

# AUTOROUTE A7 CRÉATION DU DEMI-ÉCHANGEUR DE VIENNE SUD

JUIN 2016



Dossier  
de concertation  
publique





Aux portes de la métropole lyonnaise, l'agglomération viennoise, la communauté de communes du pays roussillonnais et la communauté de communes de la région de Condrieu bénéficient d'une situation géographique stratégique et les grands axes de

communication que sont l'autoroute A7 et la route nationale 7 contribuent à leur essor économique et démographique.

Afin de favoriser la desserte des territoires, d'améliorer la fluidité sur les axes et de renforcer la sécurité routière, l'État a confirmé aux collectivités locales l'opportunité de créer un nouvel accès à l'autoroute A7 au sud de Vienne et a confié la maîtrise d'ouvrage de ce projet à ASF, concessionnaire de l'autoroute A7.

Ce projet viendra compléter le demi-échangeur de Vienne Sud existant, par un demi-échangeur positionné de façon stratégique sur la commune de Reventin-Vaugris. Il permettra aux citoyens résidant au sud de l'agglomération viennoise, dans la communauté de communes de la région de Condrieu et dans le pays roussillonnais, d'accéder plus vite aux bassins d'emplois lyonnais et, parce qu'il a pour conséquence directe de reporter une part importante des trafics de transit, il contribuera au développement des nouvelles pratiques de mobilité portées par les acteurs de notre territoire. C'est pourquoi, après avoir échangé avec les services de l'État et les collectivités locales, j'ai décidé d'engager une concertation publique.

Ainsi, entre le 6 juin et le 3 juillet 2016, chacun d'entre vous pourra s'informer et s'exprimer librement afin de définir ensemble un projet partagé par le plus grand nombre.

Je souhaite que vous soyez nombreux à participer à ce temps d'échanges qui permettra d'enrichir les études jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Lionel BEFFRE  
Préfet de l'Isère



1

## CONCERTEUR POUR CONCEVOIR LE PROJET, ENSEMBLE

■ L'OBJET DE LA CONCERTATION .....	8
■ LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION .....	8
■ LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION .....	9
■ LES ACTEURS DU PROJET .....	10
■ LE DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION .....	11

2

## POURQUOI CRÉER UN DEMI-ÉCHANGEUR AU SUD DE VIENNE ?

■ LA SITUATION ACTUELLE .....	12
■ UN PROJET NÉCESSAIRE .....	14

3

## AU CŒUR D'UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT

■ LES STRATÉGIES LOCALES DE MOBILITÉ .....	16
■ LES PROJETS CONNEXES .....	16

4

## LE PORTRAIT DU TERRITOIRE

■ LES ACTIVITÉS HUMAINES .....	19
■ L'ACOUSTIQUE .....	20
■ LA QUALITÉ DE L'AIR .....	20
■ LA RESSOURCE EN EAU .....	21
■ LA FAUNE ET LA FLORE .....	21
■ LE PAYSAGE .....	21

5

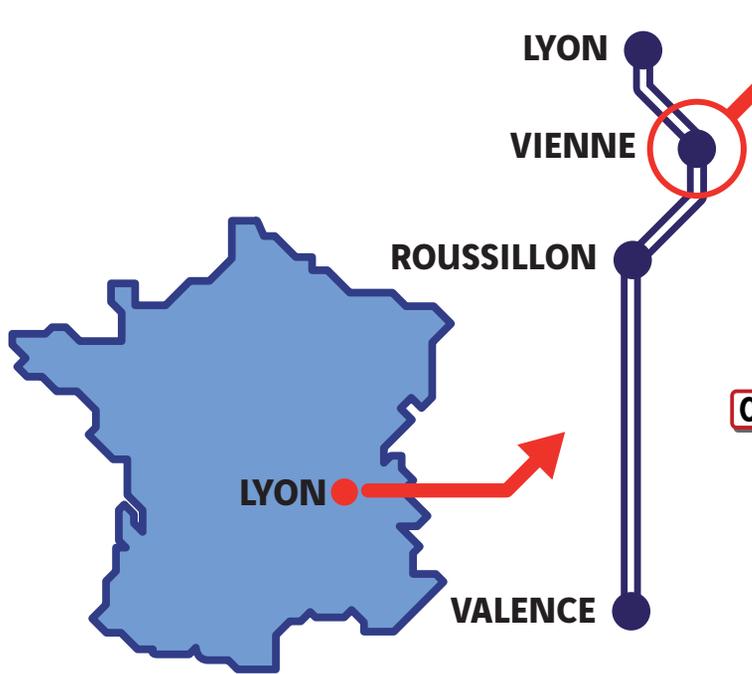
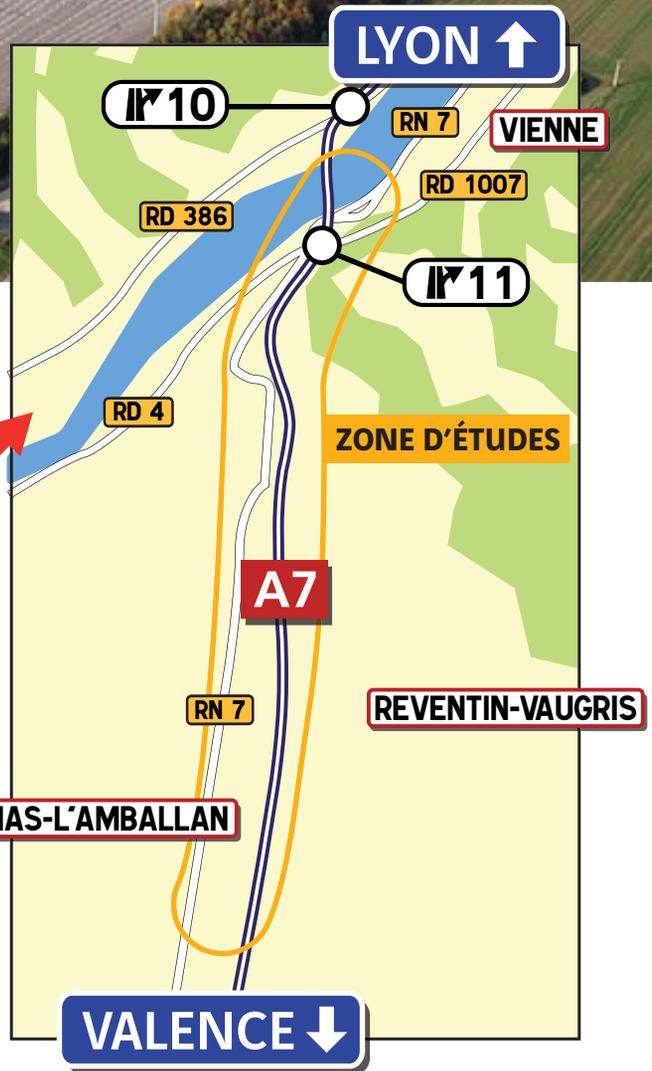
## LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

■ LES 3 VARIANTES .....	22
■ LA SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION DES VARIANTES .....	36

6

## ET APRÈS LA CONCERTATION ?

■ LE BILAN DE LA CONCERTATION .....	38
■ LES ÉTAPES À VENIR .....	38



# Demi-échangeur de Vienne Sud



en direction de Lyon

**2**   
COMMUNES CONCERNÉES  
PAR LA ZONE D'ÉTUDES :  
- REVENTIN-VAUGRIS  
- VIENNE

**3**   
INTERCOMMUNALITÉS CONCERNÉES :  
- COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
DU PAYS VIENNOIS  
- COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DU PAYS ROUSSILLONNAIS  
- COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DE LA RÉGION DE CONDRIEU

**3**   
LOCALISATIONS POUR  
LE DEMI-ÉCHANGEUR

**1**   
PARKING DE  
COVOITURAGE

**9 000**   
AUTOMOBILISTES  
EMPRUNTERONT EN  
MOYENNE CHAQUE JOUR  
LE DEMI-ÉCHANGEUR

**-10%**   
DE TRAFIC SUR LES QUAIS  
DU RHÔNE

**-25%**   
DE TRAFIC À VÉRENAY  
(AMPUIS)

**-40%**   
DE TRAFIC SUR LE PONT  
BARRAGE DE VAUGRIS

JUSQU'À  
**50%**   
DE GAIN DE TEMPS  
SUR LES TRAJETS  
QUOTIDIENS

**2021**   
MISE EN SERVICE  
PRÉVISIONNELLE

# 1 | CONCERTER POUR CONCEVOIR LE PROJET, ENSEMBLE

## L'objet de la concertation

La présente concertation publique concerne le projet de création d'un demi-échangeur d'accès à l'autoroute A7 au sud de l'agglomération viennoise, sur la commune de Reventin-Vaugris. Organisée par VINCI Autoroutes (réseau ASF) sous l'égide du préfet de l'Isère, elle est menée en référence à l'article L103-2 du Code de l'urbanisme.

Le dossier de concertation est une présentation synthétique des premières investigations réalisées par VINCI Autoroutes dans le cadre des études dites « préliminaires ».

À ce stade, toutes les mesures d'accompagnement ne sont pas encore définies. Elles le seront après l'étape de concertation publique, lors des études détaillées qui seront engagées après la concertation et présentées au public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique programmée en 2019.

Entre le 6 juin et le 3 juillet 2016, toutes les personnes intéressées par le projet, c'est-à-dire les riverains, les élus, les usagers de l'autoroute A7 et des réseaux secondaires, les acteurs des mondes économique, agricole et associatif... sont invitées à s'informer et à donner leur avis sur le projet soumis à la concertation, notamment sur les trois variantes proposées ainsi que sur les différentes options d'emplacement du parking de covoiturage.



La concertation est une étape essentielle dans l'élaboration d'un projet. Elle permet de définir ensemble un projet et de le partager avec le plus grand nombre, au bénéfice du territoire et des citoyens. Décrite par l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, la concertation a pour objectif d'associer le public à la définition d'un projet, dès le début des études.

## Les objectifs de la concertation

### LA CONCERTATION A POUR OBJECTIF :

- de communiquer au public les informations relatives au projet de création du demi-échangeur de Vienne Sud,
- d'être à l'écoute, d'échanger et de recueillir l'avis de chacun afin de prendre en considération toutes les observations.

## Les modalités de la concertation

Les modalités de la concertation publique ont été fixées par le préfet de l'Isère en partenariat avec les collectivités concernées par le projet : les mairies de Reventin-Vaugris et de Vienne, la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois, la Communauté de communes du Pays Roussillonnais et la Communauté de communes de la Région de Condrieu.

La concertation débute le lundi 6 juin et se termine le dimanche 3 juillet 2016.

### POUR S'INFORMER :

- l'exposition permanente installée dans les lieux d'accueil de la concertation, aux heures habituelles d'ouverture au public :
  - la mairie de Reventin-Vaugris, 85 rue de la Mairie, 38121 Reventin-Vaugris,
  - la mairie de Vienne, Place de l'Hôtel de Ville, 38200 Vienne,
  - ViennAgglo, Espace Saint-Germain, Bâtiment Antares, 30 avenue du Général Leclerc, 38200 Vienne,
  - la Communauté de communes du Pays Roussillonnais, rue du 19 Mars 1962, 38550 Saint-Maurice-l'Exil
  - la Communauté de communes de la Région de Condrieu, dans les locaux de la mairie d'Ampuis, 11 boulevard des allées, 69420 Ampuis ;
- le site Internet : [www.a7-echangeur-viennesud.fr](http://www.a7-echangeur-viennesud.fr)
- les moments d'accueil du public en présence des représentants de VINCI Autoroutes ;
- la réunion publique.

### POUR S'EXPRIMER :

- sur le site Internet [www.a7-echangeur-viennesud.fr](http://www.a7-echangeur-viennesud.fr) via la rubrique « Je m'exprime » ;
- par courriel : [a7-echangeur-viennesud@vinci-autoroutes.com](mailto:a7-echangeur-viennesud@vinci-autoroutes.com)
- par courrier : Sous-Préfecture de Vienne  
Concertation publique demi-échangeur de Vienne Sud  
16 boulevard Eugène Arnaud - 38200 Vienne ;
- via une lettre T préaffranchie à insérer dans l'urne disponible sur les lieux d'accueil de la concertation ou à retourner par courrier.

#### 1 réunion publique et 2 moments d'accueil du public pour échanger avec les représentants de VINCI Autoroutes

9 juin 2016	18 h 30	Réunion publique	Gymnase de Reventin-Vaugris, chemin des pétrières, 38121 Reventin-Vaugris
14 juin 2016	de 9 h à 12 h	Moment d'accueil	ViennAgglo, Espace Saint-Germain, Bâtiment Antares, 30 avenue du Général Leclerc, 38200 Vienne
21 juin 2016	de 14 h à 17 h	Moment d'accueil	Mairie de Reventin-Vaugris 85 rue de la Mairie, 38121 Reventin-Vaugris

Après la concertation publique, un bilan de la concertation sera élaboré par VINCI Autoroutes et validé par le préfet de l'Isère. Ce document a pour but de restituer les échanges et propositions du public qui viendront enrichir les études qui seront engagées après la concertation, préalablement à l'enquête publique.

Il sera rendu public sur le site Internet [www.a7-echangeur-viennesud.fr](http://www.a7-echangeur-viennesud.fr) après l'été 2016.

# Les acteurs du projet

## ■ L'ÉTAT

L'État est l'autorité concédante à laquelle ASF est liée par un contrat de concession. Il veille au respect des engagements pris par ASF dans le cadre de ce contrat, en matière d'aménagement, d'entretien et d'exploitation du réseau routier national concédé. En ce qui concerne le demi-échangeur sud de Vienne, l'État a approuvé l'opportunité de cet échangeur.

## ■ VINCI AUTOROUTES

VINCI Autoroutes totalise un réseau de 4 386 kilomètres en France et est constitué des sociétés concessionnaires ASF, Escota, Cofiroute et Arcour. VINCI Autoroutes propose sur son réseau 22 parkings et 1 754 places de covoiturage, qui comptent plus de 10 000 utilisateurs. Dans le cadre du projet de création du demi-échangeur de Vienne Sud, sous l'égide du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, VINCI Autoroutes (réseau ASF), pilote les études et les travaux et assure l'entretien et l'exploitation des aménagements réalisés.

Afin de faciliter l'accès aux autoroutes depuis le réseau secondaire et contribuer ainsi au développement des territoires, ASF met régulièrement des nouveaux échangeurs en service. Une quinzaine d'études de cette nature est actuellement en cours.

## ■ LES PARTENAIRES

Depuis le début des études en 2010, VINCI Autoroutes échange avec les acteurs concernés par le projet afin de prendre en compte leurs attentes et concevoir un projet respectueux des politiques engagées par chacun pour développer et préserver le territoire.

Les communes de Reventin-Vaugris et Vienne, la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois, la Communauté de communes du Pays Roussillonnais, la Communauté de communes de la Région de Condrieu, les Conseils départementaux de l'Isère et du Rhône, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, la Direction Départementale des Territoires (DDT) et la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Centre-Est sont les partenaires associés à l'élaboration du projet.



### UN PROCESSUS DE CONCERTATION CONTINU

Le processus de concertation avec les partenaires a débuté bien en amont de la phase de concertation publique. En effet, dans le cadre des études, VINCI Autoroutes travaille en étroite collaboration avec les services techniques de l'État et les collectivités locales concernées par le projet. Ainsi, le projet soumis à l'avis du public dans le cadre de la concertation publique et notamment les 3 variantes proposées, ont fait l'objet d'un consensus préalable avec l'État et les collectivités locales.

## Le déroulement prévisionnel de l'opération



L'enquête publique programmée en 2019 présentera les études détaillées. Cette étape permettra au public de s'exprimer une nouvelle fois sur le projet.

# 2 | POURQUOI CRÉER UN DEMI-ÉCHANGEUR AU SUD DE VIENNE ?

## La situation actuelle

L'agglomération viennoise est traversée du nord au sud par l'autoroute A7 et la route nationale 7, deux axes majeurs qui sont fréquentés par un trafic de transit important et qui assurent également des fonctions d'échanges au sein de l'agglomération.

Sur une trentaine de kilomètres, l'autoroute A7 comprend 5 points d'échanges avec le territoire :

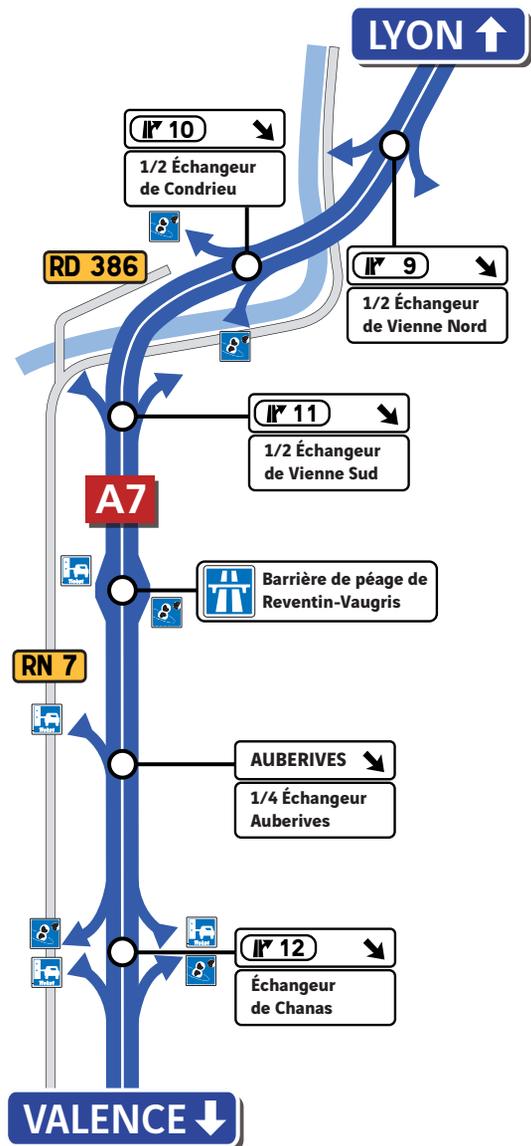
- le demi-échangeur de Vienne Nord (n°9) et le demi-échangeur de Condrieu (n°10) qui permettent de rejoindre l'autoroute A7 en direction de Lyon ou de sortir de l'autoroute en direction du sud,
- le demi-échangeur de Vienne Sud (n°11) qui permet de rejoindre l'autoroute en direction de Valence ou de sortir de l'autoroute en direction du nord,
- le quart d'échangeur d'Auberives qui permet d'entrer sur l'A7 en direction du sud,
- l'échangeur de Chanas.

Le péage de Reventin-Vaugris, situé sur les voies de l'autoroute, n'assure pas d'échanges avec le territoire. Ainsi, les automobilistes qui résident dans les communes du sud de l'agglomération viennoise et du nord du pays roussillonnais et qui souhaitent rejoindre la métropole lyonnaise, sont contraints de traverser la ville de Vienne pour rejoindre l'autoroute A7 par les échangeurs situés au nord ou emprunter la rive droite du Rhône.

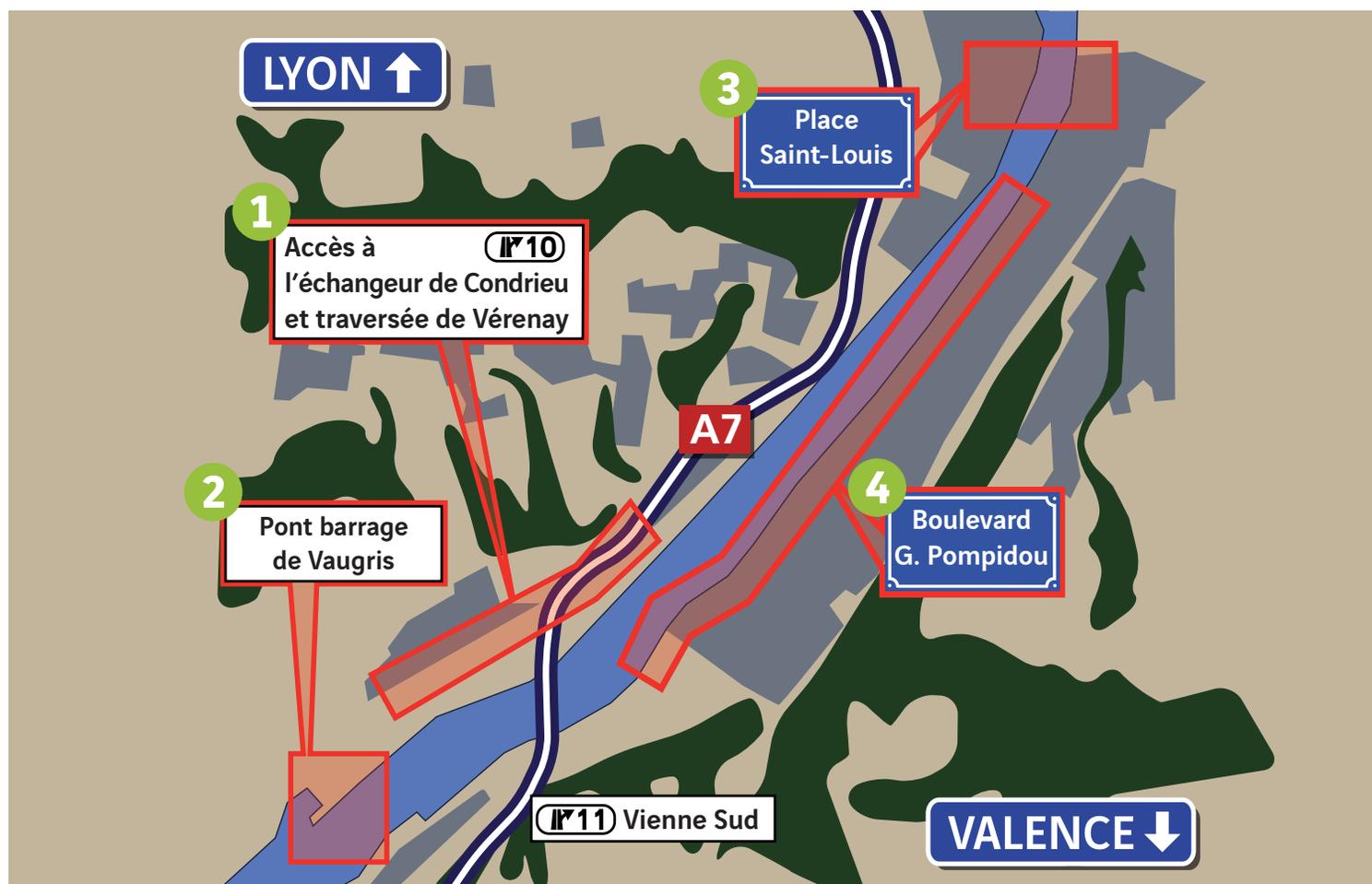
Historiquement traversée par la route nationale 7 qui longe le Rhône en son cœur urbain, la ville de Vienne doit ainsi subir un trafic automobile significatif, notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

Ce fort trafic de transit entraîne de nombreuses problématiques comme :

- l'insécurité des piétons, cyclistes et automobilistes,
- la congestion des principaux axes de la ville aux heures de pointe,
- l'augmentation des nuisances sonores et la dégradation de la qualité de l'air,
- des congestions au niveau de la rive droite du Rhône,
- des difficultés sur la route nationale 7 (montée des Grands Pavés).



Les études relatives à la création du demi-échangeur de Vienne Sud, ont permis d'analyser le fonctionnement global des circulations routières dans l'agglomération viennoise et d'identifier les secteurs les plus saturés.



### 1 L'ACCÈS À L'ÉCHANGEUR DE CONDRIEU (N°10)

L'accès à l'échangeur de Condrieu, dit "échangeur d'Ampuis" par les automobilistes, est quotidiennement saturé et d'importantes remontées de files sont constatées, notamment sur la route départementale 386 au niveau de Vérenay sur la commune d'Ampuis. Les plus fortes perturbations sont enregistrées aux heures de pointe du matin.

### 2 LE PONT BARRAGE DE VAUGRIS

Voie d'accès à l'autoroute A7 via l'échangeur de Condrieu et permettant de rejoindre les pôles d'emplois lyonnais et viennois, le pont barrage de Vaugris assure une grande partie des échanges inter-rives. Les principales difficultés de circulation sont enregistrées aux heures de pointe du soir ; elles entraînent la saturation du pont barrage.

### 3 LA PLACE SAINT-LOUIS

Au cœur de Vienne, la place Saint-Louis enregistre des difficultés de circulation importantes, principalement aux heures de pointe du soir. La configuration complexe du carrefour, conjuguée à la présence de nombreux piétons et de bus, entraîne de longues remontées de files sur le pont Delattre de Tassigny, les boulevards du Rhône et Georges Pompidou.

### 4 LE CROISEMENT ENTRE LE BOULEVARD GEORGES POMPIDOU ET LE COURS BRILLIER

Tout comme la place Saint-Louis, ce secteur du centre-ville est l'un des plus chargés, principalement aux heures de pointe du matin. De fortes congestions sont constatées en amont du croisement.



## Un projet nécessaire



Face aux dysfonctionnements de circulation constatés et aux conséquences grandissantes de ce trafic de transit, la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois a identifié la réorganisation des circulations motorisées comme l'un des objectifs prioritaires de son Plan de Déplacements Urbains 2012-2017 (PDU).

Ainsi, en 2010, les collectivités locales ont demandé à l'État d'engager une étude d'opportunité pour la création d'un demi-échangeur situé entre le demi-échangeur de Vienne Sud et le quart d'échangeur d'Auberives existants ; ce nouvel aménagement permettant de proposer aux automobilistes en provenance du sud et souhaitant rejoindre le nord de l'agglomération viennoise et les portes Lyon, un accès direct à l'autoroute A7.

À l'issue de cette étude, par courrier du 13 mai 2015, l'État a confirmé l'opportunité de ce projet et a mandaté VINCI Autoroutes pour mener les études complémentaires jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique.

Les objectifs du demi-échangeur de Vienne sud sont multiples. L'aménagement permettra de créer au sud de Vienne un accès direct à l'autoroute A7 en direction de Lyon. Ainsi, il contribuera à améliorer :

- la desserte du territoire de l'agglomération viennoise et du pays roussillonnais,
- les conditions de déplacement et de sécurité dans les traversées de la ville de Vienne et de Vérenay sur la commune d'Ampuis.

## AMÉLIORER LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Sous l'influence du développement de la métropole lyonnaise, les communes des intercommunalités du sud de l'agglomération viennoise et du nord du pays roussillonnais (Chonas-l'Amballan, Les Côtes-d'Arey, Péage-en-Roussillon, Reventin-Vaugris, Roussillon...), enregistrent un taux de croissance de la population d'environ 2 % par an. Cette montée en puissance de la démographie entraîne l'éloignement des lieux de résidence des pôles d'emplois et pour les collectivités locales, la nécessité d'organiser le territoire en créant de nouveaux équipements structurants.



La création du demi-échangeur de Vienne Sud va améliorer la desserte du territoire et accompagner ainsi les projets prévus dans les documents d'urbanisme (SCoT, PLU...).



## AMÉLIORER LA FLUIDITÉ ET RENFORCER LA SÉCURITÉ

Les études menées préalablement à la concertation publique mettent en évidence que la création du demi-échangeur de Vienne Sud va engendrer le report de nombreux automobilistes sur l'autoroute A7. Ainsi, les conditions de circulation seront nettement améliorées sur les secteurs de l'agglomération les plus encombrés.

Cette amélioration de la fluidité aura pour conséquence de renforcer la sécurité des automobilistes mais également des nombreux piétons et cyclistes dans les traversées urbaines.

La création du demi-échangeur de Vienne Sud va permettre d'améliorer les conditions de déplacement et de sécurité dans la traversée de Vienne et de Vérenay sur la commune d'Ampuis.



## CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DE LA COMODALITÉ

Le projet prévoit la création d'un parking de covoiturage à proximité immédiate du futur demi-échangeur de Vienne Sud. Comportant une centaine de places de parking, il contribuera au développement des nouvelles pratiques de mobilité encouragées par les collectivités locales.

# 3 | AU CŒUR D'UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT

## Les stratégies locales de mobilité



L'autoroute A7 et la route nationale 7 occupent une place stratégique dans l'organisation des déplacements au sein de l'agglomération viennoise. Inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois, le projet de création du demi-échangeur de Vienne Sud s'intègre dans les stratégies locales de mobilité dont les objectifs principaux visent à réorganiser la desserte de Vienne en développant les modes doux et les transports en commun.

Le territoire du sud viennois se caractérise par la présence de quartiers résidentiels dispersés le long de la route nationale 7 et de l'autoroute A7, de zones d'activités dont certaines devraient s'étendre et d'une activité agricole importante.

## Les projets connexes

Plusieurs projets connexes sont portés par les collectivités locales. Les mises en service sont planifiées à des échéances plus ou moins lointaines selon les projets. Cependant, les études préliminaires réalisées avant la concertation publique tiennent compte de ces projets afin d'évaluer leur impact sur la création du demi-échangeur de Vienne Sud.

### ■ LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS

Les zones d'activités présentes sur les communes de Reventin-Vaugris et de Chonas-l'Ambellan ont vocation à poursuivre leur développement. Les études prospectives indiquent une augmentation d'emplois conséquente dans les années à venir avec un prévisionnel de 420 emplois pour la seule zone du Saluant en 2021.

### LES FUTURS PARKINGS DE COVOITURAGE

En partenariat avec les collectivités locales, VINCI Autoroutes a programmé la mise en service de nouveaux parkings de covoiturage :

- 1 parking à proximité du futur échangeur de Vienne Sud,
- 1 parking dans le secteur de Communay, à proximité de l'échangeur A46 Sud,
- 1 parking dans le secteur de Chanas avec 114 places prévues dès 2016.

### L'AMÉNAGEMENT DE LA HALTE FERROVIAIRE DE REVENTIN-VAUGRIS

Le projet de réouverture de la halte ferroviaire de Reventin-Vaugris est intégré au nouveau contrat de plan État/Région 2015-2020.

### LA LIAISON EST-NORD

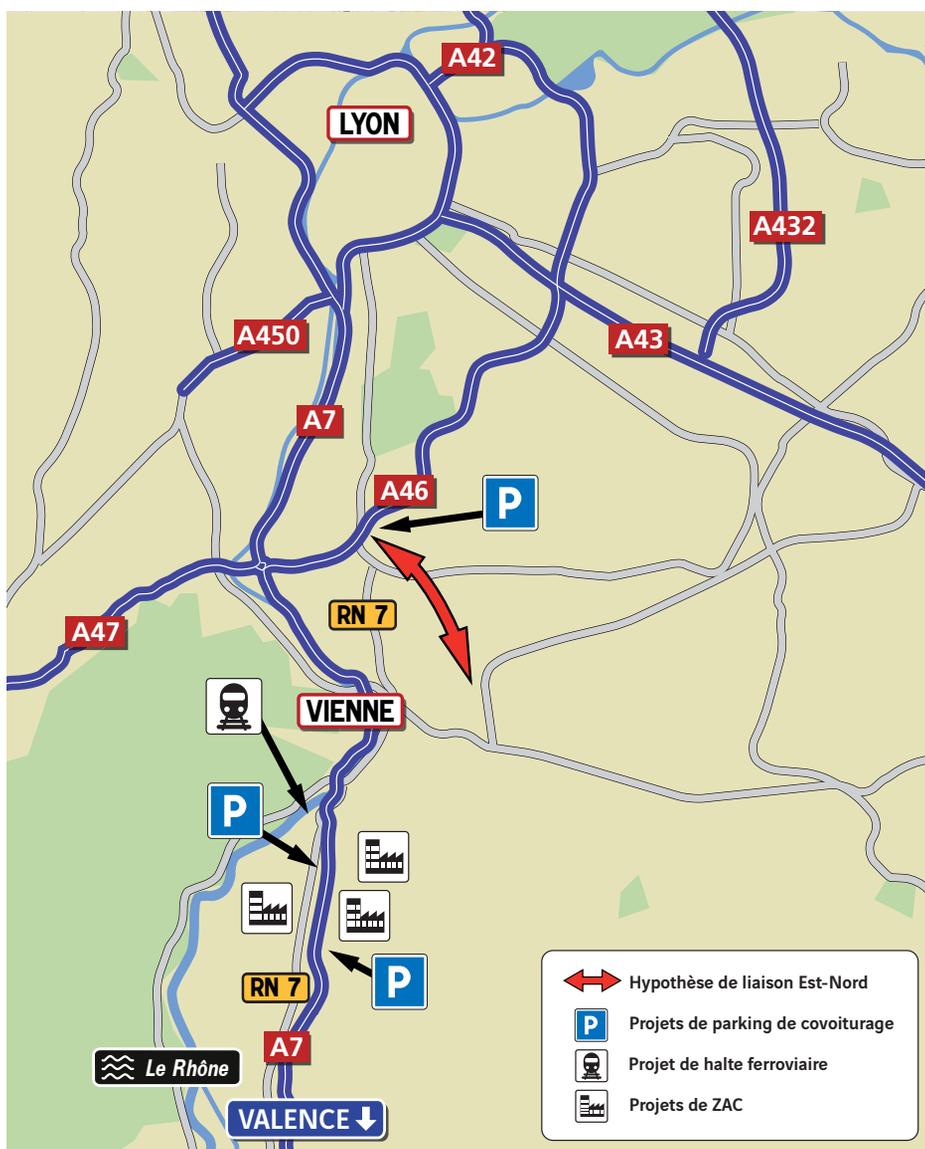
La liaison Est-Nord est l'une des infrastructures sur lesquelles s'appuie la réorganisation des circulations automobiles actée dans le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois. Cette nouvelle liaison entre la route départementale 75 et l'autoroute A46 Sud permettrait de soulager significativement la traversée des centres bourg (notamment Chuzelles) et du centre urbain de Vienne.

Sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de l'Isère, l'étude d'opportunité va être engagée en 2016.

### LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RN7

La ville de Vienne et la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois prévoient de réaménager la route nationale 7 dans sa traversée de Vienne, à l'issue de la réalisation du demi-échangeur.

Le report de trafic sur l'autoroute A7 permettra en effet à la collectivité d'aménager des voies dédiées aux modes doux et aux transports en commun. Ce projet contribuera à améliorer le cadre de vie des riverains et à donner à la ville une nouvelle image.



# 4 | LE PORTRAIT DU TERRITOIRE

Les diagnostics techniques ont été confiés à des spécialistes : Ingérop, Egis, Acer Campestre... L'objectif est de connaître précisément l'environnement du projet afin de considérer toutes les caractéristiques du territoire, en particulier les activités humaines, l'acoustique, la qualité de l'air, la ressource en eau, le paysage et la biodiversité. Ces diagnostics constituent le socle de la démarche "Éviter, Réduire, Compenser" appliquée à la création du demi-échangeur de Vienne Sud.

Après la concertation, les études seront approfondies pour évaluer finement l'impact du projet retenu sur l'environnement et les mesures à mettre en œuvre pour "Éviter, Réduire et Compenser" cet impact.

VINCI Autoroutes s'engage dans la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » établie par le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et renforcée par le Grenelle de l'environnement.

Il s'agit, dès la conception du projet, d'équilibrer pertes et gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet.

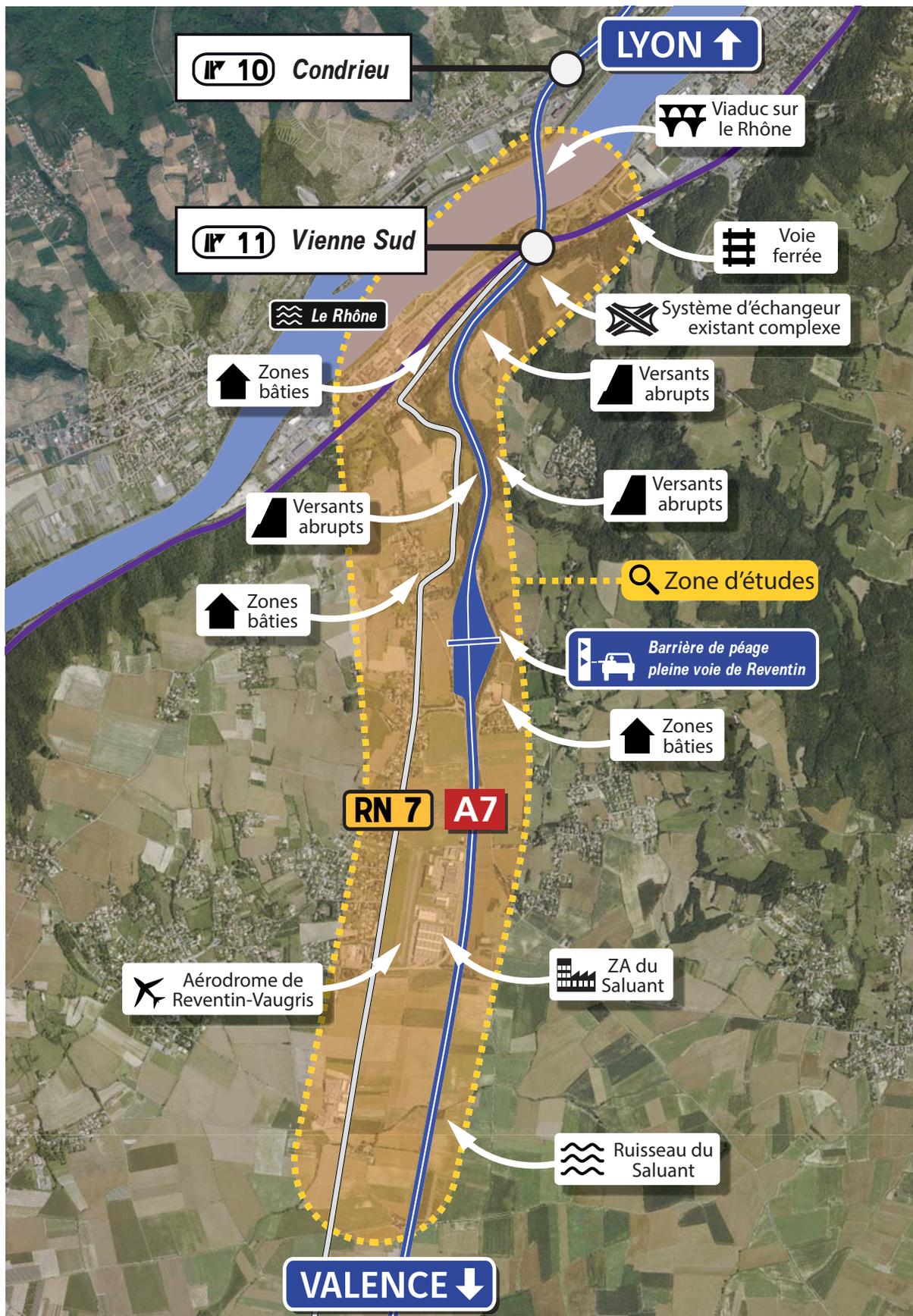
Cette démarche est appliquée dès la conception du projet de création du demi-échangeur de Vienne Sud pour assurer la meilleure intégration possible dans le territoire.



## Les activités humaines

Le territoire concerné par l'implantation du demi-échangeur de Vienne Sud accueille des logements résidentiels et la zone d'activités du Saluant, implantée à proximité immédiate de l'aérodrome de Reventin-Vaugris. L'activité agricole reste importante.

Le projet doit prendre en compte ces caractéristiques afin de s'intégrer de la meilleure façon possible dans le territoire en limitant l'impact sur les terres agricoles tout en veillant à préserver le cadre de vie des riverains.



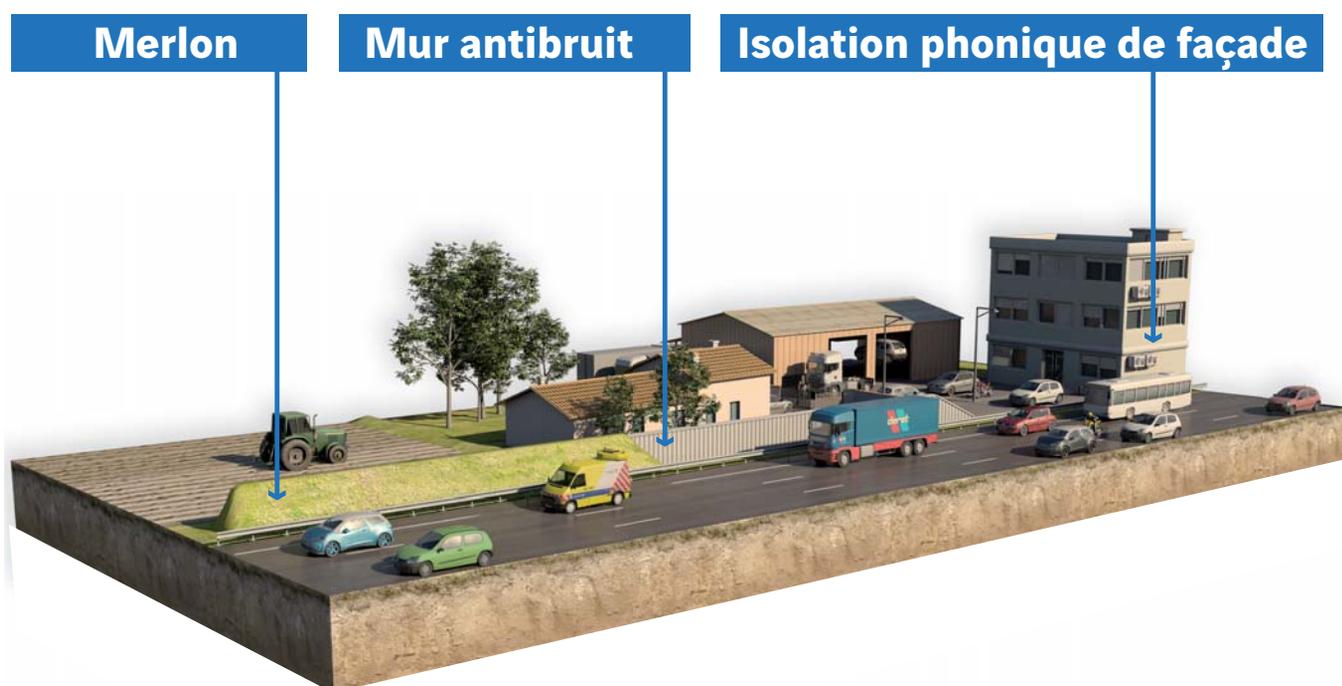
## L'acoustique

Dans le cadre des études, un état des lieux initial doit être réalisé par des spécialistes.

L'objectif est de recueillir, lors de campagnes effectuées sur site, des mesures de bruit qui serviront à établir, à l'aide d'un logiciel spécifique agréé par l'État, une cartographie acoustique sur deux périodes distinctes : le jour (entre 6 h et 22 h) et la nuit (entre 22 h et 6 h).

Le projet retenu par les collectivités concernées à l'issue de la concertation sera étudié finement dans le cadre des études détaillées qui seront engagées par VINCI Autoroutes après la publication du bilan de la concertation. Il sera intégré au modèle cartographique afin de comparer l'ambiance acoustique prévisionnelle future avec et sans la création du demi-échangeur de Vienne Sud.

Suivant la réglementation en vigueur, VINCI Autoroutes mettra en place les protections acoustiques appropriées (merlon ou butte de terre, mur antibruit, isolation de façade).



## La qualité de l'air

Les études relatives à la qualité de l'air seront réalisées sur la base de la variante retenue à l'issue de la concertation. Elles seront communiquées lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Parce qu'il consiste à reporter sur l'autoroute A7 une part substantielle des automobilistes qui traversent aujourd'hui Vienne pour rejoindre le nord de l'agglomération, le projet va contribuer à améliorer la qualité de l'air au centre-ville de Vienne, notamment sur les secteurs qui concentrent le plus de congestions comme les quais du Rhône, la place Saint-Louis, le boulevard Georges Pompidou...



## La ressource en eau

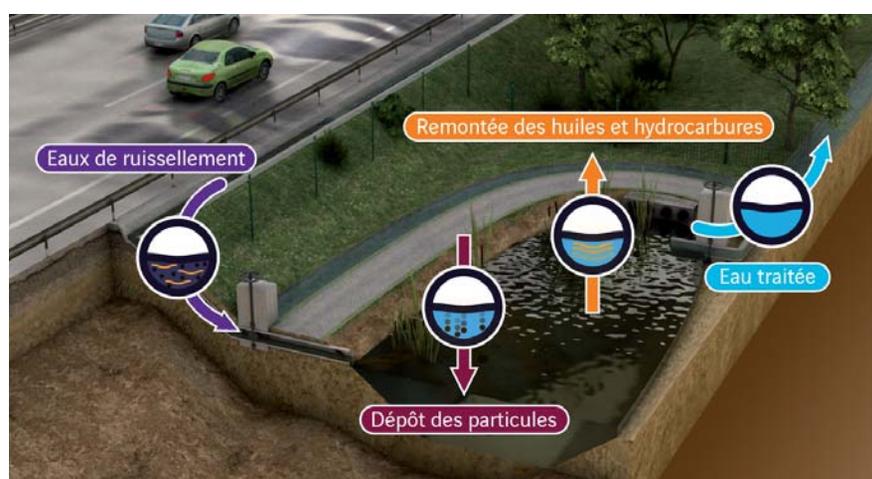
Sur le secteur concerné par la création du demi-échangeur de Vienne Sud, une étude du fonctionnement et de la qualité des eaux permettra de concevoir un réseau d'assainissement destiné à traiter les eaux de pluie tombées sur la chaussée avant leur rejet dans le milieu naturel, et protéger ainsi les ruisseaux des Crozes, du Buvet et de la Gerbolle.

Le projet prendra en compte les zones inondables et sera dimensionné pour éviter tout impact sur l'existant.

Un dossier au titre de la Loi sur l'eau sera élaboré sur la base de la variante retenue.



### Fonctionnement d'un bassin de traitement des eaux.



**En cas de pollution accidentelle sur le réseau routier, des bassins stockent les matières polluantes. Ils sont multifonctions :**

- Écrêteurs d'orages, ils limitent les risques de débordement des rivières.
- Décanteurs, ils retiennent l'eau de ruissellement jusqu'à ce que les produits polluants soient piégés au fond par décantation.
- Déshuileurs, ils empêchent les huiles et hydrocarbures flottants de rejoindre le milieu naturel, par un système de syphon.

## La faune et la flore

VINCI Autoroutes a désigné une équipe d'experts en écologie, botanique, entomologie, pédologie, faune et flore afin de recenser les espèces présentes sur le territoire du projet et établir un état des lieux initial. Les inventaires ont débuté en mars 2016 et vont se dérouler jusqu'en mars 2017 afin d'observer les espèces sur les quatre saisons. Après l'étape de concertation publique, les investigations se concentreront sur la zone d'implantation de la variante retenue.

Ces études complémentaires permettront de définir précisément quelles mesures spécifiques seront à mettre en œuvre pour assurer la préservation de la faune et de la flore.

## Le paysage

À l'issue de la concertation publique, VINCI Autoroutes confiera l'intégration paysagère de la variante retenue à une équipe de paysagistes. L'objectif est d'accompagner l'aménagement par la mise en place de mesures visant à mettre en valeur le demi-échangeur tout en l'intégrant au territoire dans lequel il s'insère. Les plantations seront constituées d'essences végétales adaptées aux conditions climatiques du site.



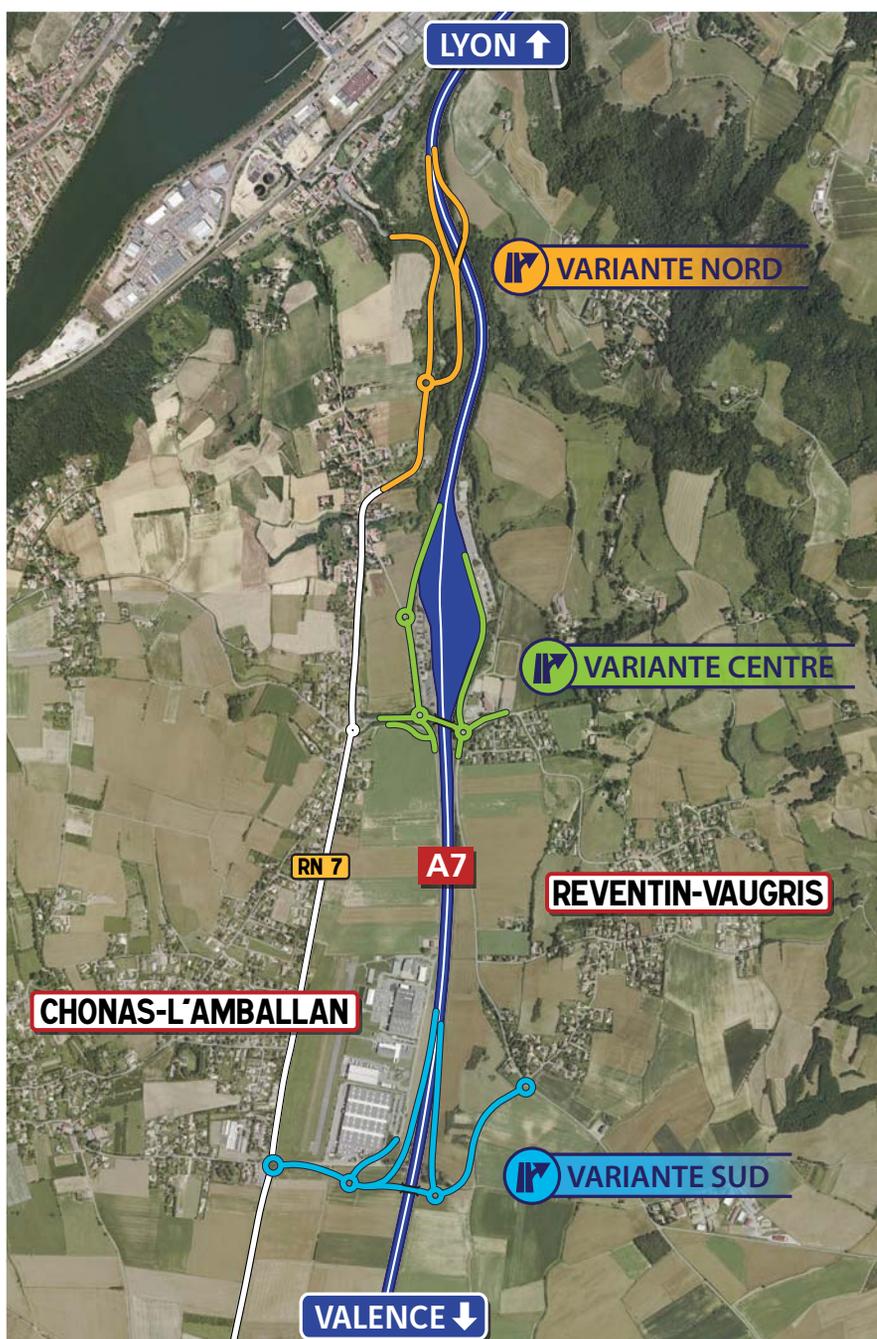
# 5 | LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

## Les 3 variantes

Les études préliminaires ont permis d'identifier 3 possibilités d'implantation du demi-échangeur de Vienne Sud : la **variante nord**, la **variante centre** et la **variante sud**.

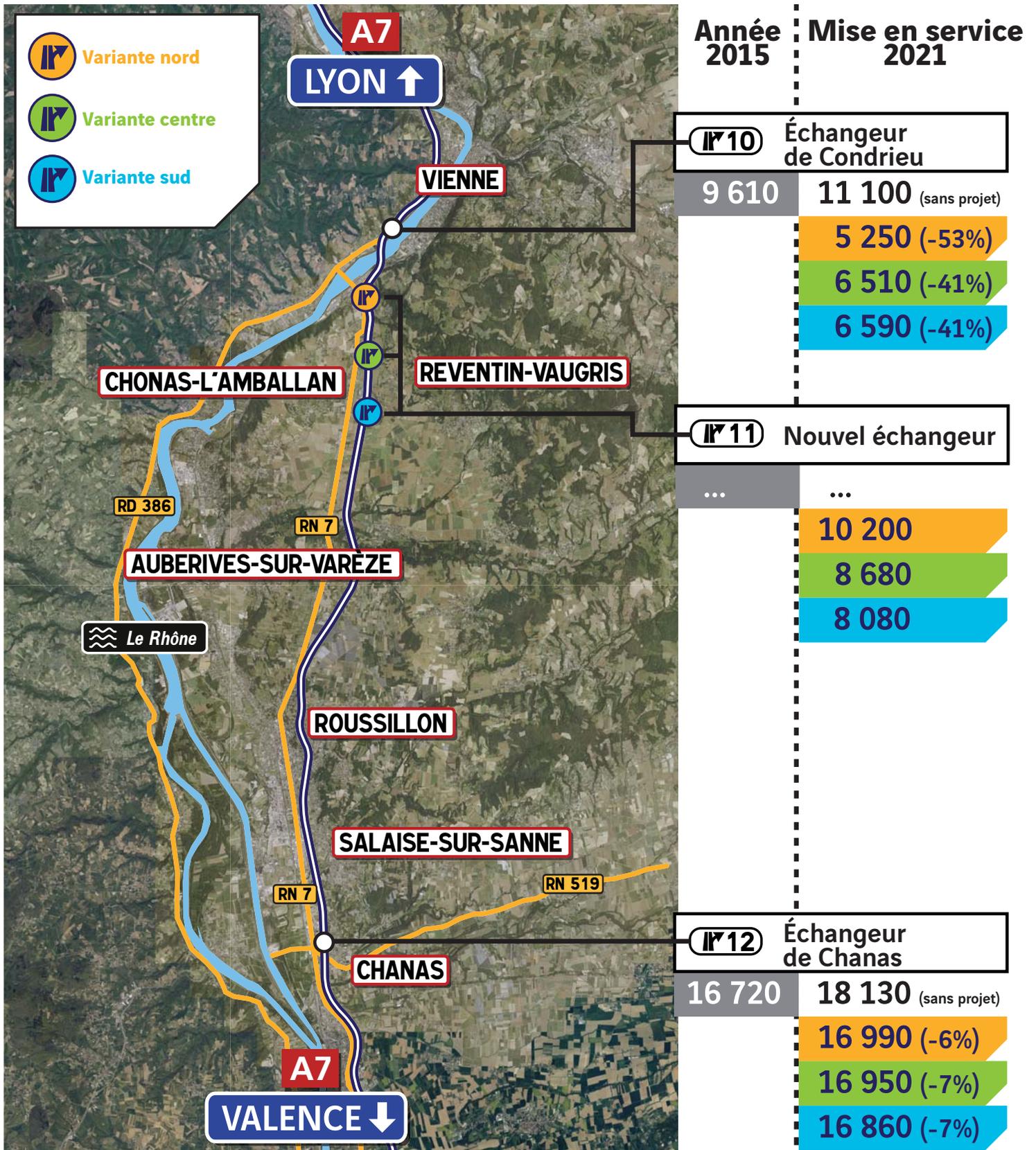
Ce sont ces trois variantes qui sont aujourd'hui soumises à l'avis de chacun, dans le cadre de la concertation publique. Chaque variante présente des différences en termes :

- d'attractivité, c'est-à-dire de report de trafic effectif sur l'autoroute A7 et de gain de temps de parcours pour les automobilistes,
- de fonctionnement et de sécurité y compris sur l'autoroute A7,
- d'incidence sur les exploitations agricoles : foncier, fonctionnement,
- de compatibilité avec les autres projets de développement,
- d'impact sur l'environnement et le cadre de vie des riverains,
- de coût des travaux.



**L'ATTRACTIVITÉ, LES PRÉVISIONS DE TRAFIC SUR LES ÉCHANGEURS**

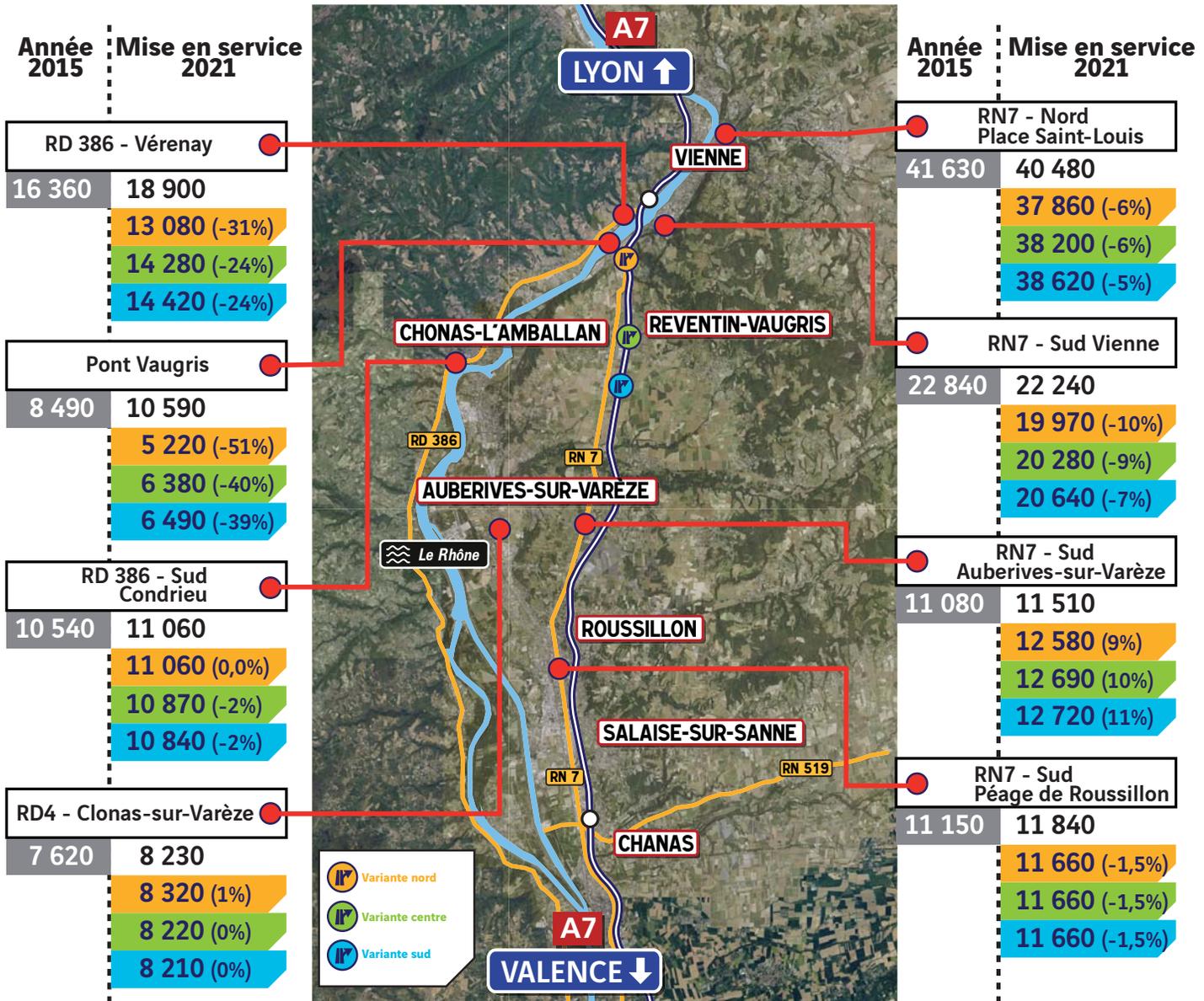
Les études de trafic démontrent que plus l'échangeur est situé au nord et plus il est attractif. Le report du trafic provient principalement de l'échangeur de Condrieu (n°10).



Trafic moyen journalier annuel (TMJA) exprimé en nombre de véhicules par jour.

## L'ATTRACTIVITÉ, LES EFFETS SUR LE RÉSEAU SECONDAIRE

Les études de trafic démontrent que la création du demi-échangeur de Vienne Sud a pour effet de diminuer d'environ 10 % le trafic sur les quais sud du Rhône et d'environ 5 % sur les quais nord du Rhône dans le centre-ville de Vienne. Le projet a également une forte incidence sur les secteurs du pont barrage de Vaugris et dans la traversée de Vérenay.



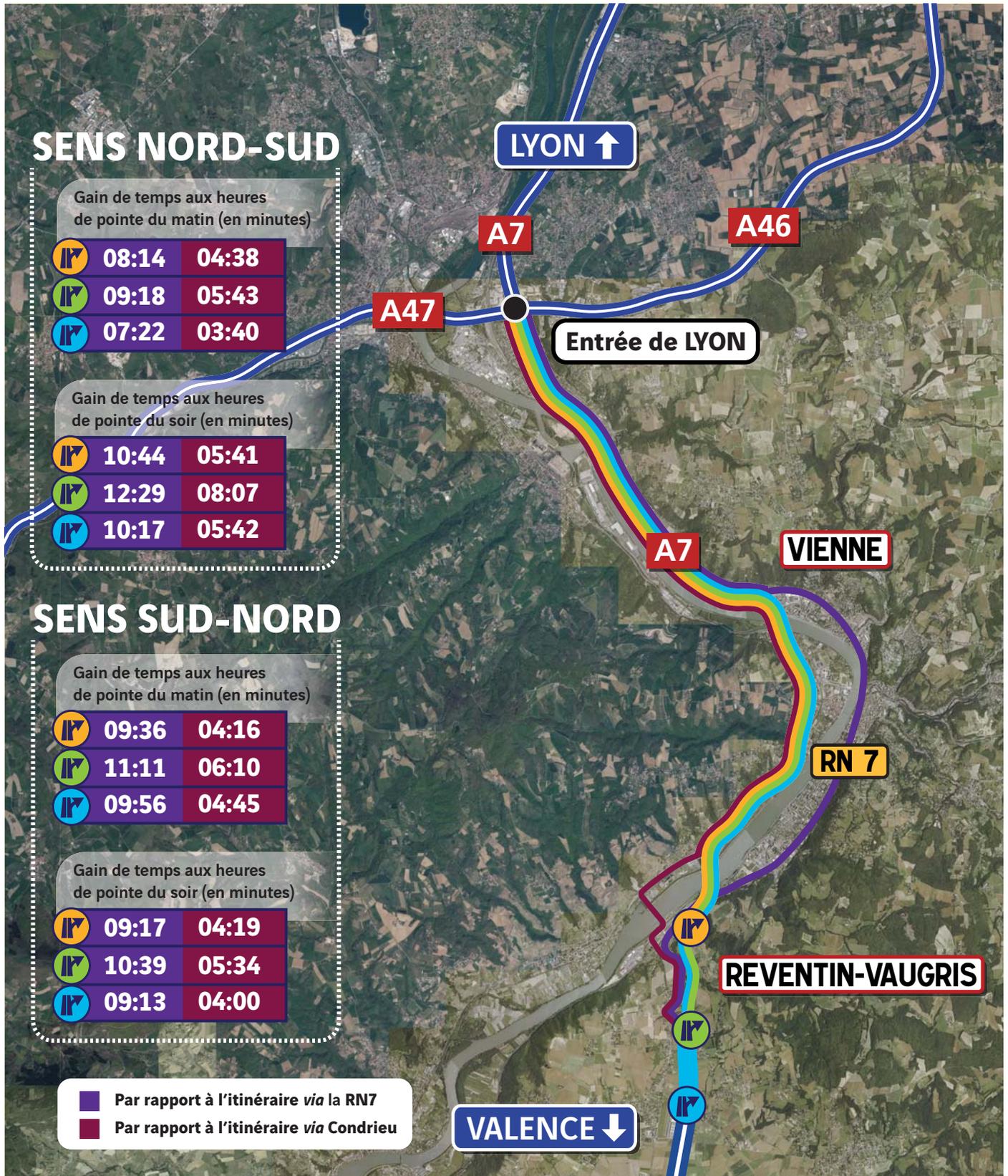
Trafic moyen journalier annuel (TMJA) exprimé en nombre de véhicules par jour.



**L'ATTRACTIVITÉ, LES GAINS DE TEMPS POUR LES USAGERS**

Les études réalisées ont permis d'estimer les gains de temps de parcours liés à la création de l'échangeur du demi-échangeur de Vienne Sud, pour le trajet Reventin centre-ville / entrée de Lyon.

En comparant avec les temps de parcours effectués sur le même itinéraire *via* la route nationale 7, les gains de temps sont en moyenne de l'ordre de 7 minutes en heures de pointe du matin, et de 10 minutes en heures de pointe du soir. La comparaison avec le même itinéraire *via* l'échangeur de Condrieu révèle des gains de temps moyens de plus ou moins 5 minutes en fonction de l'heure de la journée.



Trois variantes ont été imaginées lors des réflexions menées préalablement à la concertation publique avec les collectivités concernées et les services de l'État :

-  la variante nord,
-  la variante centre,
-  la variante sud.

La variante centre a conduit à étudier une déclinaison, la « sous-variante centre compacte », également soumise à la présente concertation publique.

Pour ces deux solutions centre, plusieurs emplacements pour le parking de covoiturage sont envisageables :

- l'option A,
- l'option B,
- l'option C.

Les avis recueillis durant la concertation et les échanges avec les différents partenaires seront repris dans le bilan de la concertation. Ce bilan, rendu public, permettra à VINCI Autoroutes d'engager des études plus approfondies pour définir précisément toutes les caractéristiques du projet de création du demi-échangeur de Vienne Sud.

Chaque variante a des incidences par rapport à la situation actuelle. Aussi, dix critères ont été utilisés pour évaluer les trois variantes et la sous-variante soumises à la concertation publique.

 **L'attractivité** : incidences de la situation géographique de la variante sur le trafic capté par le demi-échangeur et sur le désengorgement du réseau secondaire.

 **Le gain de temps** : incidences de la variante sur les gains de temps de parcours.

 **La sécurité sur l'A7** : incidences de la variante sur la sécurité des automobilistes notamment lors de l'insertion des véhicules sur l'autoroute A7.

 **Les travaux** : incidences de la gêne occasionnée par les travaux menés sous circulation sur l'autoroute A7.

 **Le cadre de vie des riverains** : incidences de la variante sur la qualité de vie des riverains, notamment l'ambiance sonore.

 **Les emprises agricoles** : incidences de la variante sur les emprises agricoles.

 **Les emprises foncières** : incidences de la variante sur les emprises foncières consommées hors limites du domaine autoroutier et hors emprises sur le domaine agricole.

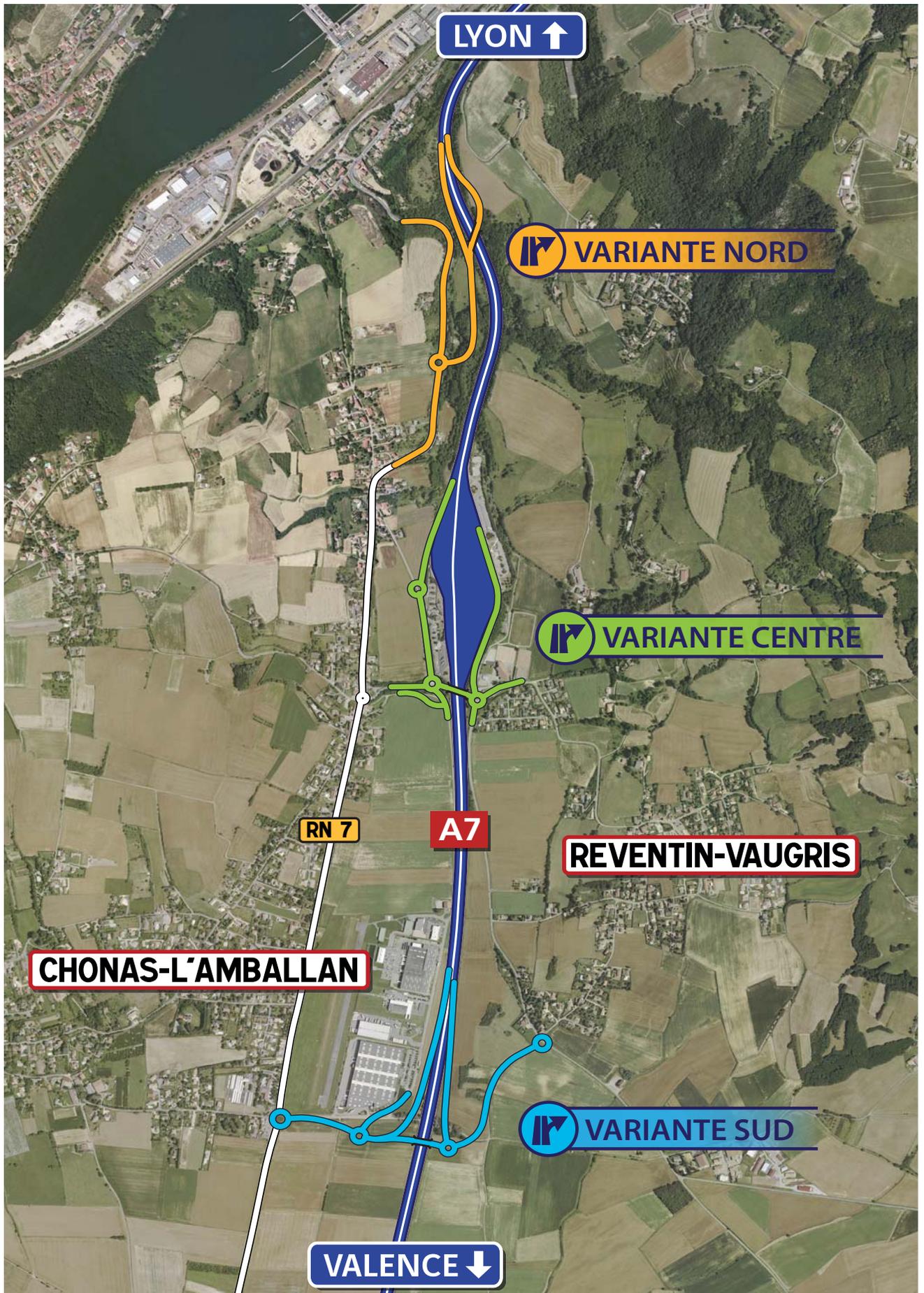
 **Le développement économique** : incidences de la variante sur le développement des projets portés par les collectivités locales.

 **L'environnement** : incidences de la variante sur l'environnement en termes de protection de la ressource en eau, des espèces animales et végétales, du paysage...

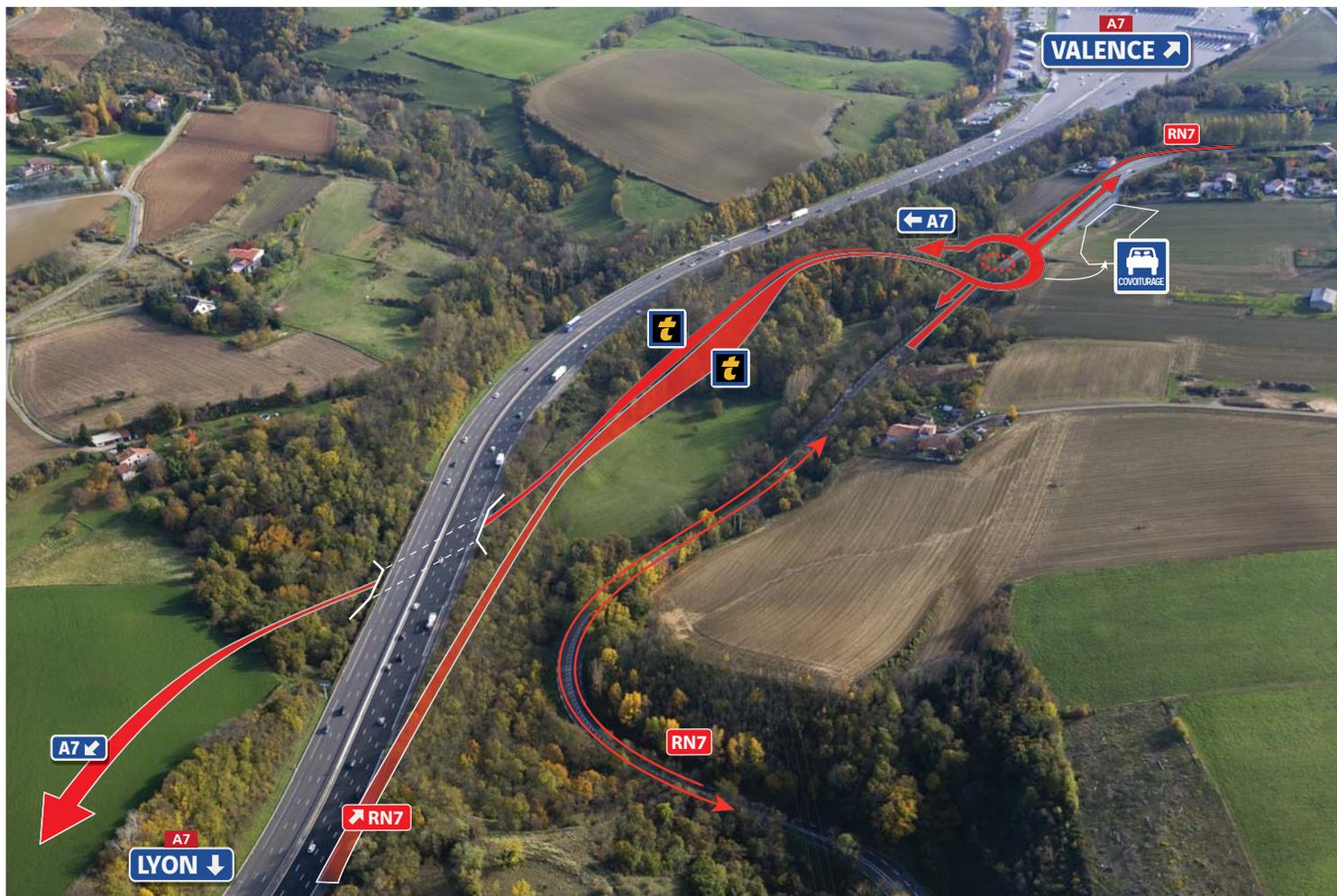
 **Le coût d'investissement** : montant estimé de l'investissement.

Les incidences de chaque variante sur les différents critères sont évaluées selon quatre couleurs :

Incidence faible ou positive	Incidence modérée	Incidence forte	Incidence la plus élevée
			



## ZOOM SUR LA VARIANTE NORD



La **variante nord** est située au nord de la zone d'études, entre la barrière de péage en pleine voie et le demi-échangeur existant, dans un secteur au relief complexe.

Elle nécessite :

- la création d'un important giratoire de raccordement à la route nationale 7,
- la réalisation d'une nouvelle gare de péage,
- la construction d'un ouvrage en tranchée couverte sous l'autoroute A7.

Le système de péage est dit « ouvert », c'est-à-dire que les usagers s'acquittent de leur trajet en entrée ou en sortie.

Les chemins d'accès aux exploitations agricoles seront rétablis.

Le projet comprend la création d'un parking de covoiturage d'une centaine de places, à l'ouest du giratoire créé sur la route nationale 7.

Analyse multicritère

 <b>Attractivité</b>	Selon les études de trafic, à la mise en service, 10 200 véhicules emprunteront en moyenne chaque jour cette variante. Cette variante améliore nettement la fluidité sur les secteurs les plus engorgés de l'agglomération viennoise.	
 <b>Gain de temps</b>	Dans le sens nord-sud, cette variante permet de gagner 9 minutes aux heures de pointe du matin et 10 minutes aux heures de pointe du soir.	
 <b>Sécurité sur A7</b>	L'entrée sur l'A7, située en courbe dans un secteur contraint, peut présenter des situations inconfortables pour les automobilistes.	
 <b>Gêne travaux</b>	La construction d'un ouvrage d'art de type tranchée couverte sous l'A7 est pénalisante pour la circulation.	
 <b>Cadre de vie</b>	Peu d'habitations sont concernées par cette variante.	
 <b>Emprises agricoles</b>	Le projet s'inscrit dans un secteur à dominante agricole et nécessite l'acquisition d'environ 45 000 m <sup>2</sup> de terrains cultivables et boisés.	
 <b>Emprises foncières</b>	Le projet nécessite l'acquisition d'environ 40 000 m <sup>2</sup> de surfaces, hors domaine autoroutier et terres agricoles.	
 <b>Développement économique</b>	Le secteur n'est pas recensé comme étant un secteur destiné à accueillir des projets de développement économique.	
 <b>Environnement</b>	Les incidences sur l'environnement sont fortes, notamment sur la ressource en eau et des espaces boisés.	
 <b>Coût d'investissement</b>	36 millions d'euros hors taxes. <i>Ordre de grandeur maximum déterminé par VINCI Autoroutes, à ce stade des études.</i>	



## ZOOM SUR LA VARIANTE CENTRE



**La variante centre** est située à proximité immédiate de la barrière de péage en pleine voie de Vienne. Ses caractéristiques techniques sont compatibles avec la réutilisation du pont existant qui passe au-dessus de l'autoroute A7.

Elle nécessite :

- la création de trois giratoires sur la route départementale 131,
- la réalisation de deux nouvelles gares de péage,
- la déconstruction et la reconstruction du bâtiment des services techniques de la ville de Reventin-Vaugris,
- le réaménagement de l'aire de stationnement existante sur l'autoroute A7, compte-tenu de la position de la nouvelle bretelle d'entrée sur l'autoroute A7.

Le système de péage est dit « ouvert », c'est-à-dire que les usagers s'acquittent de leur trajet en entrée ou en sortie.

Les chemins d'accès aux exploitations agricoles seront rétablis.

Le projet comprend la création d'un parking de covoiturage d'une centaine de places. Trois options d'emplacement sont possibles et soumises à l'avis du public dans le cadre de la concertation publique :

- les options A et B, à proximité des deux giratoires de raccordement au réseau secondaire,
- l'option C, à proximité immédiate du giratoire d'accès au réseau secondaire depuis la sortie de l'autoroute A7.

Analyse multicritère

 <b>Attractivité</b>	<p>Selon les études de trafic, à la mise en service, 8 680 véhicules emprunteront en moyenne chaque jour cette variante. Cette variante améliore la fluidité sur les secteurs les plus engorgés de l'agglomération viennoise.</p>	●
 <b>Gain de temps</b>	<p>Dans le sens nord-sud, cette variante permet de gagner 10 minutes aux heures de pointe du matin et 11 minutes aux heures de pointe du soir.</p>	●
 <b>Sécurité sur A7</b>	<p>Le rapprochement du projet de la barrière de péage en pleine voie nécessite un réaménagement de l'aire de stationnement existante sur l'A7. L'insertion des véhicules sur l'autoroute se fait en extrémité de la plateforme de péage, avant la descente vers le Rhône.</p>	●
 <b>Gêne travaux</b>	<p>Les travaux relatifs à la construction de cette variante ont peu d'impact sur la circulation de l'A7.</p>	●
 <b>Cadre de vie</b>	<p>Le projet est situé à proximité immédiate de secteurs habités, notamment du quartier de la Plaine.</p>	●
 <b>Emprises agricoles</b>	<p>Située à proximité immédiate de la barrière de péage en pleine voie, cette variante nécessite l'acquisition d'environ 57 000 m<sup>2</sup> de terres agricoles, notamment pour la création du parking de covoiturage.</p>	●
 <b>Emprises foncières</b>	<p>Le projet nécessite l'acquisition d'environ 21 000 m<sup>2</sup> de surfaces, hors domaine autoroutier et terres agricoles.</p>	●
 <b>Développement économique</b>	<p>Le projet est implanté dans un secteur destiné à accueillir de nouvelles activités économiques.</p>	●
 <b>Environnement</b>	<p>Les incidences sur l'environnement sont modérées et concernent essentiellement le ruisseau des Crozes.</p>	●
 <b>Coût d'investissement</b>	<p>25 millions d'euros hors taxes. <i>Ordre de grandeur maximum déterminé par VINCI Autoroutes, à ce stade des études.</i></p>	●



## LA SOUS-VARIANTE CENTRE COMPACTE



La sous-variante centre compacte est une déclinaison de la variante centre qui consiste à rapprocher au maximum le demi-échangeur de la barrière de péage en pleine voie, dans l'objectif principal de limiter l'impact du projet sur les terrains de sports et le chemin communal de Reventin-Vaugris.

Tout comme la variante centre, cette solution permet de conserver le pont au-dessus de l'autoroute A7 existant et nécessite :

- la création de trois giratoires sur la route départementale 131,
- la réalisation de deux nouvelles gares de péage,
- la déconstruction et reconstruction du bâtiment des services techniques de la ville de Reventin-Vaugris,
- le réaménagement de l'aire de stationnement existante sur l'autoroute A7, compte-tenu de la position de la nouvelle bretelle d'entrée sur l'autoroute A7.

Le système de péage est dit « ouvert », c'est-à-dire que les usagers s'acquittent de leur trajet en entrée et en sortie.

Les chemins d'accès aux exploitations agricoles seront rétablis.

Le projet comprend la création d'un parking de covoiturage d'une centaine de places. Trois options d'emplacement sont possibles et soumises à l'avis du public dans le cadre de la concertation publique :

- les options A et B, à proximité des deux giratoires de raccordement au réseau secondaire,
- l'option C, à proximité immédiate du giratoire d'accès au réseau secondaire depuis la sortie de l'autoroute A7.

Analyse multicritère

	<b>Attractivité</b>	<p>Selon les études de trafic, à la mise en service, 8 680 véhicules emprunteront en moyenne chaque jour cette variante. Cette variante améliore la fluidité sur les secteurs les plus engorgés de l'agglomération viennoise.</p>	●
	<b>Gain de temps</b>	<p>Dans le sens nord-sud, cette variante permet de gagner 10 minutes aux heures de pointe du matin et 11 minutes aux heures de pointe du soir.</p>	●
	<b>Sécurité sur A7</b>	<p>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.</p>	●
	<b>Gêne travaux</b>	<p>Les travaux relatifs à la construction de cette variante ont peu d'impact sur la circulation de l'A7.</p>	●
	<b>Cadre de vie</b>	<p>Le projet est situé à proximité immédiate de secteurs habités, notamment du quartier de la Plaine.</p>	●
	<b>Emprises agricoles</b>	<p>Située à proximité immédiate de la barrière de péage en pleine voie, cette variante nécessite l'acquisition d'environ 57 000 m<sup>2</sup> de terrains cultivables, notamment pour la création du parking de covoiturage.</p>	●
	<b>Emprises foncières</b>	<p>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<sup>2</sup> de surfaces, hors domaine autoroutier et terres agricoles.</p>	●
	<b>Développement économique</b>	<p>Le projet est implanté dans un secteur destiné à accueillir de nouvelles activités économiques.</p>	●
	<b>Environnement</b>	<p>Les incidences sur l'environnement sont modérées et concernent essentiellement le ruisseau des Crozes.</p>	●
	<b>Coût d'investissement</b>	<p>21 millions d'euros hors taxes. <i>Ordre de grandeur maximum déterminé par VINCI Autoroutes, à ce stade des études.</i></p>	●



## ZOOM SUR LA VARIANTE SUD



**La variante sud** est implantée au sud de l'aérodrome de Reventin-Vaugris, au plus près de la zone d'activités du Saluant afin de limiter l'impact sur les extensions futures de la zone d'activités.

Elle nécessite :

- la construction d'un nouveau pont au-dessus de l'autoroute A7,
- la création de trois giratoires de raccordement à la route nationale 7 et à la route départementale 131,
- la réalisation de deux nouvelles gares de péage.

Le système de péage est dit « fermé », c'est-à-dire que les usagers prennent un ticket en entrée et s'acquittent de leur trajet en sortie. De plus, les usagers auront également à franchir la barrière en pleine voie existante.

Les chemins d'accès aux exploitations agricoles seront rétablis.

Le projet comprend la création d'un parking de covoiturage d'une centaine de places, à proximité immédiate des deux giratoires d'accès à l'autoroute A7.

Analyse multicritère

 <b>Attractivité</b>	<p>Selon les études de trafic, à la mise en service, 8 080 véhicules emprunteront en moyenne chaque jour cette variante. Cette variante améliore la fluidité sur les secteurs les plus engorgés de l'agglomération viennoise.</p>	●
 <b>Gain de temps</b>	<p>Dans le sens nord-sud, cette variante permet de gagner 8 minutes aux heures de pointe du matin et 10 minutes aux heures de pointe du soir.</p>	●
 <b>Sécurité sur A7</b>	<p>La proximité de la barrière de péage en pleine voie nécessite la création d'une voie d'entrecroisement pouvant générer des situations inconfortables pour les automobilistes.</p>	●
 <b>Gêne travaux</b>	<p>Les travaux qui nécessitent la construction d'un ouvrage sur l'A7 ont une incidence sur la gêne à la circulation.</p>	●
 <b>Cadre de vie</b>	<p>Peu d'habitations sont concernées par cette variante.</p>	●
 <b>Emprises agricoles</b>	<p>Le projet s'inscrit dans un secteur à forte dominante agricole et nécessite l'acquisition d'environ 125 000 m<sup>2</sup> de terrains cultivables.</p>	●
 <b>Emprises foncières</b>	<p>La conception du projet permet de limiter la consommation d'emprises à environ 26 000 m<sup>2</sup> de surfaces, hors domaine autoroutier et terres agricoles.</p>	●
 <b>Développement économique</b>	<p>Le projet est implanté dans un secteur destiné à accueillir de nouvelles activités économiques.</p>	●
 <b>Environnement</b>	<p>Les incidences sur l'environnement sont fortes, le projet est situé dans une zone inondable et à proximité immédiate du périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de Saint-Clair du Rhône.</p>	●
 <b>Coût d'investissement</b>	<p>26 millions d'euros hors taxes. <i>Ordre de grandeur maximum déterminé par VINCI Autoroutes, à ce stade des études.</i></p>	●



## La synthèse de l'évaluation des variantes

Les trois variantes et la sous-variante étudiées sont différentes en termes d'incidences au regard des critères utilisés pour leur comparaison. Le tableau ci-dessous présente, selon les variantes, les incidences par rapport à la situation actuelle.

Critères	Variante nord	Variante centre	Sous-variante centre compacte	Variante sud
 <b>Attractivité</b>	●	●	●	●
 <b>Gain de temps</b>	●	●	●	●
 <b>Sécurité sur A7</b>	●	●	●	●
 <b>Gêne travaux</b>	●	●	●	●
 <b>Cadre de vie</b>	●	●	●	●
 <b>Emprises agricoles</b>	●	●	●	●
 <b>Emprises foncières</b>	●	●	●	●
 <b>Développement économique</b>	●	●	●	●
 <b>Environnement</b>	●	●	●	●
 <b>Coût d'investissement</b>	●	●	●	●



# 6 | ET APRÈS LA CONCERTATION ?

La concertation publique va permettre de recueillir les avis des parties prenantes sur la création du demi-échangeur de Vienne Sud. L'ensemble des expressions va contribuer à éclairer VINCI Autoroutes et ses partenaires, notamment sur le choix de la variante qui fera l'objet des études détaillées avant d'être présentée une nouvelle fois au public, lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

## Le bilan de la concertation

Validé par le préfet de l'Isère, le bilan de la concertation consignera de façon synthétique l'ensemble des avis et remarques exprimés par le public lors de la concertation.

Ce bilan sera rendu public après l'été 2016 et mis à disposition sur le site Internet [www.a7-echangeur-viennesud.fr](http://www.a7-echangeur-viennesud.fr). Sur la base des enseignements du bilan, les études de détail relatives à la variante retenue seront engagées, afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet. Le projet détaillé sera présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

## Les étapes à venir







**réseau ASF**

Direction Opérationnelle de l'Infrastructure Est  
337 chemin de la Sauvageonne  
84100 Orange  
[www.a7-echangeur-viennesud.fr](http://www.a7-echangeur-viennesud.fr)

Conception / Réalisation / Illustrations 2D, 3D et cartographies : Komenvoir. Crédits photos : Pascal Le Doaré, Shutterstock, photothèque VINCI Autoroutes. Juin 2016.

