projet générateur de risques de collisions, du fait de l'étroitesse des voies et des mélanges de trafic : voitures, poids lourds, cars scolaires, mais aussi et surtout usagers des modes doux que sont majoritairement les enfants en route pour l'école, le stade ou le gymnase.

## II La solution Centre : un COÛT SOUS EVALUE

Une résultante de cet oubli d'aménagements (giratoire, chicane, pont) est que le projet Centre a été fortement sous-évalué. Or le coût de l'ouvrage est une donnée non négligeable – mais si elle n'est pas exclusive - dans le choix des décideurs.

### III CHOIX DE LA SOLUTION CENTRE sur des bases « orientées »

Pour justifier son choix de la solution « Centre compacte », le comité de pilotage a avancé **2 raisons** :

- l'expression de la population
- l'étude multicritères,

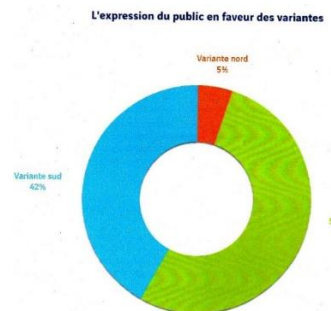
**qui ne résistent pas à l'analyse.**

#### L'EXPRESSION DE LA POPULATION :

Les résultats de la « concertation publique » ont été exploités de façon très partielle.

387 « contributeurs » se sont positionnés en faveur d'une variante ou d'une autre:

- 205 soit 53% pour les variantes Centre (91 Centre de base + 114 Centre compacte )
- 163 soit 42% pour la variante Sud
- 19 soit 5% pour la variante Nord



Dans ces contributions, la voix du conseil municipal de Reventin-Vaugris – qui représente **1800 habitants** - est appréciée de la même façon que le vote de n'importe quel particulier, habitant la commune, une commune voisine, la vallée du Rhône ou même ailleurs !

Utiliser **un écart de 42 voix** pour justifier une décision qui concerne justement la commune de Reventin-Vaugris déconcerte, d'autant qu'à la vérité, c'est **la solution Sud qui a recueilli le plus de voix....**

Solution choisie	Contributions
Variante Nord	19
Variante Centre	91
Variante Centre Compacte	114
Variante Sud	163

**L'étude multicritères a été conduite** sans pondération et avec un biais prononcé ...

Pour départager les 3 variantes, **10 critères** ont été retenus et comparés

1- l'attractivité de l'échangeur : trafic attendu	6- les emprises agricoles
2- le gain de temps – par rapport aux itinéraires concurrents (A7 par Vérenay, RN7 par Vienne)	7- les emprises foncières = non agricoles
3- la Sécurité sur A7	8- le développement économique
4- les travaux sur A7	9- l'environnement
5- le cadre de vie des riverains	10- le coût

L'analyse de chaque critère présenté dans le cadre du dossier de concertation de juin 2016 montre que :  
**de nombreux points ont été traités de façon partielle et sans la moindre pondération :**

- **L'attractivité** qui passe de modérément défavorable à fortement défavorable, avec moins de 10% d'écart de trafic, alors que le trafic attendu provient du Sud
- **Le gain de temps** qui connaît la même évolution pour 1' ou 2' d'écart, calculé sur les seuls usagers Reventinois, alors que le résultat serait inverse avec la totalité des utilisateurs,
- **La sécurité sur A7** défavorable à l'optionSud, alors que l'insertion de cette variante est tout à fait conforme aux normes
- **La cadre de vie**, pour lequel la variante Centre bien plus nuisante, est peu pénalisée
- **Le développement économique**, jugé équivalent, alors que la solution Sud est bien plus performante pour la desserte des entreprises de tout le secteur,
- **L'environnement** pour lequel la variante Sud est pénalisée par sa présence en limite d'un périmètre de risques technologiques (PPRT) non approuvé qui concerne des industries situées à St Clair du Rhône. EN l'espèce le kilomètre d'écart avec la variante Centre n'a pas grande de signification.

Cette étude multicritère a été menée comme **un véritable réquisitoire à charge** contre la solution SUD, avis unanime de tous les professionnels interrogés sur sa validité qui ont tous dénoncé sa partialité. Une approche plus objective aurait abouti à un résultat inverse.

Il est important de signaler que **le critère « Emprises agricoles » est nettement en faveur de la solution Sud Intermédiaire** préconisée par la municipalité de Reventin-Vaugris (5,6 ha contre 7,3 ha dans la solution centre) en quantité et en qualité.

De plus, **des critères importants n'ont pas été retenus**, parmi ceux-ci :

- la fluidité du trafic sur RN7 et CD 131 dans le secteur
- l'accessibilité à RN7 depuis Chonas ou le Vieux Vaugris
- la gêne des travaux sur RN7 et CD 131
- les relations sociales et commerciales dans la commune de Reventin-Vaugris
- l'avis de la collectivité et des populations directement concernées
- la pratique des modes doux et la sécurité

C'est donc sur 2 bases, plus que fragiles, que le comité de pilotage a pris une décision, dans la **précipitation** provoquée par la volonté de « **figurer en haut de la liste des projets bénéficiant du PIA** » - propos du président de Vienne agglo le 2 février 2017.



- **② des nuisances fortement accrues – bruit, mais aussi vibrations et pollution atmosphérique**
  - à des secteurs densément habités : lotissements La Plaine, Les Muriers,
  - à toute la partie Sud du Grand chemin
  - à une zone récréative majeure de la commune: le stade et la salle polyvalente
  
- **③ une insécurisation du cheminement « modes doux »** créé récemment pour permettre aux jeunes un accès sûr aux équipements scolaires, sportifs et de loisirs de la commune,
  
- **④ l'accroissement des bouchons aux heures de pointe** du matin et du soir consécutifs à l'accroissement du trafic sur la RN7 (+ 11.3%) et le CD 131, (+ 192%)
  
- **⑤ l'aggravation des conditions d'accès à la RN7** depuis les chemins de Lieuraz et du Vieux-Vaugris, avec l'accroissement déjà évoqué du trafic.

Ainsi, cette solution Centre génère des **conséquences économiques et sociales néfastes**:

- pour les habitants des quartiers Ouest, une désaffection de l'école de Reventin-Vaugris, des commerces, des services, au profit de la commune voisine de Chonas l'Amballan ou de Vienne
- pour les mêmes habitants, une moindre implication dans la vie sociale du fait des nouvelles contraintes de déplacement
- pour les habitants du bourg de Reventin-Vaugris, une désaffection pour les commerces et service riverains de la RN7 au Grand Chemin : agence postale, tabac-journaux, pizzeria, station-service...

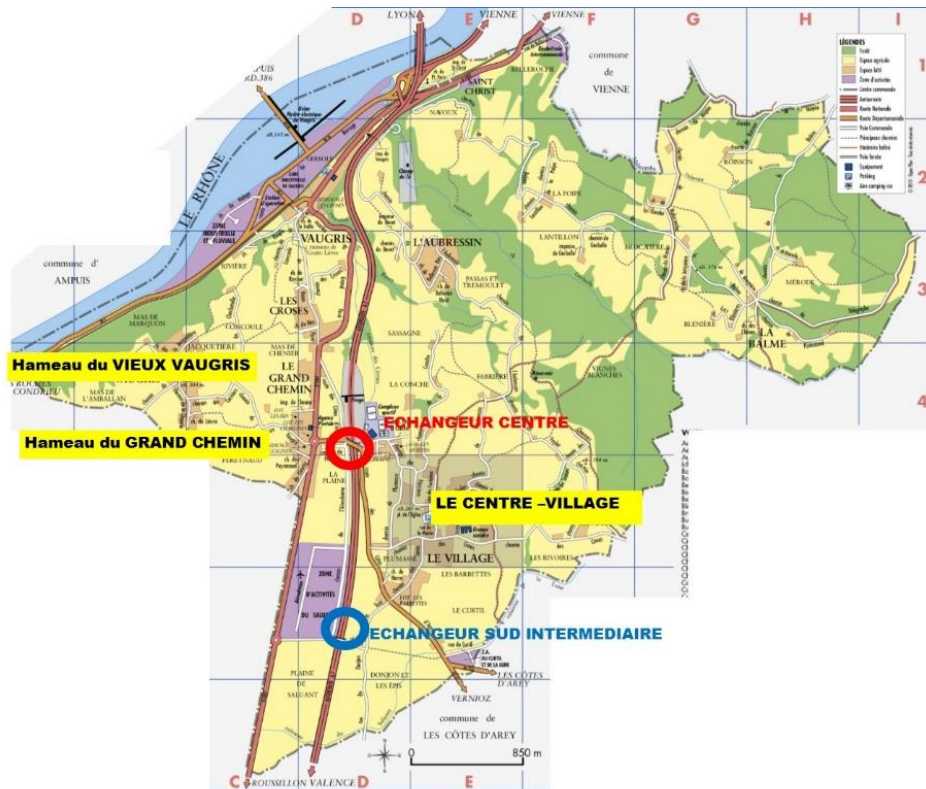
**Les habitants de Chonas-l'Amballan et les usagers de la RN7 et du CD 131** sont également pénalisés par la solution Centre pour les raisons suivantes :

- difficulté accrue d'accès à la RN7 pour les habitants de Chonas via le chemin de Lieuraz.
- perturbation des circulations dans Chonas-l'Amballan, mais aussi dans la commune voisine de Saint Prim, liée au passage d'automobilistes provenant du secteur Ouest et Sud Ouest ( St Clair du Rhône, St Alban du Rhône, St Maurice l'Exil...) désireux de s'affranchir des ralentissements sur la RN7 et autres itinéraires d'accès.

## V Une Solution Sud Intermédiaire , « acceptable par tous »

Désireuse de voir réaliser cet échangeur, et acceptant de l'accueillir sur son territoire communal, la municipalité de Reventin-Vaugris, consciente du fort impact agricole de la variante SUD, a fait étudier par NOX, bureau d'études reconnu, une solution « SUD INTERMEDIAIRE ». Située **1km plus au sud**, elle a recueilli l'aval des agriculteurs locaux et des entreprises implantées sur la zone du Saluant.

### Les avantages de la variante SUD INTERMEDIAIRE



- ❶ elle **capte mieux les trafics** originaires du Sud, de l'Est et de l'Ouest qui composeront à près de 80% la clientèle de l'échangeur, et leur évite les ralentissements quotidiens au niveau du Grand Chemin.
- ❷ elle permet **une meilleure desserte des entreprises**, des zones économiques du Saluant et des communes voisines (Chonas, Côtes d'Are, St Clair du Rhône, de St Maurice l'Exil...).
- ❸ elle autorise la **mise en place du « free flow mixte »** qui limite les emprises sur la voie d'entrée, réduit les risques de bouchons et de remontée de file, en remplaçant les gares d'entrée par un simple portique et autorise les automobilistes à utiliser la totalité des gares de péage.
- ❹ elle est **acceptée par les agriculteurs locaux**, du fait d'une implantation sur des terres de moins bonne qualité, en particulier au niveau du parking de co-voiturage

❶ **Capte mieux le trafic RN7, CD 131**

❷ **Meilleure desserte des entreprises**

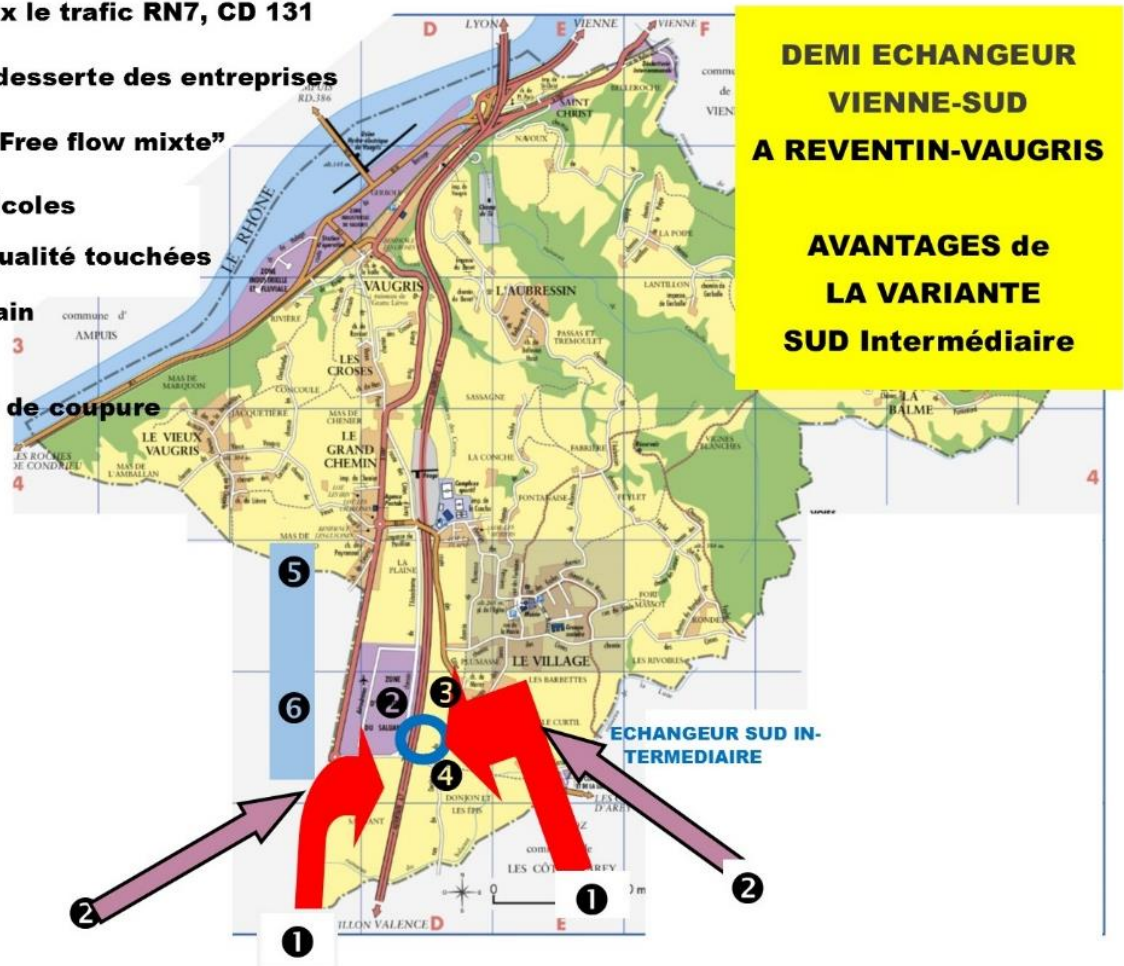
❸ **Autorise "Free flow mixte"**

❹ **Terres agricoles**

**de moindre qualité touchées**

❺ **Aucun riverain**

❻ **Aucun effet de coupure**



De plus, la variante SUD INTERMEDIAIRE, témoigne d'une vision prospective du territoire

En attestent :

- la possibilité d'adoption de la technologie du « free flow mixte » qui permet de fluidifier le flux, de réduire considérablement les emprises utiles et d'anticiper sur un aménagement qui sera inéluctablement réalisé dans moins de 10 ans
- son positionnement plus au Sud du territoire, là où augmente le plus la population et où se développent de nombreuses zones d'activités économiques et commerciales.



## VI LES RAISONS DU CHOIX DU COPIL d'octobre 2016

### Pourquoi ce choix précipité ?

Pour bénéficier fort logiquement de l'avantage procuré par le P.I.A – Plan d'investissement autoroutier - d'une contribution de l'Etat à hauteur de 50% sur les « petites » opérations. Pour ces opérations, les sociétés concessionnaires peuvent bénéficier en contrepartie d'augmentation des péages.

### Pourquoi la solution Centre et pas la solution Sud ?

Parce que depuis plusieurs années, les agriculteurs du secteur de Reventin-Vaugris avaient engagé une action en justice contre la commune dont le P.L.U prévoyait une extension de la zone d'activité du Saluant, sur plusieurs dizaines de très bonnes terres agricoles...

C'est sur une partie de ces terres que se développait justement la solution SUD, ce qui laissait peu d'espoir aux promoteurs du demi-échangeur, de voir aboutir rapidement la réalisation de ce projet et la possibilité de bénéficier du PIA.

Du côté de VINCI et d'ASF, la solution Centre compacte, permet de réaliser le maximum de travaux à l'intérieur du domaine autoroutier, proche de la barrière de péage de Reventin-Vaugris.

Le comité de pilotage a donc vite tranché, poursuivant sa marche dans la définition d'un projet basé sur Reventin-Vaugris, mais en opposition avec cette commune.

## VII UNE SOLUTION CONSENSUELLE

Aujourd'hui, CITEE, avec la commune de Reventin-Vaugris préconise une solution « Sud Intermédiaire » qui

- remplit les mêmes fonctions d'allègement du trafic dans Vienne, sur le barrage de Vaugris et sur la RD 386 Rive Droite (Ampuis), objectif premier du projet,
- offre un bien meilleur service aux usagers de la RN7 et du CD 131 que la solution Centre
- respecte les habitants du secteur et leur territoire, en se situant en dehors de la zone urbanisée et des meilleures terres agricoles
- assure de meilleures conditions de sécurité aux usagers et riverains
- ne coûte pas plus cher qu'une solution Centre rendue fonctionnelle

Le projet de demi échangeur SUD INTERMEDIAIRE permet d'**éviter les erreurs** commises dans le passé à Lyon, Valence ou Vienne sur A7 ou la RN7, avec des équipements qui ont mélangé trafic local et trafic de transit. ♦