



# Etude de la création d'un demi diffuseur orienté vers le Nord sur l'A7

## Commune de Reventin-Vaugris

### PROJET SUD 2022

Elaboration : Janvier 2020  
Mise à jour : Mars 2020  
Mise à jour : Octobre 2021  
Mise à jour: Décembre 2021

# 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 .

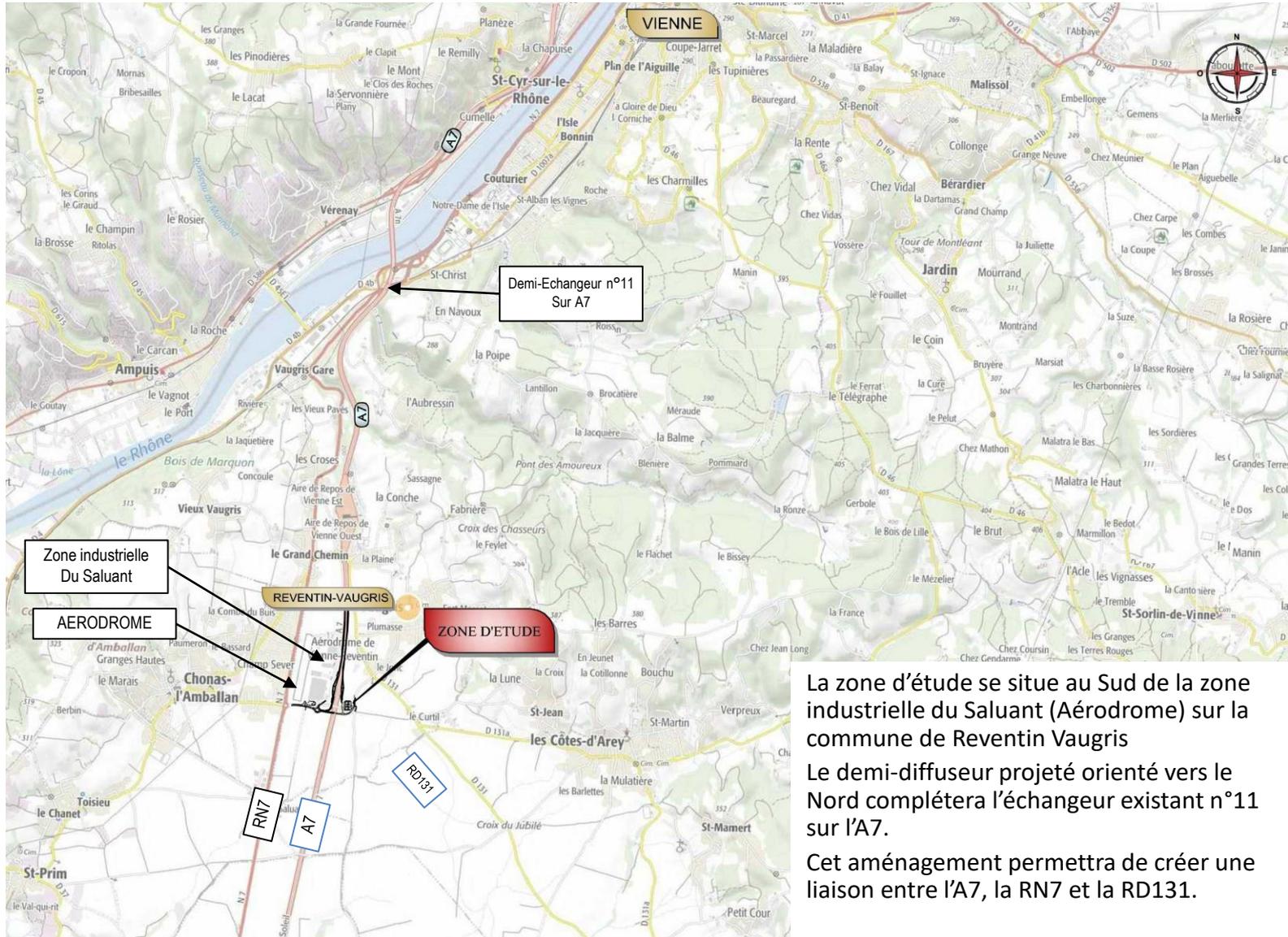
Après avoir proposé à plusieurs reprises ( 2017, 2018) des esquisses de solutions alternatives que les membres du Comité de Pilotage ont systématiquement réfutées, sans accepter de les examiner sérieusement, la municipalité de Reventin-Vaugris, considérant que le projet Centre présenté au Copil du 29-11-2021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

# PLAN DE SITUATION

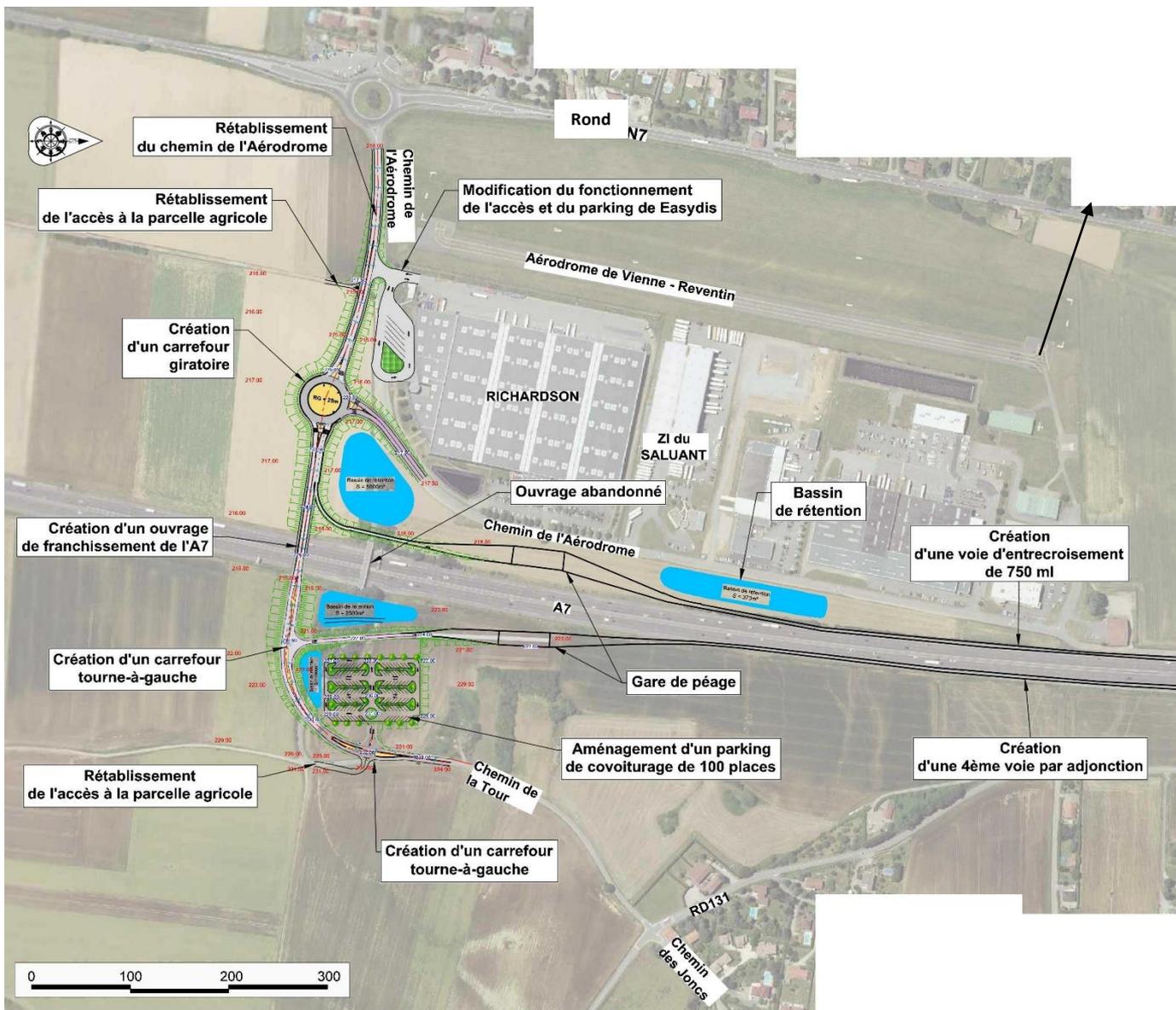


La zone d'étude se situe au Sud de la zone industrielle du Saluant (Aérodrome) sur la commune de Reventin Vaugris

Le demi-diffuseur projeté orienté vers le Nord complètera l'échangeur existant n°11 sur l'A7.

Cet aménagement permettra de créer une liaison entre l'A7, la RN7 et la RD131.

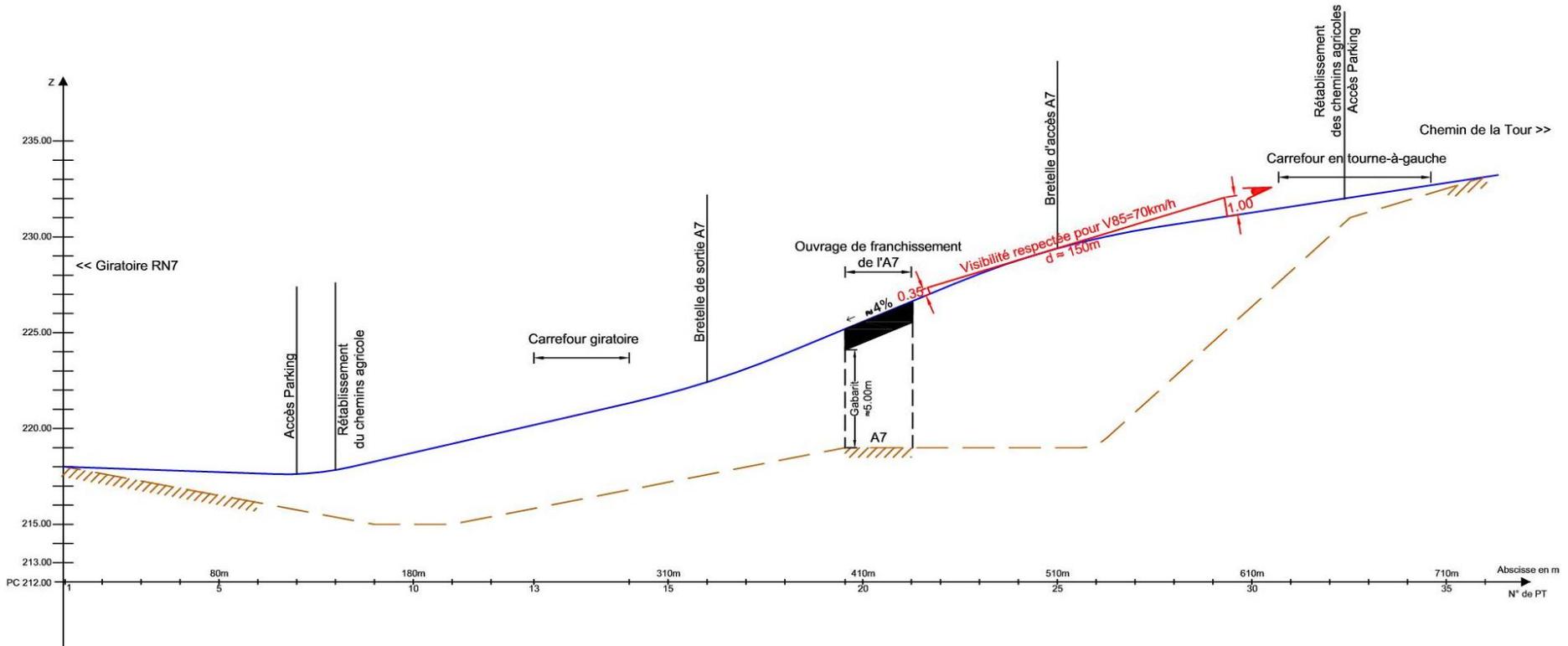
# SOLUTION PROJET SUD 2022 PROPOSEE PAR LA COMMUNE DE REVENTIN VAUGRIS



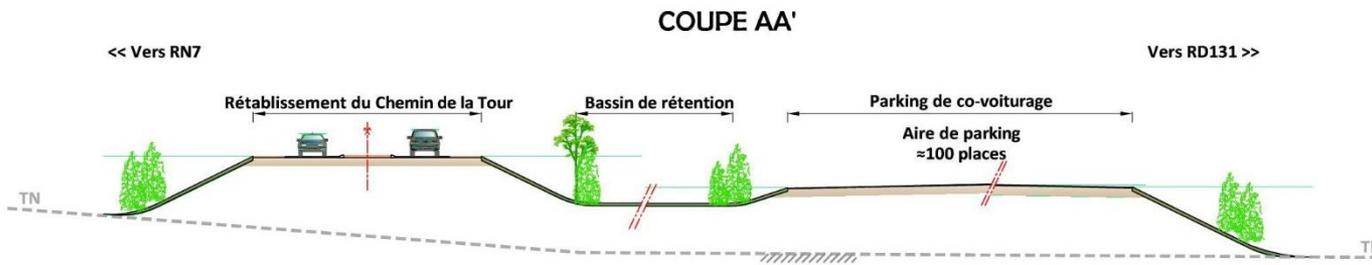
Le projet comprend les aménagements suivants :

- 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.

# PROFIL EN LONG SOLUTION PROJET SUD 2022 PROPOSEE PAR LA COMMUNE DE REVENTIN VAUGRIS



# COUPE EN TRAVERS - AA'



Le profil en travers type projeté du rétablissement du chemin de la Tour comprend un profil en remblai intégrant une chaussée de 6m de large, délimitée par une BDD de 1,50 m.

La largeur de chaussée pourra être ponctuellement portée à 9.50m pour créer la voie de tourne à gauche.

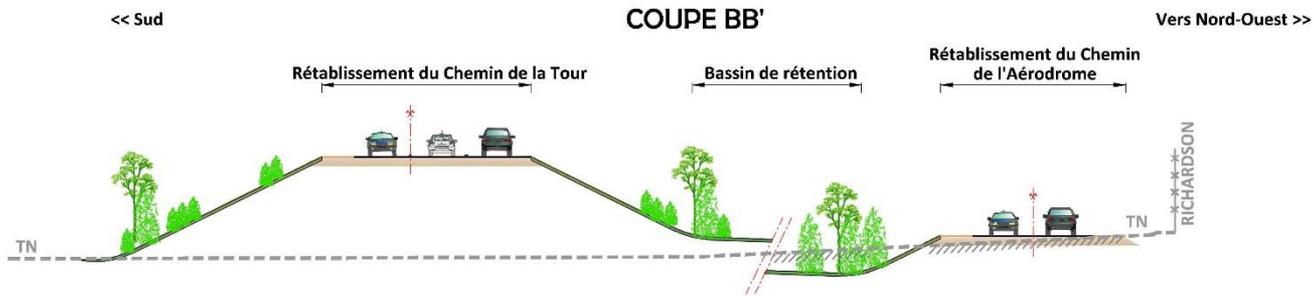


La plateforme du parking de covoiturage est aménagée en remblais et représente une superficie de 6 100m<sup>2</sup> (94m de long x 65m de large).

Les talus en bord de voies auront des pentes adoucies à 1V/2H permettant la mise en place d'espace vert.

Les talus du bassin de rétention seront adoucies à 1V/4H facilitant l'intégration paysagère.

# COUPE EN TRAVERS - BB'



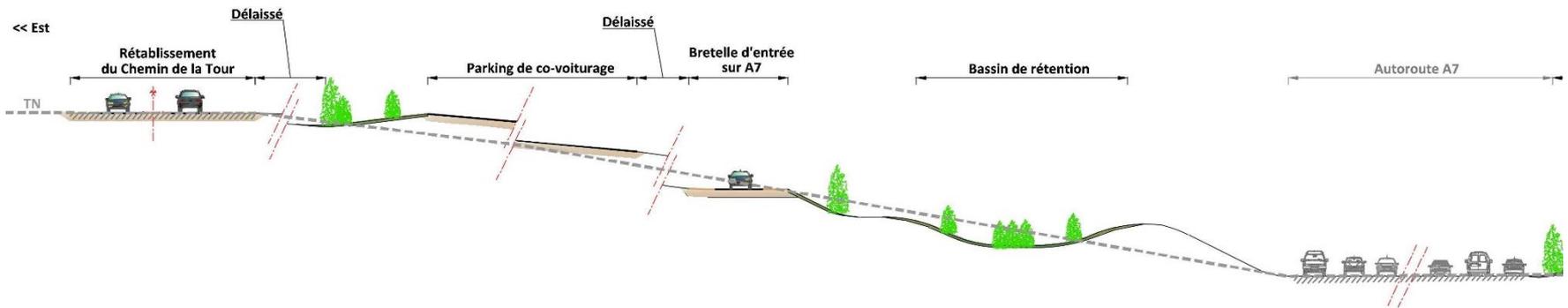
Le profil en travers type projeté du rétablissement du chemin de la Tour et du rétablissement du chemin de l'aérodrome sont similaires au profil précédent.

Les talus du bassin de rétention seront adoucies à 1V/4H facilitant l'intégration paysagère.

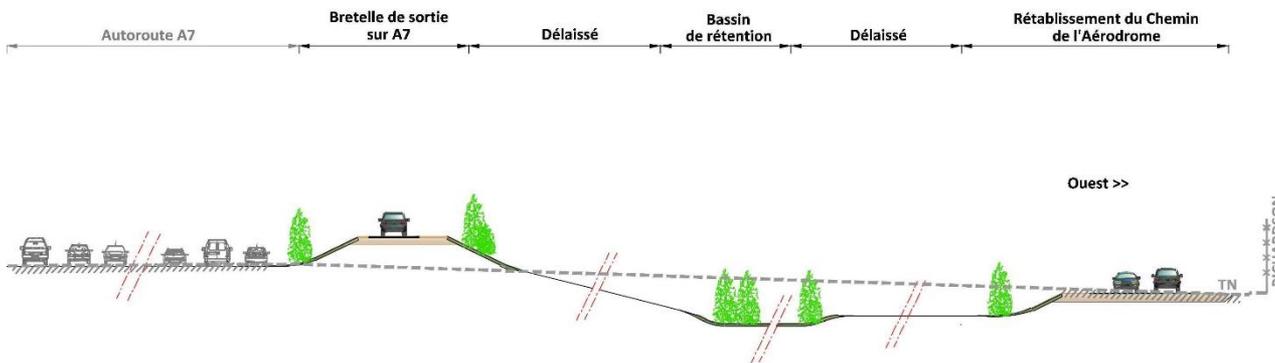


# COUPE EN TRAVERS - CC'

Côté Est de l'A7



Côté Ouest de l'A7

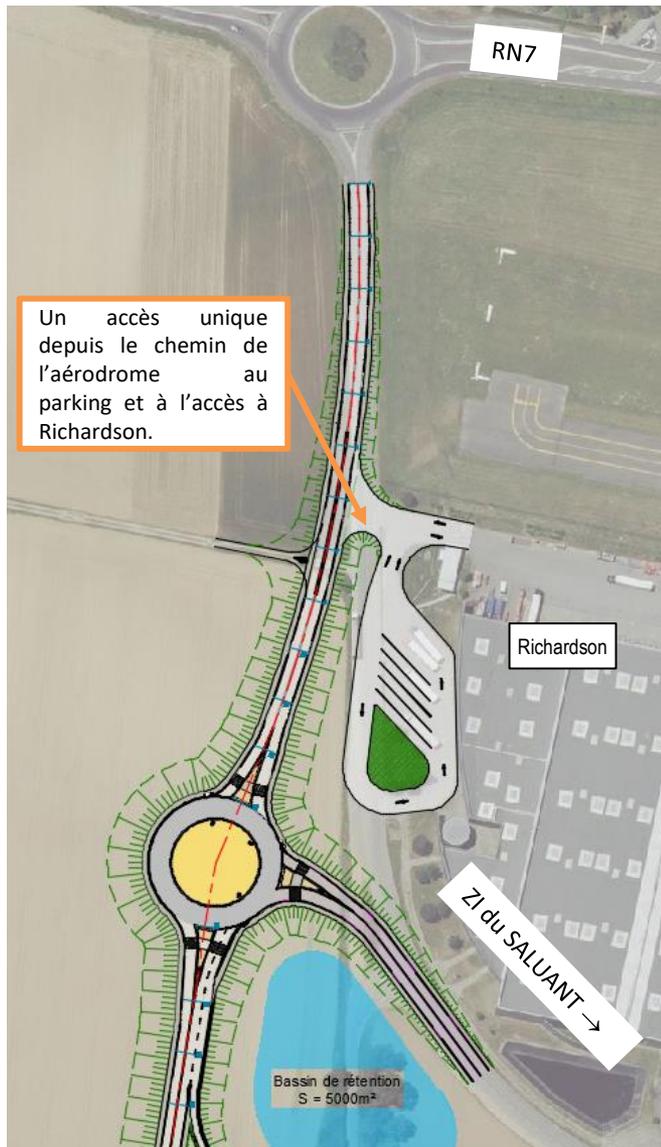


La coupe CC' présente une coupe générale permettant d'apprécier l'aménagement proposé de part et d'autre de l'autoroute A7.

L'aménagement projeté est exclusivement en remblais, les seuls déblais proviennent des 4 bassins de retentions projetés.

L'aménagement paysagé sera un volet important du projet pour assurer l'intégration des nombreuses plateformes créées.

# DETAILS SUR LES ACCES A LA ZI DU SALUANT ET A RICHARDSON



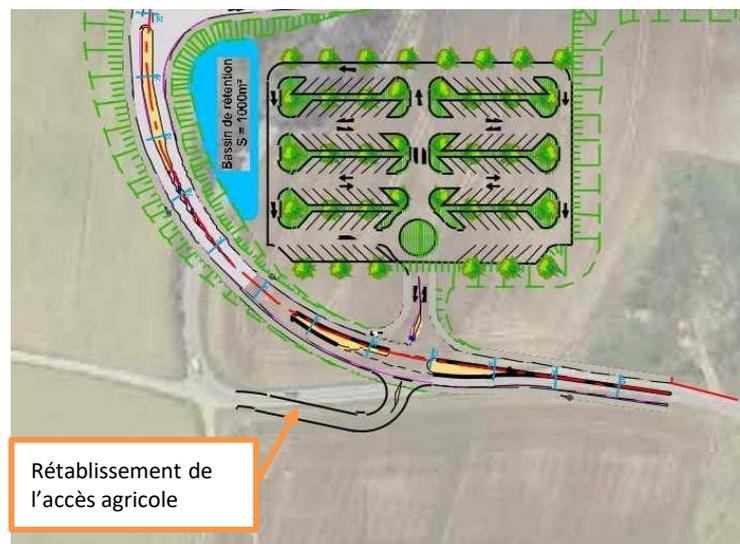
L'accès à la ZI du Saluant est rétabli par la création d'une branche depuis le giratoire projeté jusqu'au chemin de l'Aérodrome.

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

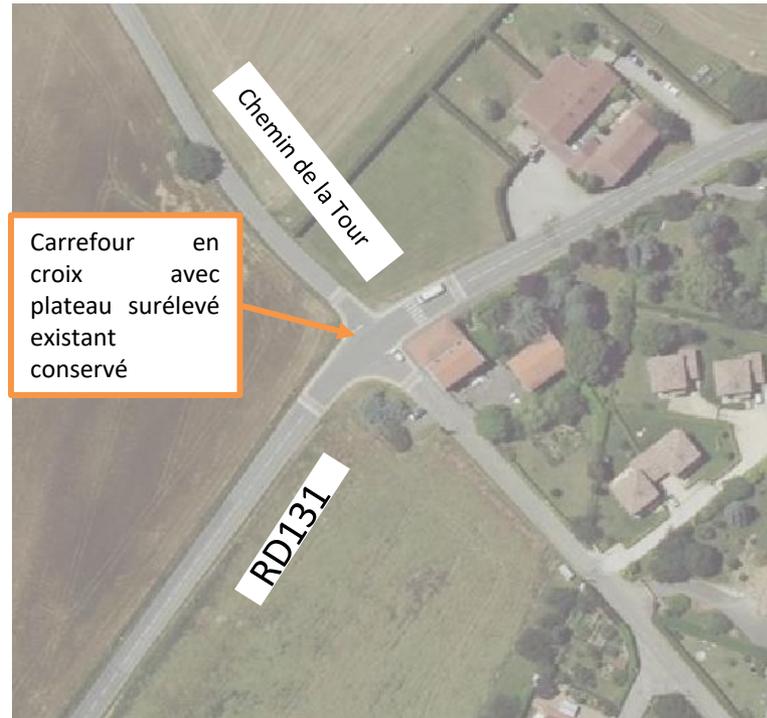
# DETAILS SUR LE RETABLISSEMENT DES ACCES AUX PARCELLES AGRICOLES

La solution PROJET SUD 2022 propose le rétablissement des accès tel que présenté ci-dessous.



# 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).

# CARTE DE ESPACES AGRICOLES

Les espaces agricoles contigus à l'autoroute A7 sont essentiellement voués à la culture céréalière.

Le demi-échangeur projeté se situe dans un secteur de terre agricole exploitée.



Occupation agricole sur la zone d'étude

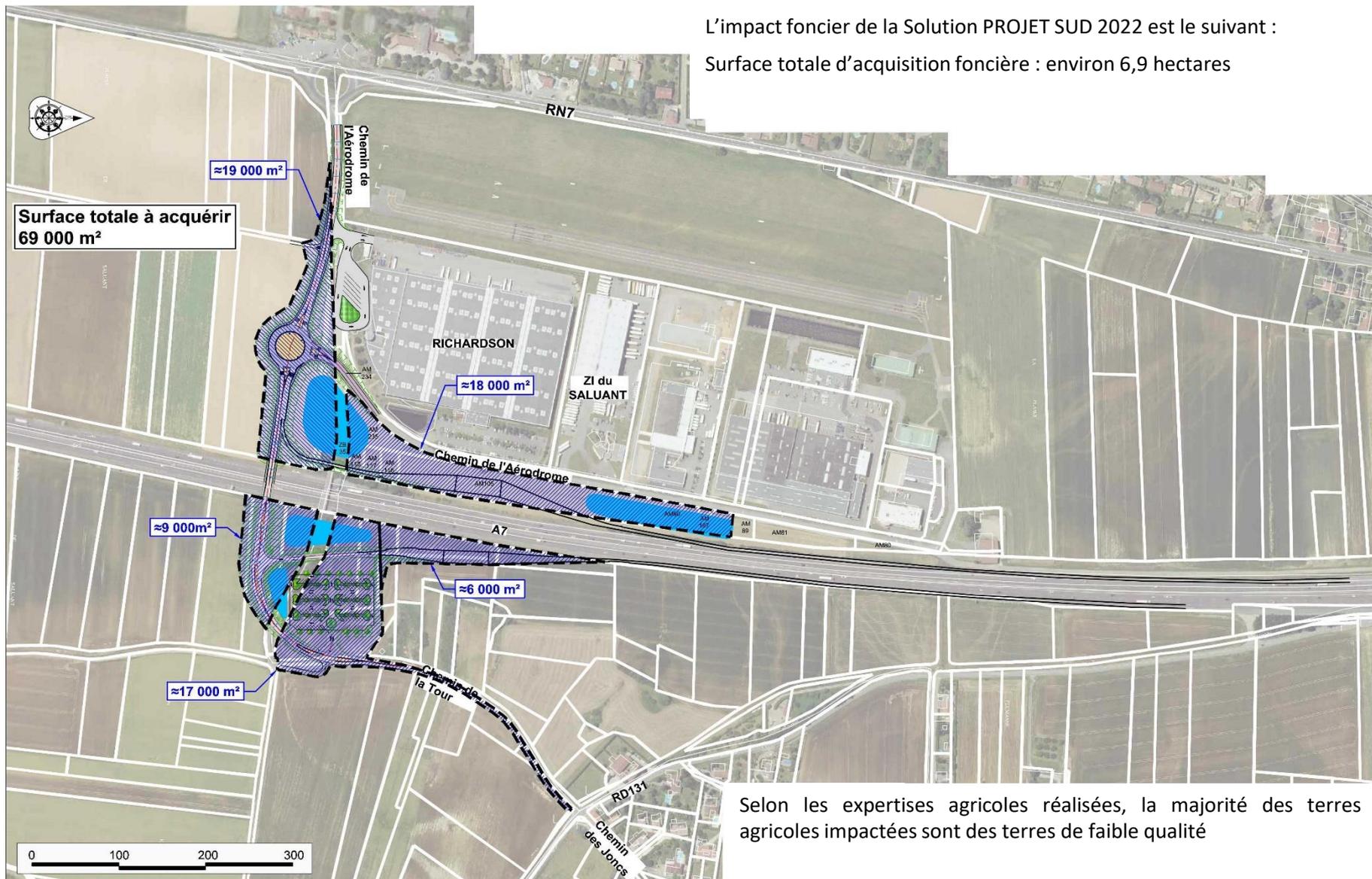


Source : Registre Parcellaire Agricole de 2012

# Carte de l'impact foncier avec le PROJET SUD 2022 proposée par la commune de Reventin Vaugris

L'impact foncier de la Solution PROJET SUD 2022 est le suivant :

Surface totale d'acquisition foncière : environ 6,9 hectares



Selon les expertises agricoles réalisées, la majorité des terres agricoles impactées sont des terres de faible qualité

# MONTANT DE L'OPERATION

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	UNITÉ	PRIX UNITAIRE EN EUROS	QUANTITE TOTALE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS
<b>PRÉPARATION GÉNÉRALE DU CHANTIER</b>				
Installation chantier / frais généraux 10%	Ft		1	2 030 000,00 €
<b>LIBÉRATION DES EMPRISES</b>				
Démolition de chaussée	m2	10,00 €	3 800	38 000,00 €
Dégagement des emprises	m2	3,00 €	90 000	270 000,00 €
<b>TERRASSEMENTS / COUCHES DE FORME</b>				
Décapage et mise en dépôt pour nappage	m3	3,00 €	7 700	23 100,00 €
Décapage et mise en modelé	m3	7,00 €	2 000	14 000,00 €
Décapage et mise en dépôt définitif	m3	15,00 €	14 700	220 500,00 €
Nappage talus terre végétale du site + ensemencement	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 €
<b>ASSAINISSEMENT / DRAINAGE / HYDRAULIQUE</b>				
Buse y compris regards, tête d'ouvrage	ml	200,00 €	1 100	220 000,00 €
Cunette béton	ml	140,00 €	930	130 200,00 €
Fossé terre	ml	25,00 €	1 100	27 500,00 €
Terrassements bassin	m3	25,00 €	18 000	450 000,00 €
Equipements bassin	Ft	20 000,00 €	4	80 000,00 €
Buse / regard grille / bourrelet	ml	230,00 €	1 600	368 000,00 €
Bourrelet descente d'eau remblais	ml	50,00 €	700	35 000,00 €
<b>OUVRAGES D'ART</b>				
Ouvrage d'art courant	m2	3 000,00 €	660	1 980 000,00 €
Démolition PS existant	m2	500,00 €	415	207 500,00 €

DÉSIGNATION	UNITÉ	PRIX UNITAIRE EN EUROS	QUANTITE TOTALE	MONTANT TOTAL HT EN EUROS
<b>CHAUSSEES</b>				
Chaussée bretelle / gare péage	m2	70,00 €	8 900	623 000,00 €
Chaussée élargissement A7	m2	80,00 €	5 200	416 000,00 €
Chaussée giratoire / rétablissement	m2	60,00 €	9 500	570 000,00 €
Chaussée parking covoiturage	m2	40,00 €	5 400	216 000,00 €
Bordure giratoire / carrefour	ml	35,00 €	1 800	63 000,00 €
Trottoir parking / giratoire (2 m)	ml	90,00 €	730	65 700,00 €
BAU A7 (2,75m)	ml	180,00 €	1 500	270 000,00 €
Accotement revêtu (2 m)	ml	70,00 €	1 100	77 000,00 €
Accotement non revêtu (2 m)	ml	40,00 €	1 400	56 000,00 €
Reprise parking Richardson	Ft	70 000,00 €	1	70 000,00 €
Rétablissement chemin agricole larg 4 m	ml	100,00 €	120	12 000,00 €
<b>EQUIPEMENT D'EXPLOITATION ET DE SECURITE</b>				
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 €	1	60 000,00 €
Clôture / portail bassin	ml	45,00 €	1 300	58 500,00 €
Clôture / A7	ml	45,00 €	2 800	126 000,00 €
Eclairage parking covoiturage	ml	150,00 €	400	60 000,00 €
Eclairage gare de péage, bretelles, giratoire et carrefours	ml	200,00 €	1 370	274 000,00 €
Genie civil FO et energie pour PAU et PMV	ml	150,00 €	3 000	450 000,00 €
PMV et équipements	Ft	50 000,00 €	4	200 000,00 €
Caméra dome parking covoiturage et carrefours	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 €
<b>AMENAGEMENTS PAYSAGERS</b>				
Aménagements paysagers	Ft	600 000,00 €	1	600 000,00 €
<b>DIVERS</b>				
Etudes et directions des travaux 12%	Ft		1	2 430 600,00 €
Acquisitions foncières	ha	60 000,00 €	6,9	414 000,00 €
Aléas - sommes à valoir 10%	Ft		1	2 025 500,00 €

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 €

**AVANTAGES DE LA SOLUTION SUD 2022**  
**présentée par la commune de REVENTIN-VAUGRIS**

## **AVANTAGES DE LA SOLUTION SUD 2022**

présentée par la commune de REVENTIN-VAUGRIS

### **EN MATIERE DE TRAFIC et de SECURITE**

1, Elle capte dès le giratoire « aviation », la majorité des flux – près de 80% - qui vont prendre l'autoroute

2, Elle évite – aux heures de pointe- les ralentissements avec formation de retenues au droit du giratoire « station service » sous dimensionné

3, Elle évite les réaménagements

- de la chicane de la RD131 à l'Est du giratoire station-service
- de l'axe mode doux entre giratoire Station-service et stade de Reventin-Vaugris

4, Elle évite la suppression de la partie Nord de la route des Côtes d'Arej ( route du Lavoir) et permet d'éviter la création d'un carrefour sur la RN7 – RD 131 dans un secteur accidentogène,

5, Elle capte bien mieux les flux de poids lourds originaires des entreprises proches situées sur les zones du Saluant, les Dauphinières, Grand Champ...

6, Elle présente à quelques unités près les mêmes avantages en matière d'allègement de trafic pour

- Le pont barrage de de Vaugris
- La RD 396 à Verenay (Ampuis)
- Les quais du Rhône à Vienne et la place Saint Louis

### **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...

8, Elle réduit les trafics à destination ou d'origine A7 sur la RN7 entre le giratoire aviation et le giratoire station-service, allégeant d'autant les nuisances subies par les riverains des lotissements de Chonas l'Ambellan et du Grand Chemin,

9, Elle réduit également les nuisances et l'insécurité au niveau du hameau des Joncs en éloignant le trafic à destination ou originaire d'A7

## **AVANTAGES DE LA SOLUTION SUD 2022**

présentée par la commune de REVENTIN-VAUGRIS

### **EN MATIERE DE VIE ECONOMIQUE ET SOCIALE**

**10, Elle n’amène pas sur la RD131 - « cordon ombilical » de la commune de Reventin-Vaugris – qui relie les hameaux de l’Ouest au centre village et hameaux de l’Est - le trafic à destination ou originaire de l’autoroute,**

**De la sorte, elle n’altère pas les déplacements quotidiens des habitants vers les commerces et services du Centre bourg :**

- École
- Mairie
- Pôle médical
- Pôle associatif
- Agence postale
- Commerces divers
- Bibliothèque
- Salle d’animation rurale
- Église
- Cimetière

**11, Elle ne compromet pas le projet communal de dynamisation du centre bourg**

### **EN MATIERE DE DEMOCRATIE**

**12, Elle manifeste une réelle prise en compte des souhaits d’une population et de ses élus d’accepter un projet destiné à une collectivité bien plus vaste, « au bon endroit »,**

**L’intérêt général que peut représenter la réalisation du demi-diffuseur Sud de Vienne ne peut se faire au détriment d’un autre intérêt général , celui de la préservation du territoire d’une collectivité et de ses habitants.**

**ETUDE COMPLÉMENTAIRE DE LA VARIANTE SUD DU DEMI DIFFUSEUR DE VIENNE SUD  
PROJET SUD 2022**

**NOTE CIRCULATOIRE**

## SOMMAIRE

- 1 - Préambule méthodologique
- 2 - Hypothèses de trafic
- 3 - Carrefour de raccordement de la bretelle de sortie d'A7 – chemin de la Tour – Chemin de l'Aérodrome
- 4- Carrefour de raccordement de la bretelle d'entrée d'A7 – chemin de la Tour
- 5 - Carrefour de raccordement RD131 - chemin de la Tour
- 6 - Carrefour d'accès à l'entreprise Easydis (reprise par RICHARDSON et BERT and you )

## **1 - Préambule méthodologique**

Les trafics directionnels au droit de deux carrefours du ½ échangeur Sud envisagé ont été évalués sur la base des données de trafic présentées dans le rapport de présentation du dossier de demande de principe réalisé par INGEROP pour le compte de Vinci / ASF.

## **2 - Hypothèses de trafic**

### ➤ Trafics entrant et sortant du ½ échangeur Sud :

Les flux horaires en pointe du matin et du soir ont été diminués de 10 % par rapport à ceux évalués pour l'étude de la variante « Centre », suivant les évolutions des Trafics Moyens Journaliers Annuels.

Une hypothèse de répartition des flux depuis/vers le chemin de la Tour « Est » et depuis/vers la RN7 a été définie en l'absence de matrices O/D des giratoires de raccordement pour la variante Sud (seules sont fournies les matrices des carrefours de raccordement pour la variante « Centre »), soit ¾ des flux orientés sur la RN7 et ¼ sur l'est (Reventin / RD131).

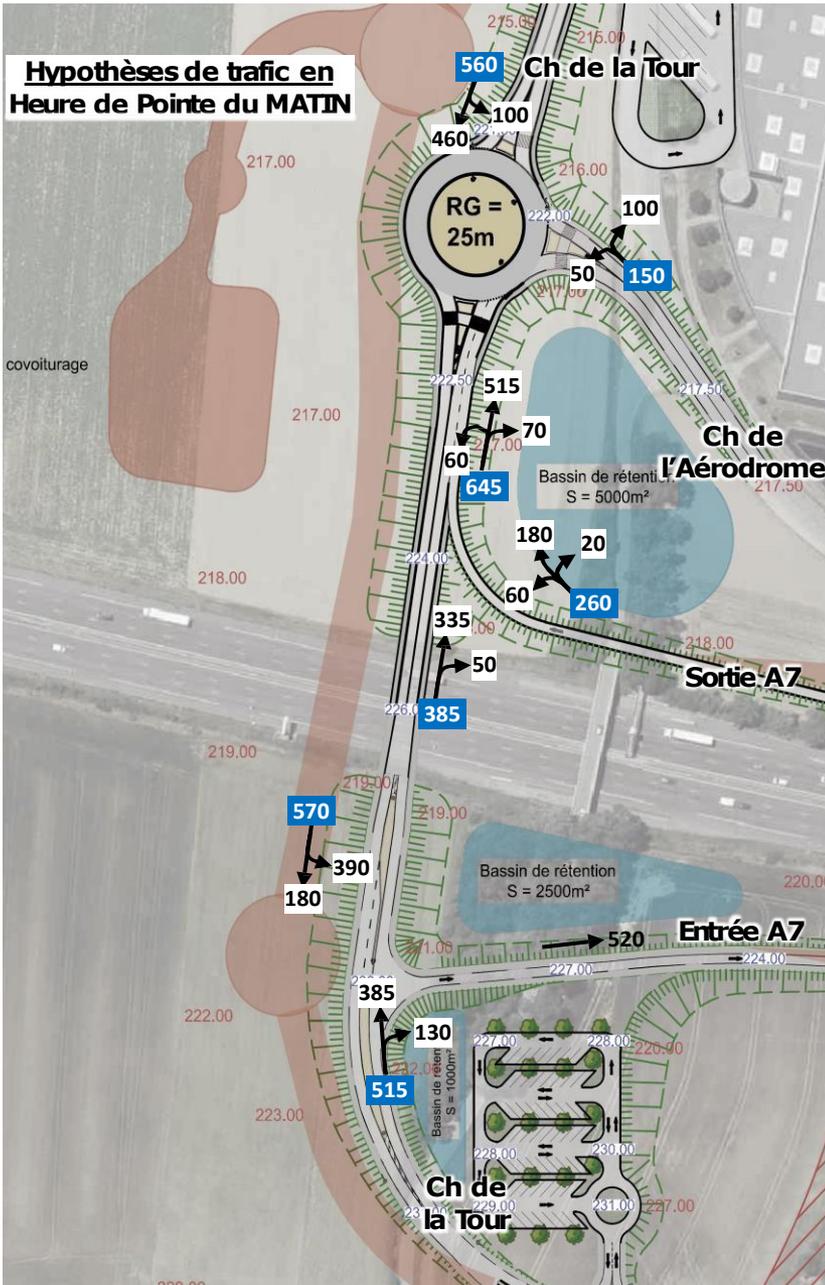
### ➤ Chemin de l'Aérodrome :

En l'absence de données de trafic sur la section « Sud » de ce chemin, il a été posé l'hypothèse de travail d'un flux de 150 uvp/heure par sens en Heures de Pointe du Matin et du Soir (intégrant les circulations Poids Lourds).

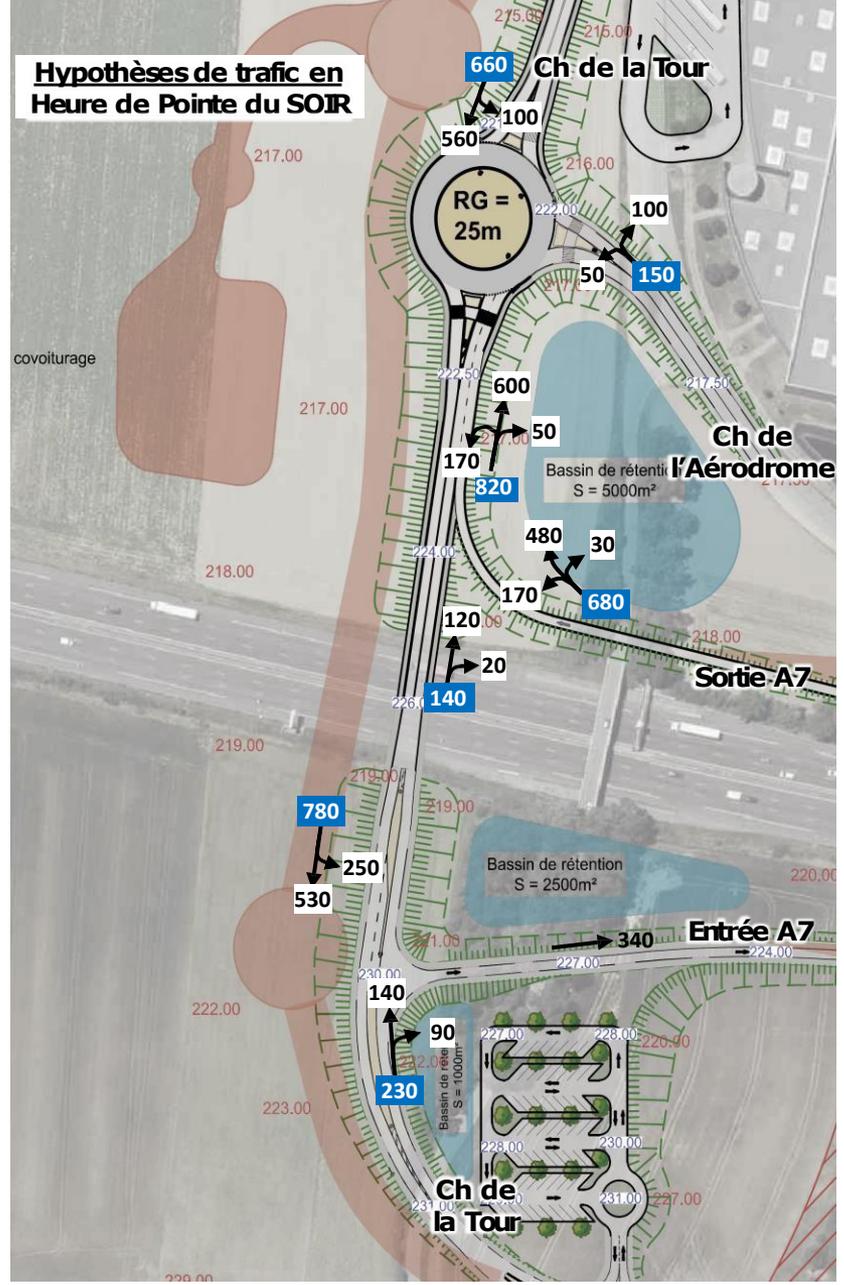
### ➤ Chemin de la Tour :

En l'absence de données de trafic sur ce chemin de part et d'autre de l'autoroute A7, il a été posé l'hypothèse de travail d'un flux équivalent à 75 % du trafic de la RD131, axe parallèle plus au nord (et plus circulé).

**Hypothèses de trafic en  
Heure de Pointe du MATIN**



**Hypothèses de trafic en  
Heure de Pointe du SOIR**



### 3 - Carrefour de raccordement de la bretelle de sortie d'A7 - chemin de la Tour – Chemin de l'Aérodrome

Le carrefour giratoire a été testé avec un rayon extérieur de 25 m, suivant deux variantes proposées (giratoire à 3 ou 4 branches).

Ce giratoire a fait l'objet d'un test de fonctionnement sous logiciel GIRABASE afin d'évaluer son niveau de fonctionnement circulaire (cf. tests en annexe). Ce type de simulation de trafic est adapté au contexte circulaire en présence.

La charge de trafic estimée apparaît faible, limitée, de 1 355 uvp/heure en H.P.M. et de 1 660 uvp/heure en H.P.S.

Il ressort :

- Des réserves de capacité très satisfaisantes en heures de pointe du matin et du soir :
  - **Suivant le giratoire à 3 branches : supérieures à 64 % en H.P.M. et à 52 % en H.P.S.**
  - **Suivant le giratoire à 4 branches : supérieures à 63 % en H.P.M. et à 51 % en H.P.S.**
- Ces réserves de capacité sont conséquentes en volume de trafic et permettront de répondre à une demande de trafic non quantifiée au stade actuel de la réflexion.
- Des mouvements d'entrecroisement très limités entre le raccordement de la sortie de la gare de péage et l'entrée du giratoire :
- Une absence de remontée de véhicules ou de temps d'attente, y compris sur la voie de sortie du ½ échangeur,
- Une absence de risque d'auto blocage, y compris avec la gare de péage située en sortie d'A7 d'une part et avec le giratoire de la RN7 d'autre part.
- Un écoulement fluide des circulations automobiles.

### 4 - Carrefour de raccordement de la bretelle d'entrée d'A7 – chemin de la Tour

La gestion à sens unique de la bretelle d'entrée à A7 et le faible volume de trafic circulant sur le chemin de la Tour ne justifient pas l'aménagement d'un carrefour de type giratoire.

Les flux en présence peuvent être gérés sans difficulté particulière avec une voie de Tourne à Gauche assurant le stockage des véhicules tournant à gauche vers l'A7 depuis la RN7. Une longueur de 20 m pour le stockage de 4 véhicules est suffisante au regard du volume à stocker en une heure, compris entre 250 et 390 uvp/heure suivant les heures de pointe.

En effet, sur la base d'un trafic prioritaire de 515 uvp/heure en H.P.M. (période « critique »), circulant sur le chemin de la Tour en direction de la RN7 et d'A7), le trafic secondaire (en tourne à gauche vers A7) ne peut excéder 500 uvp/heure, soit une valeur nettement supérieure à celle estimée (390 uvp/heure).

L'écoulement des trafics sur ce carrefour serait donc satisfaisant, intégrant de confortables réserves de capacité.

## 5 – Carrefour de raccordement RD131 – Chemin de la Tour – Chemin des Joncs

Le carrefour raccorde une départementale à deux axes de desserte locale.

Le trafic deux sens de la RD131 au droit de Reventin Vaugris est évalué entre 4 500 et 5 000 véh/jour, soit 450 à 500 véhicules par heure en heures de pointe (du matin / du soir). Ce flux est estimé à partir de données annuelles de trafic du Conseil Départemental de l'Isère et des comptages réalisés dans le cadre des études de trafic du DDP. Il convient de noter que ce trafic pourrait être plus faible avec le ½ échangeur Sud par report des itinéraires plus au sud.

Le flux sur le chemin de la Tour est évalué entre 200 et 550 véh/h en direction de la RD131 et du chemin des Joncs aux heures de pointe (flux à terme avec le ½ échangeur Sud).

A dire d'expert, le trafic du chemin des Joncs en direction de la RD131 ne doit pas excéder 100 véh/h en heures de pointe.

La charge de trafic du carrefour devrait donc se situer entre 1 100 et 1 200 véh/heure en heures de pointe, soit un volume relativement limité sur l'heure de pointe la plus chargée.

Cette charge peut être gérée avec un carrefour géré par perte de priorité de type STOP ou Cédez le Passage, conformément aux préconisations du guide d'aménagement des carrefours en milieu urbain (CEREMA).



Type de carrefour	Circulation générale (somme des trafics entrant limités)	Piétons	Cyclistes	Transports collectifs
Priorité à droite	Limité à 900 uvp/h	Traversée difficile avec un trafic de plus de 800 uvp/h sur une chaussée	Favorable pour les axes à faible trafic	À éviter en présence de ligne TC
CLP et stop	Limité à 1 200 uvp/h		À privilégier	Donner dans la mesure du possible la priorité à la rue empruntée par le TC
Giratoire compact et mini-giratoire	Limité à 1 500 uvp/h		Non favorable aux cyclistes	Étude spécifique pour les sites propres de TC
Grand giratoire	Limité à 5 000 uvp/h			
Carrefour à feux	Fonction du nombre de voies	Favorable pour les axes à fort trafic	Favorable pour les axes à fort trafic	À privilégier pour les tramways ou lignes fortes de bus
PSGR	En théorie pour chaque voie : 1 800 uvp/h	Interdit aux piétons	Interdit aux cyclistes	Accès interdit selon le gabarit de l'ouvrage

Principaux aspects fonctionnels qui participent au choix du type de carrefour

## **6 - Carrefour d'accès à l'entreprise Richardson**

Les trafics sur le chemin de la Tour entre la RN7 et le giratoire de raccordement du chemin de l'Aérodrome est évalué entre 560 et 700 véh/h par sens suivant les heures de pointe, soit dans les deux sens de circulation 1 175 véh/h en Heure de Pointe du Matin et 1 360 véh/h en Heure de Pointe du Soir.

Les flux entrants et sortants de l'entreprise Richardson restent à priori limités en volume horaire mais constitués de Poids Lourds pour une bonne part (donnée de trafic non disponible).

Dans ce cadre, il est préconisé de gérer le carrefour de raccordement en autorisant uniquement les mouvements de Tourne à Droite. Les mouvements de Tourne à Gauche seraient gérés en ½ tour aux deux giratoires d'extrémité, Ce principe permettra de sécuriser le carrefour et d'éviter les mouvements traversants pouvant perturber le fonctionnement circulatoire du chemin de la Tour entre les deux giratoires.

## **7 - Carrefour de raccordement du chemin agricole**

Les trafics résiduels et de desserte locale sur le chemin seront gérés par perte de priorité de type STOP, avec possibilité de tourner à gauche en sortie du chemin en direction de la RN7.