

Edith RUCHON
Maire de Reventin-Vaugris
Mairie
85 rue de la Mairie
38121 Reventin-Vaugris

Vienne, le 3 février 2022

Objet : votre mail du 31 janvier 2022 concernant votre nouvelle proposition de variante sud
Copie : les 30 Maires de Vienne Condrieu Agglomération, la presse locale

Madame le Maire,

Je fais suite au mail que vous avez adressé aux 29 autres communes de Vienne Condrieu Agglomération en date du 31 janvier 2022 et dans lequel vous présentez, à nouveau, la possibilité d'une implantation du demi échangeur sur la partie sud de la commune de Reventin-Vaugris.

Je tiens tout d'abord à vous faire part de mon étonnement sur le fait que ce mail ne m'ait pas été adressé en tant que Président de Vienne Condrieu Agglomération dans la mesure où c'est à ce titre que j'en ai fait la demande à Monsieur Orenzia lors du conseil communautaire du 25 janvier 2022 et dans la mesure où c'est bien la Communauté d'Agglomération qui est co-financeur de ce projet.

Je m'interroge aussi sur la temporalité que vous avez choisie pour nous communiquer ce document et l'envoyer à la presse.

Pour mémoire, la variante sud a été présentée à la concertation et soumise à l'analyse multicritères en 2016. A la suite du comité de pilotage du 14 octobre 2016 qui a acté le choix d'implantation de l'échangeur au centre, la commune de Reventin-Vaugris a été entendue trois fois afin de défendre sa proposition de variante sud. Une première fois le 12 mai 2017 en sous-préfecture de Vienne à l'occasion d'une réunion dédiée, une seconde fois le 4 juillet 2017 lors d'un copil et une troisième fois le 25 octobre 2018 en Préfecture de l'Isère en présence notamment du Préfet et du Président du Département de l'Isère. Il est à noter qu'entre la première et la troisième réunion, la commune n'a jamais affiné son projet, pourtant très sommaire, et qu'elle s'est contentée au fil des réunions de seulement critiquer la variante retenue par le Copil.

La commune de Reventin-Vaugris a choisi de rendre publique aujourd'hui cette proposition de variante à travers un document plus étoffé que celui de mai 2017. On peut légitimement se demander pourquoi la commune a attendu autant de temps, plus de 4 ans et demi après la première version, pour nous

communiquer cette nouvelle proposition. Cela est d'autant plus surprenant que l'on peut lire sur la première page du document que celui-ci a été élaboré en janvier 2020, puis mis à jour en mars 2020, octobre 2021 et décembre 2021.

On peut aussi s'interroger sur le fait que la publication de cette étude intervient alors que l'enquête publique sur le projet va débuter dans les tous prochains jours.

Cette enquête publique est l'une des dernières étapes préalables à la réalisation de ce projet, après son inscription au Contrat de Plan Etat Région en 2015, après une phase de concertation importante en 2016, après la rencontre avec le secrétaire d'Etat aux transports en 2016 qui a confirmé une participation de l'Etat à hauteur de 50 %, après la signature d'un protocole d'accord pour son financement en 2017 avec l'Etat, la Région et le Département, après l'inscription de ce projet au Plan d'Investissement Autoroutier en 2018, après la signature de la convention de financement en 2019, après l'approbation du dossier de demande de principe et une concertation inter services en 2020. A noter également que le projet centre a été optimisé depuis la concertation publique en fonction des avis exprimés d'une part et afin de réduire encore ses impacts d'autre part, ce qui renforce le choix de l'implantation.

Présenter aujourd'hui une nouvelle version du projet, écartée lors du processus de concertation, c'est remettre en cause l'ensemble des étapes qui ont été nécessaires pour faire aboutir ce projet, c'est vouloir repartir presque complètement à zéro, c'est risquer de refermer définitivement le dossier car l'opportunité de réaliser cet équipement tant attendu ne se reproduira pas de sitôt.

Il est difficile à ce stade et compte tenu des informations figurant dans votre étude de se prononcer dans un délai restreint sur la faisabilité technique de ce projet et sur son estimation financière, cela nécessitant un approfondissement de la part du maître d'ouvrage.

Pour autant, il est d'ores et déjà possible de vous répondre sur les aspects programmatiques de cette proposition puisque la variante sud a été étudiée et soumise à la concertation en 2016.

Elle présente une attractivité plus faible pour les usagers qui devront traverser deux barrières de péage pour se rendre à Lyon ou en revenir et qui seront obligés de passer la barrière de péage pleine voie, souvent embouteillée lors des périodes de vacances. Le fait que ce projet soit situé plus au sud fait aussi perdre des futurs clients qui ne descendront pas vers le sud pour ensuite remonter vers le nord par l'autoroute. Le schéma de circulation proposé présente aussi des incidences sur l'activité des entreprises et les carrefours proposés, notamment ceux en « tourne à gauche », ne semblent pas offrir la sécurité suffisante compte tenu des trafics.

La solution évoquée est aussi beaucoup plus importante en termes de consommation de terres agricoles. Votre étude indique en page 13 que « selon les expertises agricoles réalisées, la majorité des terres agricoles impactées sont des terres de faible qualité ». Je tiens à vous rappeler les termes de la contribution adressée lors de la concertation par la Chambre d'agriculture de l'Isère par courrier en date du 30 juin 2016 dans lequel

la chambre d'agriculture indiquait : « nous rejetons totalement la variante sud, qui consomme le plus de terres agricoles, de bonne qualité agronomique » et qui indiquait que « la variante centre nous paraît acceptable, de même que la sous variante. L'impact agricole est limité et nous observons que l'incidence sur les différents critères est faible ou modérée ».

Ces différents éléments et l'expression du public lors de la concertation avaient amené à retenir la variante centre compacte au droit des installations autoroutières existantes avec des aménagements permettant sa meilleure insertion dans le tissu local (mur acoustique, cheminement mode doux, aménagements paysagers...). Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) et le Conseil National pour la Protection de la Nature (CNP) qui ont été consultés lors de l'élaboration du dossier d'enquête publique ont d'ailleurs confirmé dans leurs avis sur l'étude d'impact que la variante retenue était celle qui en entraînait le moins.

Vous évoquez souvent dans vos arguments contre le projet soumis à enquête publique l'insécurité et les nuisances entraînées par le projet sur la RD131. Vous oubliez de préciser qu'à l'heure actuelle, la route qui relie les deux parties de la commune est limitée à 70km/h ; avec des virages sans visibilité de part et d'autre du pont sur l'A7 ; avec des trottoirs réduits séparés du trafic par une simple bordure ; avec aucun passage piéton pour les usagers leur permettant de traverser la chaussée et les différents carrefours et avec la présence d'un carrefour à priorité peu sécuritaire au débouché du pont côté village.

Le projet soumis à enquête publique prévoit la création de deux giratoires permettant de réduire la vitesse des futurs usagers à cet endroit à moins de 50km/h ; des traversées formalisées pour les piétons et cycles et visibles des automobilistes ; un cheminement plus large dédié aux modes actifs, protégé par un muret béton et qui permettra d'assurer une liaison entre les deux parties du village.

Concernant les nuisances sonores des riverains du lotissement de la Plaine, un lotissement construit après la construction de l'autoroute A7, vous oubliez d'évoquer que grâce au mur acoustique intégré au projet suite à la concertation et la baisse de vitesse attendue sur le site, l'étude d'impact a montré que l'ambiance sonore après la mise en service du projet serait moindre pour les riverains que celle subie actuellement.

Je souhaite que le calendrier que vous avez choisi pour rendre publique cette étude ne perturbe pas l'émergence objective et constructive de l'avis de l'ensemble des publics (usagers, riverains...) sur ce projet ayant fait depuis 2016 l'objet de nombreuses optimisations pour améliorer son insertion.

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, mes sincères salutations.

Le Président,



Thierry KOVACS