

C3E

Conseil Expertises Etudes en Environnement

Commune de Reventin- Vaugris

PROJET DE DEMI-ECHANGEUR SUR L'AUTOROUTE A7

EXPERTISE C3E

Février 2018-V1

SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE DE L'EXPERTISE	2
2. ANALYSE CRITIQUE DES CRITÈRES DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE. 3	
2.1. LES CRITÈRES PRIS EN COMPTE DANS LE DOSSIER DE CONCERTATION.....	3
2.2. ANALYSE DES CRITÈRES	5
3. ANALYSE CRITIQUE DE L'ÉVALUATION POUR LES CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX.....	8
3.1. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.....	8
3.2. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA VARIANTE CENTRE.....	10
3.2.1. <i>Cadre de vie.</i>	10
3.2.2. <i>Emprise agricole.</i>	10
3.2.3. <i>Développement économique.</i>	10
3.2.4. <i>Environnement</i>	11
4. PROPOSITION D'ANALYSE MULTICRITÈRE.....	1

La commune de Reventin-Vaugris (38) a sollicité C3E pour réaliser une expertise dans le cadre du projet de création du demi-échangeur de Vienne-sud. L'objectif de cette expertise est :

- de proposer une analyse critique de l'évaluation environnementale menée sur la variante centre compacte, retenue par le maître d'ouvrage. Cette analyse critique portera d'une part sur les critères environnementaux pris en compte et d'autre part sur l'évaluation proposée pour ces critères ;
- de proposer une comparaison multicritère de la solution centre et de la solution sud intermédiaire proposée par la commune de Reventin-Vaugris.

1. SYNTHÈSE DE L'EXPERTISE

Les principaux points à retenir de l'expertise sont les suivants :

■ CONCERNANT LES CRITERES

- les critères pris en compte pour analyser et comparer les variantes ne permettent pas de balayer l'ensemble des effets du projet sur le territoire. Par exemple, les effets sur le fonctionnement du territoire ne sont jamais pris en compte ;
- il n'est pas précisé clairement ce que recouvre chacun des critères, ou de manière floue. Pour le cadre de vie sans que l'on précise par quoi : le bruit, la pollution de l'air, les nuisances du chantier, la sécurité... ?
- l'appréciation du niveau d'impact d'une variante pour un critère n'est jamais justifiée et n'est pas toujours objective au vu des caractéristiques de l'environnement ;

■ CONCERNANT LES ETUDES

Le dossier de concertation indique systématiquement et pour tous les aspects de l'environnement que des études seront réalisées une fois une solution choisie et retenue. Aucune approche, même minimale de l'environnement, n'appuie donc la comparaison proposée par le dossier de concertation. Cette absence d'étude a 3 conséquences principales :

- l'absence d'analyse environnementale digne de ce nom préalablement au choix de la solution retenue, ne permet pas de mettre en œuvre la démarche « éviter – réduire – compenser ». L'évitement repose essentiellement sur le choix de l'emplacement du projet. Pour l'échangeur de Vienne sud, l'absence d'étude d'environnement ne permet pas de mettre en œuvre la logique d'évitement ;
- le droit à l'information du public en matière d'environnement n'est pas respecté puisqu'aucune information environnementale pertinente n'est fournie dans le dossier. Ce dernier se contente d'indiquer que des études seront réalisées et qu'elles permettront d'éviter les impacts ;
- l'appréciation des niveaux d'impacts des différentes variantes pour les critères environnementaux n'est pas objective et ne peut être justifiée. Une analyse environnementale rapide conduit à des conclusions inverses à celles proposées dans le dossier de concertation.

2. ANALYSE CRITIQUE DES CRITERES DE L'ANALYSE MULTICRITERE

Dans une analyse multicritères, le choix des critères est déterminant sur le résultat. Pour que l'analyse et donc la comparaison soit pertinente, il faut que les critères permettent de caractériser de la manière la plus objective possible les « configurations » que l'on doit comparer. Dans le cadre d'un projet d'échangeur autoroutier les critères pris en compte doivent permettre de balayer l'ensemble des effets positifs et négatifs des différentes variantes sur le fonctionnement et l'aménagement du territoire, sur l'environnement au sens-large...

Dans le cadre de cette expertise l'analyse des critères pris en compte dans les comparaisons effectués par le maître d'ouvrage, a pour objectif de vérifier :

- la pertinence des différents critères c'est-à-dire d'apprécier leur capacité à bien décrire les différents impacts positifs et négatifs des solutions qu'ils doivent permettre de comparer ;
- leur mode de traitement, c'est-à-dire la manière dont ils sont constitués. Un critère, par exemple l'environnement, peut regrouper plusieurs sous-critères comme par exemple le bruit, la pollution de l'air, la qualité des eaux, l'agriculture... La manière dont sont définis les critères par assemblage plus ou moins important de sous-critères influe sur la perception que l'on a des résultats de l'analyse multicritères ;
- les critères qui n'ont pas été pris en compte. Les résultats de l'analyse multicritères ne sont pertinents que si l'ensemble des critères permettant de décrire les effets des solutions à comparer sont analysés. En l'absence de certains critères, l'analyse est incomplète et ses résultats ne peuvent pas refléter la réalité des effets prévisibles.

2.1. LES CRITERES PRIS EN COMPTE DANS LE DOSSIER DE CONCERTATION

Le dossier de concertation prend en compte 10 critères pour l'analyse multicritère, sans expliciter ou justifier le choix de ces critères. Il ne précise pas non plus à quoi correspondent précisément ces critères. Au vu des tableaux d'analyse présenté dans le dossier, on peut identifier ce que recouvrent les critères pris en compte. Les critères sont les suivants :

- attractivité, c'est-à-dire la capacité du projet a bien capter les trafics allant en direction de l'agglomération viennoise ;
- le gain de temps aux heures de pointe du matin et du soir ;
- la sécurité sur l'autoroute A7, c'est-à-dire la plus ou moins bonne insertion des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute ;
- la gêne pendant les travaux pour les usagers de l'autoroute A7 ;
- le cadre de vie, qui se traduit par la quantité d'habitations affectées par le projet ;

- les emprises agricoles qui correspondent aux emprises sur les terres agricoles et aussi boisées ;
- les emprises foncières qui correspondent aux emprises du projet hors zones agricoles et emprises autoroutières ;
- le développement économique, c'est-à-dire les emprises sur des terres à vocation de développement économique. On peut noter que le dossier de concertation indique que ce critère prend en compte les « *incidences de la variante sur le développement des projets portés par les collectivités locales* » ;
- l'environnement. Parmi les éléments pris en compte, on note la ressource en eau, les espaces boisés, le ruisseau des Crozes, les zones inondables et le Plan de Prévention des Risques Technologiques de Saint-Clair-du-Rhône ;
- le coût d'investissement, c'est-à-dire le coût estimé du projet à ce stade des études.

Ces critères s'adressent à différents aspects des variantes envisagées :

- les 2 premiers critères concernent la manière dont les différentes variantes satisfont aux objectifs de l'opération, c'est-à-dire leur capacité à capter le trafic en direction ou en provenance du nord et les gains de temps qu'elles permettent ;
- les 2 critères suivants prennent en compte les incidences permanentes (sécurité) et temporaires (gêne pendant les travaux) du projet pour les usagers de l'autoroute A7 ;
- les 5 critères suivants sont plus ou moins relatifs aux aspects environnementaux ;
- le dernier critère est le coût.

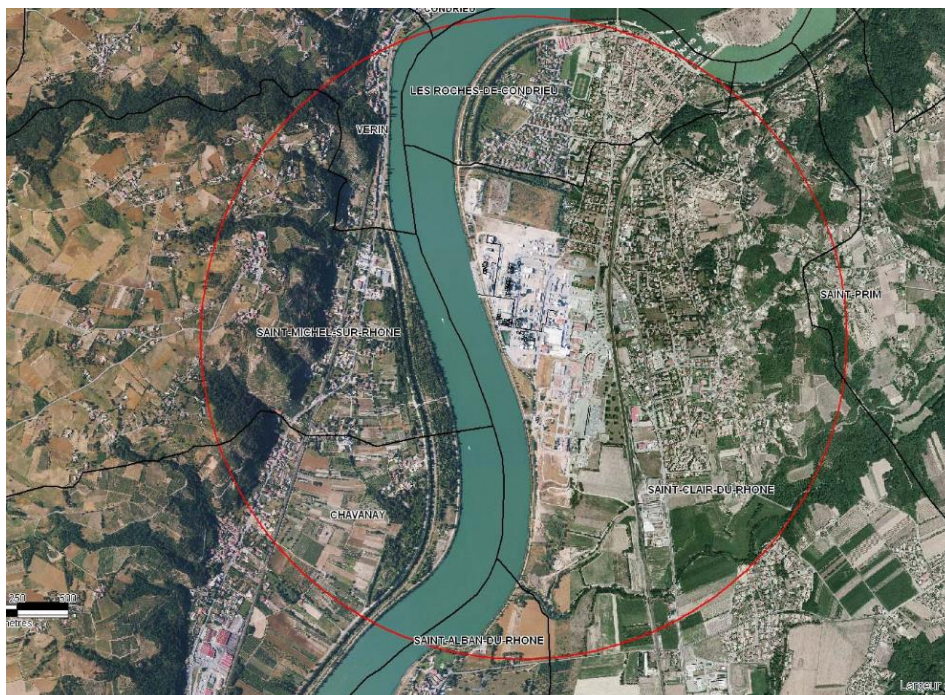
Ce découpage en 10 critères est arbitraire et non justifié, notamment pour ce qui concerne les aspects environnementaux.

2.2. ANALYSE DES CRITERES

Le choix des critères qui a été pris en compte pour comparer au plan environnemental les différentes variantes pose plusieurs questions :

- que recouvre précisément chacun de ces critères ? Par exemple,
 - le critère « **cadre de vie** » s'appuie sur « *les habitations concernées* », sans que l'on sache exactement ce que recouvre ce terme. On aurait pu pour être plus explicite, indiquer ce que l'on considérerait comme « *habitations concernées* » et les dénombrer pour chacune des variantes. On aurait ainsi pu justifier plus précisément les couleurs attribuées à chaque variante pour l'appréciation de ce critère. Il aurait également fallu préciser ce que l'on entend par « *concernée* ». Qu'est ce qu'une habitation « *concernée* », s'agit-il de nuisances acoustiques ? de nuisances visuelles ? d'emprises sur la propriété ?...On doit aussi noter que ce critère peut être considéré comme incomplet, puisqu'il ne traite visiblement que de l'aspect négatif : la quantité d'habitations proches du tracé de la variante. Pour être exhaustif, il faut aussi prendre en compte :
 - l'autre versant de l'aspect négatif qui est le nombre d'habitations qui, sans être concernées par les nouvelles voies, sont soumises à un trafic plus important du fait de la réalisation du projet. C'est le cas notamment des habitations proches du giratoire RN7 – RD131 qui vont voir transiter l'essentiel du trafic rejoignant le nouvel échangeur ;
 - l'aspect positif, c'est-à-dire le nombre d'habitations qui sont concernées par une réduction du trafic routier à leurs abords immédiat. Par exemple, la variante sud génère une baisse du trafic sur la RN7 au droit des habitations du quartier de Champ-Sever (linéaire concerné et habité de 1,5 km sur les communes de Chonas-l'Ambellan et Reventin-Vaugris) ;
 - le critère « **emprise agricole** » prend en compte la superficie agricole consommée par chacune des variantes, mais ne tient pas compte de la valeur agronomique des terres. De ce fait la consommation de X ha de très bonnes terres agricoles et jugée équivalente à la consommation de X ha de terres de médiocre valeur agronomique. Ceci apparaît clairement lorsque l'on regarde l'appréciation pour la variante nord : « *Le projet s'inscrit dans un secteur à dominante agricole et nécessite l'acquisition d'environ 45 000 m² de terrains cultivables et boisés* ». On voit bien ici que le critère n'est pas l'emprise sur les terres agricoles, puisque l'on mentionne aussi les terrains boisés qui, par définition, ne sont pas des terres agricoles. Dans le cadre de cette expertise le critère agricole ne sera pas pris en compte puisqu'il fait l'objet d'une expertise spécifique ;
 - le critère « **développement économique** ». Là encore le critère semble incomplet puisqu'il ne prend en compte que la proximité des zones à vocation d'activités économiques et omet les effets plus ou moins positifs (ou négatifs) du projet sur les activités économiques. Par exemple, le projet centre du fait de sa situation n'est pas un atout majeur pour la desserte de la zone d'activité du Saluant ;

- le critère « **environnement** ». C'est un critère global dont le dossier ne précise pas le contenu. On peut s'interroger sur sa pertinence puisque pour la variante nord, on indique pour ce critère « *Les incidences sur l'environnement sont fortes, notamment sur la ressource en eau et des espaces boisés* » et que l'on précise pour le critère « emprise agricole » : « *Le projet s'inscrit dans un secteur à dominante agricole et nécessite l'acquisition d'environ 45 000 m² de terrains cultivables et boisés* ». La mauvaise définition, voire même l'absence de définition précise des critères revient à prendre en compte à 2 reprises les emprises sur les espaces boisés, ce qui revient à pénaliser sans raison une variante (double compte d'un effet négatif du fait de la mauvaise définition des critères).
- comment est apprécié chacun des critères ?
 - quand une couleur est attribuée à un critère pour une variante, qu'est-ce qui justifie le changement de couleur ? A partir de quand considère-t-on que la variante est plus ou moins favorable ? Par exemple qu'est-ce qui justifie la couleur rouge pour la variante sud ? Le dossier mentionne des incidences fortes sur l'environnement sans dire lesquelles ? L'attribution de la couleur rouge à cette variante est donc arbitraire. Dans ce type d'exercice, ce qui compte ce n'est pas tant la couleur attribuée à une variante que sa justification. L'important c'est de décrire l'impact de manière à ce que chacun puisse juger de son importance. Le dossier propose une évaluation, mais il doit permettre au lecteur d'exercer son jugement critique sur la base des éléments d'analyse fournis ;
 - le critère « environnement » mentionne pour la variante sud, le PPRT de Saint-Clair-du-Rhône alors que le site de la préfecture de l'Isère indique qu'il est à l'étude et non approuvé à ce jour. Par ailleurs en quoi est-ce un effet négatif pour cette variante ? Le tracé de l'A7 traverse ce périmètre et est plus proche. De même, le dossier de concertation mentionne pour la variante sud un impact fort sur l'environnement en le justifiant par des emprises sur la zone inondable (zone de faible aléa du PPR) et le PPRT (voir ci-dessus). Cette notation est arbitraire puisque la variante centre compacte empiète elle aussi sur les zones du PPR (aléa faible pour le risque d'inondation et aléa fort pour le risque ravinements et ruissellements de versant). Il n'y a donc aucune justification au classement en impact fort de la variante sud pour le critère environnement.



Périmètre d'étude du PRT de saint-Clair-du-Rhône (source préfecture 38)

- la liste des critères est-elle exhaustive et permet-elle de balayer l'ensemble des effets du projet sur le territoire ? L'analyse montre que les critères pris en compte ne balayent pas l'ensemble des effets du projet sur le territoire. Par exemple :
 - en matière de **sécurité**, seule la sécurité sur l'autoroute A7 est prise en compte. La sécurité sur la RN7, par exemple au niveau du giratoire de la station service ou sur la RD131 n'est pas prise en compte, alors que le projet induit une augmentation significative de trafic sur ces axes en zones bâties (notamment les quartiers du Grand Chemin, de la Plaine....) ;
 - en matière de **fonctionnement du territoire**, aucun des critères proposés ne permet de prendre en compte les effets du projet sur le fonctionnement du territoire, c'est-à-dire sur la manière dont les habitants vivent au quotidien dans ce territoire. De ce fait il manque une analyse des effets de coupure du territoire par le projet, de séparation entre les lieux d'habitations et les services, commerces ... utilisés au quotidien.... Ce critère est d'autant plus important à prendre en compte ici que le territoire est déjà coupé par l'autoroute A7. En effet, sur le territoire de la commune de Reventin-Vaugris entre le limite communale avec les Côtes-d'Arej au sud et la RN7 au nord, soit sur une distance de près de 6 km il n'existe que 3 possibilités de franchissement de l'A7, l'une au sud de la zone d'activités du Saluant et l'autre au sud de la barrière de péage.

3. ANALYSE CRITIQUE DE L'EVALUATION POUR LES CRITERES ENVIRONNEMENTAUX

3.1. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le « portrait du territoire » qui est proposé en guise d'état initial de l'environnement est très sommaire. Il renvoie le plus souvent à des études qui devront être réalisées une fois une solution retenue. Cela signifie donc que le choix d'une solution repose sur ces données très générales et non sur des études d'environnement digne de ce nom. Par exemple :

- pour les activités humaines, le dossier indique que « l'activité agricole reste importante ». Aucun élément permettant de caractériser les parties du territoire concernés par les différentes variantes n'est proposé ;
- pour l'acoustique le dossier précise que « dans le cadre des études, un état des lieux initial doit être réalisé par des spécialistes ». Aucun élément acoustique n'est donc pris en compte à ce stade du dossier. Le dossier précise que « suivant la réglementation en vigueur, VINCI Autoroutes mettra en place les protections appropriées... ». Il en découle que l'impact acoustique du projet, impact important en matière d'infrastructure routière n'est pas pris en compte à ce stade. Le dossier se limite à un engagement à respecter la réglementation, mais peut-on faire moins que de respecter la réglementation ? Une analyse sérieuse aurait nécessité une étude acoustique pour apprécier les impacts des différentes solutions envisageables et étudier dans quelles mesures les niveaux de bruit pouvaient être réduits. En effet, il est préférable d'éviter les nuisances acoustiques que de les réduire. De même, le respect de la réglementation ne signifie pas qu'il n'y aura pas de nuisances pour les riverains, mais uniquement que ces nuisances ne dépasseront pas le seuil fixé par la réglementation. Enfin, la mise en œuvre de protections de façades n'amène une réduction de la nuisance que si les fenêtres sont fermées, et donc n'est pas efficace en période chaude... ;

Concernant cette thématique importante pour un tel projet, on peut noter que la présentation pour le COPIL du 4 juillet 2017 présente une étude acoustique du projet. Cette étude conclut qu'au droit du lotissement de la Plaine, les niveaux de bruit sont de :

- « 59,5/67,5 dB(A) actuellement ». Cette fourchette est très large sans que soit précisée s'il s'agit des niveaux pour les périodes nocturne et diurne ;
- « 62/69,5 dB(A) à terme (2041) sans projet » ;
- « 62,5/69,5 dB(A) à terme (2041) avec le projet (20 ans après la mise en service) ».

Ces chiffres montrent que le projet n'a que peu, voir même pas, d'influence sur le niveau du bruit au droit du lotissement car le niveau de bruit est conditionné par l'autoroute A7 et non par le trafic sur le futur giratoire. La démarche volontariste proposée par VINCI de mettre en place un écran acoustique permet d'obtenir à

horizon 20 ans des niveaux de bruit inférieur (notamment en période nocturne) à ce qu'ils sont aujourd'hui.

- pour la qualité de l'air il est mentionné que « les études relatives à la qualité de l'air seront réalisées sur la base de la variante retenue à l'issue de la concertation ». la encore, ce critère important, notamment en terme de santé publique, n'est pas pris en compte pour choisir une variante. Le dossier indique que le projet permettra d'améliorer la qualité de l'air au niveau de Vienne centre, mais ne dit rien de la dégradation attendue au niveau des quartiers de la Plaine et du Grand Chemin à Reventin-Vaugris ;
- pour la qualité des eaux il est indiqué que « une étude du fonctionnement et de la qualité des eaux permettra de concevoir un réseau d'assainissement destiné à traiter les eaux ... et protéger ainsi le ruisseau des Crozes, du Buvet et de la Gerbolle » puis que « le projet prendra en compte les zones inondables et sera dimensionné pour éviter tout impact sur l'existant » ;
- pour le milieu naturel, on retrouve la même logique : « 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 ». Là encore aucune donnée dans le dossier de concertation et des études qui seront engagées sur la variante retenue et sur elle seule !
- et enfin pour le paysage : « à l'issue de la concertation publique, VINCI Autoroutes confiera l'intégration paysagère de la variante retenue à une équipe de paysagiste ».

On constate donc qu'aucune étude d'environnement n'a été réalisée. Même des données générales n'ont pas été collectées pour décrire l'état actuel du territoire. Ceci a 2 conséquences majeures :

- **d'abord le dossier de concertation ne permet aucune prise en compte de l'environnement.** VINCI considère que les études permettront de réduire tous les impacts par des mesures adaptées. Le principe de la démarche « Eviter – Réduire – Compenser » mis en avant par le code de l'environnement n'est clairement pas mis en œuvre. La logique d'évitement des impacts, qui repose pour l'essentiel sur le choix de la localisation du projet, est ainsi totalement occultée : les études nécessaires à sa mise en œuvre n'ont pas été menées comme l'indique le dossier lui-même ;
- **le droit des citoyens à l'information en matière de participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement n'est pas respecté.** Le dossier de concertation ne contient pas d'information pertinente en matière d'environnement et se contente de renvoyer à des études futures pour réduire les impacts.

3.2. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA VARIANTE CENTRE

Dans le tableau qui est présenté en page 31 du dossier de concertation, on peut considérer que l'environnement est traité au travers des critères suivants : cadre de vie, emprise agricole, développement économique, environnement. Si l'on balaye la manière dont sont traités ces critères, on constate que :

3.2.1. CADRE DE VIE.

Le tableau indique « le projet est situé à proximité immédiate de secteurs habités, notamment du quartier de la Plaine ». Ceci est un constat simple et évident, mais en aucun cas une analyse environnementale. En effet, la proximité immédiate à diverses conséquences comme des nuisances acoustiques (quelles augmentations de bruits pour quelles habitations ?), la pollution de l'air, la modification du paysage de proximité (présence du projet et de ses composantes annexes comme d'éventuelles protections acoustiques), éventuelles emprises sur les propriétés privées, incidences sur la sécurité des riverains, leurs conditions de déplacement ... Et une fois l'impact décrit sous ces divers items, il faut le quantifier en indiquant par exemple le nombre d'habitations concernées. Et là on ne peut se contenter d'indiquer « notamment du quartier de la Plaine ». Le « notamment » laisse supposer qu'il y a d'autres riverains concernés. L'analyse doit être exhaustive et mentionner les riverains du quartier du Grand Chemin qui vont probablement subir une augmentation du trafic avec l'accès à l'échangeur.

3.2.2. EMPRISE AGRICOLE.

Voir étude spécifique. On peut noter que limiter l'impact agricole à une emprise est là aussi bien incomplet. Quelle valeur agronomique des terres ? quelles incidences sur le fonctionnement et l'économie des exploitations ?...

3.2.3. DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE.

Le dossier indique que « le projet est implanté dans un secteur destiné à accueillir de nouvelles activités économiques ». Le PLU de la commune ne montre pas de secteur de développement économique dans la zone concernée mais :

- une zone Ub « correspondant principalement aux extensions du village, de forme pavillonnaire ». Cette zone correspond ici au quartier de la Plaine. Le règlement du PLU précise que dans cette zone sont autorisés sous conditions « les installations et équipements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêts collectifs pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas » ;
- une zone A qui « correspond aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles ». Le règlement du PLU précise que dans cette zone sont autorisés sous conditions « les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif et dont l'implantation dans la zone est justifiée par des impératifs techniques de fonctionnement du service... sous réserve de ne pas porter atteinte à l'activité agricole... » ;

- une zone NI qui « correspond aux secteurs naturels de la commune équipés ou non, à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, et de leur intérêt notamment au niveau esthétique, écologique ou récréatif... ». La zone N comprend un zone indicée NI à vocation de sport et de loisirs ;
- une zone UXf « réservée aux activités liées aux autoroutes du Sud de la France (ASF).

Au regard des activités économiques, ce qu'il faut analyser c'est la capacité de la variante à apporter un plus pour les activités économiques existantes ou futures. Dans l'analyse proposée dans le tableau du dossier de concertation on ne précise pas quel est « le secteur destiné à accueillir de nouvelles activités économiques » et donc on ne peut apprécier les effets attendus.

3.2.4. ENVIRONNEMENT

Il est indiqué dans le tableau « les incidences sur l'environnement sont modérées et concernent essentiellement le ruisseau des Crozes ». Cette analyse est très succincte et ne précise pas d'une part la nature des impacts modérés sur l'environnement (quelles composantes de l'environnement ? quels impacts ?...) et d'autre part quels sont les conséquences du projet pour le ruisseau des Crozes.

Si l'on veut procéder à une analyse pertinente de l'environnement il faut en reprendre toutes les thématiques, classiquement organisées en 4 rubriques :

■ MILIEU PHYSIQUE (EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES, RISQUES NATURELS...).

On peut noter que :

- la cartographie des zones humides de l'Isère ne localise aucune zone humide dans la zone concernée ;
- aucun cours d'eau n'est classé au titre du code de l'environnement (L.214-17, L.432-3) ;
- aucun captage pour l'AEP n'est présent ;

La variante centre concerne le ruisseau des Crozes.

La commune de Reventin-Vaugris est couverte par un PPR approuvé le 27 août 1986. Sur la zone concernée par la variante centre le PPR montre :

- une zone V1 d'aléa faible de ravinement et de ruissellements sur versant au niveau des terrains de sports et sur les terres agricoles où est prévue l'aire de co-voiturage ;
- une zone V3 d'aléa fort de ravinement et de ruissellements sur versant au niveau de la RD131 entre le carrefour du Grand Chemin et le chemin de l'aéroport et au niveau du chemin du Pavillon ;

- une zone T3 d'aléa fort de crues des torrents et des ruisseaux torrentiels au niveau du ruisseau des Crozes.

Le dossier de concertation en prend pas en compte le PPR et omet donc ces zones de risques. Il faut à ce titre souligner que pour la variante sud une zone inondable est mentionnée qui doit correspondre à une zone d'aléa faible d'inondation de pied de versant du PPR. Si l'on mentionne pour une variante les risques du PPR, il est nécessaire par soucis de cohérence et de juste information de le faire pour l'ensemble des variantes, faute de quoi la comparaison des variantes est faussée.

Le tableau d'analyse de la variante centre doit donc mentionner le passage du projet dans :

- des zones d'aléa fort et d'aléa faible du PPR pour le ravinement et le ruissellement,
- une zone d'aléa fort de crues des torrents et des ruisseaux torrentiels.

et en préciser les conséquences pour le projet (en tenant compte des différentes options pour l'aire de co-voiturage).

On peut noter que le document de présentation du COPIL du 4 juillet 2017 prend en compte la zone d'aléa d'inondation faible du PPR, mais ne mentionne pas la zone d'aléa faible de ravinements et de ruissellement des versants où est notamment positionnée l'aire de co-voiturage. Pour la zone inondable il est mentionné la compensation par réalisation de déblai complémentaire sans que la localisation, et donc les impacts, ne soit précisée.

■ MILIEU NATUREL (FAUNE, FLORE, ECOSYSTEME...)

Le projet n'interfère avec une zone protégée ou inscrite à un inventaire au titre du milieu naturel.

Au regard du milieu naturel il faut noter que cette variante nécessite une emprise sur les zones boisées qui se développent entre la zone de péage et l'aire de sport de Reventin-Vaugris d'une part et aux abords du quartier de la Plaine d'autre part. Au regard du milieu naturel il s'agit d'une zone refuge pour la biodiversité ordinaire.

■ MILIEU HUMAIN (HABITAT, URBANISME, BRUIT, DEPLACEMENTS....)

Pour l'urbanisme voir ci-dessus développement économique.

Pour ce qui concerne l'habitat, les incidences sont liées :

- à la création du giratoire est sur la RD131 qui nécessite des emprises sur la végétation qui sépare les habitations de la voirie. Il en découle des incidences sur :
 - le bruit en raison d'une part de l'augmentation du trafic générée par le projet et d'autre part du fait du léger rapprochement des voies de circulations des habitations. Au regard de cette thématique, l'étude présentée au COPIL du 4 juillet 2017 (voir ci-dessus) montre que le niveau de bruit est déterminé par l'A7 et que la variante centre n'induit pas de modification sur ces niveaux de bruit. La proposition

d'un écran acoustique permet une diminution significative des niveaux de bruit pour le quartier de la Plaine. Il faut noter que cette protection, non imposée par la réglementation, pourrait aussi être mise en œuvre pour les autres variantes ;

- le paysage de proximité des habitations. Cet impact concernera principalement les 4 - 5 habitations les plus proches de la voie ;
- la pollution de l'air en lien direct avec l'augmentation du trafic. Comme pour le bruit, il est probable qu'elle soit déterminée très largement par le trafic sur l'A7.

Ainsi, malgré un trafic de près de 8700 véh/j au niveau du giratoire du quartier de la Plaine, les nuisances nouvelles restent faibles et peu significatives en raison de l'importance de celles générées par l'autoroute A7. La réalisation d'écrans acoustiques proposée lors du COPIL du 4 juillet 2017 permet même d'améliorer la situation actuelle au plan acoustique pour le quartier de la Plaine.

Cette variante nécessite la démolition et la reconstruction d'un local communal.

Elle est également très proche des terrains de sport et aura en outre une incidence sur l'écran végétal qui sépare ces terrains de l'autoroute A7.

La thématique milieu humain de l'analyse de cette variante omet totalement les incidences du projet sur le fonctionnement de la commune de Reventin-Vaugris. Cette variante centre va générer un important flux de véhicule sur la RD131 entre le Grand Chemin et le quartier de la Plaine. Cet axe est le lien qui réunit les hameaux de Vaugris et de Grand chemin qui sont à l'ouest de l'A7 et le centre du village qui est à l'est de l'A7. Pour la commune de Reventin-Vaugris, l'ouvrage de la RD131 sur l'A7 est le seul qui permet de réduire l'effet de coupure du territoire par l'A7. Pour retrouver d'autres ouvrages de franchissement il faut aller à 1,5 km vers le sud ou à plus de 3 km vers le nord. Ce lien est donc vital pour le fonctionnement de la commune et l'accès des habitants de Vaugris et du Grand-Chemin aux services offerts par le bourg centre.

La variante centre a pour effet :

- de générer un trafic important sur cet axe ;
- de mêler à un trafic purement local entre un bourg et ses hameaux, un trafic à plus longue distance, rejoignant l'autoroute A7.

Il en découle :

- un effet de coupure du territoire communal puisque le trafic accédant à l'autoroute A7 sera important aux heures de pointe du matin et du soir. L'accès au bourg centre (école, commerce...) sera plus difficile pour les habitants de Reventin-Vaugris situé à l'ouest de l'A7 ;
- une altération de la sécurité le long de cet accès aux heures de pointe du fait de l'augmentation du trafic.

La variante centre n'a pas d'incidence sur la sylviculture et n'est pas concernée par les risques technologiques

■ PATRIMOINE ET PAYSAGE

Aucun site inscrit ou classé, aucune monument historique, aucune zone de prescription archéologique... ne sont concernés par la variante centre.

Au plan du paysage les principales incidences concernent le paysage de proximité du quartier de la Plaine qui sera très proche du giratoire d'accès à l'A7. La suppression d'une partie de la végétation qui isole ces habitations de la RD131 modifiera le paysage perçu, même si des aménagements paysagers seront mis en œuvre.

De même le paysage perçu depuis les terrains de sport sera altéré par la suppression de la végétation qui les isole de l'autoroute A7.

4. PROPOSITION D'ANALYSE MULTICRITERE

Le tableau ci-dessous propose une évaluation des incidences environnementales des variantes centre compacte et sud intermédiaire prenant en compte l'ensemble des critères permettant de balayer tous les effets des variantes envisagées. Il prend en compte les effets négatifs, les effets positifs et précise les critères pour lesquels la ou les variantes non pas d'effets significatifs.

		VARIANTE CENTRE COMPACTE	VARIANTE SUD INTERMEDIAIRE
MILIEU HUMAIN	Incidence sur le cadre de vie des riverains des nouvelles voies	Augmentation forte du trafic au droit du lotissement de la Plaine Pas d'incidence significative sur l'acoustique ou la qualité de l'air du fait de la proximité de l'A7 qui est déterminante pour ces paramètres	Pas d'incidence
	Incidence sur les riverains de la RN7	Pas d'évolution des trafics sur la RN7 au sud du giratoire de la station service. Risque d'encombrement de ce giratoire pour l'accès à l'A7.	Baisse du trafic au droit des quartiers du Grand-Sever et du Grand-Chemin car les usagers venant essentiellement du sud ne passeront plus sur ce tronçon de la RN7
	Effet de coupure sur le territoire communal	Encombrement aux heures de pointe de la RD131 qui relie les 2 parties de la commune de Reventin-Vaugris séparées par l'A7 et donc perturbation des accès aux services offert par le bourg centre	Pas d'effets sur les trafics de la RD131 Pas d'effet de coupure
	Agriculture	Cf étude spécifique	Cf étude spécifique
	Equipements	Emprise sur un local communal qui devra être reconstruit Proximité immédiate des terrains de jeux et de sports	Pas d'incidence
	Activités économiques	Légère amélioration de l'accès à l'A7 pour la ZA du Taluant	Emprise sur la ZA du Taluant Emprise sur une zone Aux du PLU Amélioration forte de l'accès à l'A7 pour la ZA du Taluant et la zone AUx
MILIEU PHYSIQUE	Réseau hydrographique (cours d'eau et zones humides)	Un ruisseau temporaire (ruisseau des Crozes) concerné par le projet Pas de zone humide	Pas d'incidence sur le réseau hydrographique Pas de zone humide
	Eaux souterraines	Pas d'incidence sur des captages	Pas d'incidence sur des captages

	PPR	Emprises sur des zones inondables du PPR (aléa faible) et sur des zones d'aléa fort et faible de ravinements et de ruissellement de versant du PPR	Emprises plus importantes sur des zones inondables du PPR (aléa faible) Pas d'incidence sur des zones d'aléa fort et faible de ravinements et de ruissellement de versant
MILIEU NATUREL		Pas d'incidence sur des zones protégées ou inscrites à des inventaires au titre du milieu naturel Plus d'emprise sur de petites zones boisées et la biodiversité ordinaire inféodée	Pas d'incidence sur des zones protégées ou inscrites à des inventaires au titre du milieu naturel Emprise sur de petites zones boisées et la biodiversité ordinaire inféodée
PAYSAGE ET PATRIMOINE		Réduction des écrans végétaux aux abords du quartier de la Plaine Destruction de l'écran végétal qui sépare les terrains de sport et l'A7 Pas d'incidence sur le patrimoine	Pas d'incidence significative Pas d'incidence sur le patrimoine

Impact fort à très fort	
Impact modéré	
Impact faible	
Pas d'incidence	
Impact positif	