

ENQUÊTE PUBLIQUE DEMI-ÉCHANGEUR VIENNE SUD

CONTRIBUTION DES ÉLUS ET ÉLUES AU CONSEIL RÉGIONAL - GROUPE LES ÉCOLOGISTES

Hôtel de région, mardi 29 mars 2022

Monsieur le commissaire enquêteur,

L'enquête publique en cours concernant le projet de demi-échangeur Vienne Sud situé sur la commune de Reventin-Vaugris appelle la contribution des élus écologistes du Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes. Cette contribution ne se prétend pas exhaustive des points que nous serions susceptibles de souligner dans le cadre de cette enquête publique et de ce projet d'aménagement. Nous **nous limiterons donc à certains points principaux** que nous estimons nécessaires de mettre en avant.

Notre société vit une période d'accélération intense tant dans ses opportunités que dans ses dérèglements. Les rapports du GIEC nous alertent sur le dérèglement climatique aux impacts irrémediables pour le niveau d'habileté de notre planète. La mobilité, les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et l'artificialisation des sols regroupent des impacts dont nous ne pouvons plus uniquement mesurer les impacts. L'ensemble des politiques publiques doit concourir par leur décision et application à réduire ces impacts autant qu'à nous permettre de nous adapter. **Les dernières années ont permis l'émergence d'un cadre législatif découlant principalement des Accords de Paris** qui incite à ces perspectives. **Ce cadre engage les responsables politiques et les autorités administratives à un corpus d'actions cohérentes et audacieuses en la matière et n'hésitant pas à revenir sur les projets contraires à ces objectifs imaginés au cours des dernières dizaines d'années.** Rappelons ici que l'Etat a récemment été condamné pour inaction climatique, ne respectant pas le cadre qu'il s'est lui-même fixé pour lutter contre le dérèglement climatique. **Il en va ainsi du projet de demi-échangeur au sud de Vienne.**

Si les besoins en mobilités restent entiers, le cadre législatif tout autant que ces besoins en mobilité évoluent rapidement ainsi que les solutions (I) amenant à revisiter l'intérêt d'une telle infrastructure. Si un besoin d'infrastructure autoroutière devait néanmoins être retenu, la prise en compte du territoire de manière plus large et singulièrement la qualité de vie de la population de Reventin et ses choix démocratiques, invitent à revoir le projet pour son alternative sud (II)

I. L'intérêt public du demi-échangeur contestable et des alternatives réalistes pour répondre aux mobilités du territoire

En premier lieu, il convient de rappeler que **nous partageons le constat d'un très fort trafic** traversant à Vienne (> 40 000 veh./j chiffres 2015 EGIS) et plus généralement sur l'A7, puisque ces flux sont en grande partie à destination de la Métropole (107000 veh./j sur l'A7 au Nord de Vienne - Chiffres 2015 EGIS et 120 000 sur la M7 à partir de Pierre-Bénite- Chiffres Métropole de Lyon). **Ce trafic nécessite d'être réduit pour diminuer la dangerosité, la pollution de l'air, pour redonner du flux aux circulations.**

A. Une évolution du cadre législatif et réglementaire qui incite à penser des alternatives

Depuis 2015 et la décision relative au projet de demi-échangeur, le cadre législatif et réglementaire a largement évolué. Nous pouvons rappeler ici les éléments suivants:

La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 fixe un objectif de Zéro Artificialisation Nette à horizon 2050. Pour l'atteindre, la loi Climat et résilience fixe une première échéance en 2031 : à cette date, les communes ou intercommunalités, doivent être parvenues à réduire par deux le rythme de leur consommation effective d'espaces naturels agricoles et forestiers (Enaf), par rapport aux dix années précédentes.

Les chiffres du SRADET indiquent une artificialisation à l'échelle régionale depuis 2000 à hauteur de 20000 ha (Doc 2). Ce chiffre se décline de manière significative pour le département de l'Isère, avec près de 6000 ha entre 2000 et 2010. Chaque nouvel ha artificialisé ne fera qu'augmenter ce chiffre démesuré (6000 ha représente une augmentation de l'artificialisation d'environ 15% en 10 ans). De plus, cette artificialisation pour une nouvelle infrastructure routière contraindra d'autant plus les perspectives d'aménagements dédiés à la qualité de vie (logement, équipements de vie locale/services publics, services...).

Si cette échéance apparaît comme une contrainte évidente dans les projets de planification locale, **il ne peut y avoir une accélération de l'artificialisation d'ici à 2024** aux fins d'utiliser les possibilités encore données aujourd'hui pour artificialiser sans limite. Au contraire, cette loi appelle dès à présent à la plus grande rationalité en matière de projet nécessitant artificialisation, en fonction des besoins d'aujourd'hui et a fortiori de ceux de demain. Et là encore, dans la séquence Eviter, réduire, compenser, c'est bien l'étape Eviter qui doit être privilégiée.

La loi Climat et Résilience fixe ainsi une **priorité absolue à la réduction de 40% des gaz à effet de serre** d'ici 2030. Aussi la maîtrise et plus directement la réduction du transport routier, premier émetteur de GES sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération (cf document du diagnostic du Plan de Mobilité de VCA ci-après - Document 2) sont indispensables pour

atteindre cet objectif. Là encore, la réduction des GES ne peut reposer simplement sur une amélioration du flux évitant les émissions importantes de GES et de particules fines liées à la faible vitesse et aux phénomènes de ralentissement et accélération, particulièrement importants en zone urbaine congestionnée.

Ces réductions sont d'ailleurs clairement visées par la Zone à Faibles Émissions dans la Métropole Lyonnaise imposée par la loi d'orientation des mobilités (LOM 2019) et en place depuis le 1er janvier 2020 avec des évolutions significatives dans les années à venir ; et par le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise pour lequel Vienne Condrieu Agglomération a été amené à se prononcer par une délibération de mars 2022.

La Zone à Faibles Émissions de la métropole lyonnaise impactera notamment la quantité de trajet quotidien en véhicules légers. Sur la voie M7, prolongation de l'A7, la circulation est aujourd'hui estimée à 120 000 trajets/jour. Réduire cette part de trajet ne peut être atteint si au sud, un nouvel échangeur vient aspirer de nouveaux flux. En effet, il est reconnu que les infrastructures de ce type ne permettent pas uniquement de fluidifier le trafic existant mais bien d'aspirer de nouveaux flux. Ces projections sont d'ailleurs tout à fait inscrites dans le dossier d'enquête publique : le trafic attendu sur l'A7 à horizon 2025 est de 9260 véh./jour et à l'horizon 2045 de 11 390 véh./jour (P.B.02 p64). Cela ne va donc pas dans le sens des objectifs du cadre législatif rappelé plus haut.

Les Plans de Protection de l'Atmosphère sont obligatoirement élaborés dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les zones dépassant les seuils réglementaires en matière de pollution de l'air. Rappelons en effet que la pollution de l'air constitue, en effet, un problème majeur de santé publique. Santé Publique France estime à 7% la part des décès attribuables en France à la pollution de l'air aux particules, soit 40 000 décès par an et à 1% au dioxyde d'azote, soit 7 000 décès.

Le nouveau PPA de l'agglomération lyonnaise se fixe ainsi comme objectifs : pour le dioxyde d'azote, le respect des valeurs limites réglementaires dans le délai le plus court possible ; pour les particules fines, l'atteinte d'une concentration moyenne d'exposition inférieure à la valeur OMS 2005 à l'échelle du PPA ainsi qu'à l'échelle de chaque EPCI et la diminution du nombre de personnes exposées à une concentration en PM_{2,5} supérieure à ce seuil OMS 2005; et pour l'ozone, l'arrêt de la dégradation de la situation constatée ces dernières années.

Dans l'agglomération lyonnaise, les transports représentent les deux tiers des pollutions au dioxyde d'azote, l'objectif est donc de poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière, c'est-à-dire développer la pratique du covoiturage, accompagner le développement des modes actifs de mobilité, encourager le report modal et les rabattements vers les transports en commun et ferroviaires, et ainsi économiser 63% de tonnes de dioxyde d'azote (voir doc 1)

Dans une moindre mesure, la réduction de la circulation routière permettra la diminution de la pollution aux particules fines.

Ce sont donc vers des mesures du même type qu'il faut avancer de concert pour viser une amélioration de la situation atmosphérique y compris sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération.

B. Des alternatives accessibles en matière de transports en commun

Axe fort de circulation, le territoire de la Vallée du Rhône est particulièrement dense en infrastructures : routes, autoroute, voies ferrées en rive gauche et en rive droite du Rhône. Le Rhône lui-même représentant un moyen de circulation.

Le dossier d'enquête publique indique qu'il *"n'existe pas de solution alternative satisfaisante permettant d'assurer des contributions positives pour le territoire, identiques à celles apportées par le projet à des volumes d'usagers aussi importants (de l'ordre de 10 000 par jour) et pour des destinations aussi variées ; (et qu') aucun projet d'infrastructure ferroviaire majeur n'est programmé par la Région pour les 5 prochaines années et aucune modification substantielle n'est prévue en termes de volume de desserte sur le secteur de la communauté d'agglomération"*. (Pièce B.02 p 56)

Cette **affirmation est non seulement erronée sous-estimant les potentialités du territoire**, mais fait fi du fait que les décideurs politiques à même d'accélérer les alternatives sont les mêmes (Maire de Vienne, Président de Vienne Condrieu Agglomération, Président du Syndicat Mixte des Transports Lyonnais = Mr Thierry Kovacs, également Conseiller régional). Il ne saurait être négligé le fait qu'au cours des années 2015 à 2021, la région Autorité Organisatrice des Mobilités, en particulier en matière de TER, a choisi de mettre l'accent sur le développement d'infrastructures routières. (Le BP 2022 d'investissement en Transports en commun de voyageurs est porté à 188 750 k€ soit -49500€ par rapport aux investissements du BP 2021 ; dans le même temps le BP 2022 pour les routes et voiries qui n'est pas une compétence de la région est passé à 70 000 k€ soit +46717€ par rapport au BP 2021).

Pourtant l'actuel Plan de Déplacement Urbain de Vienne Condrieu Agglo (qui sera remplacé par un Plan de Mobilités courant 2022) mentionne déjà l'objectif de *"valorisation de l'usage du réseau ferroviaire, notamment avec l'agglomération lyonnaise"* (Pièce B.03 p 165).

A ce titre, le dossier d'enquête publique mentionne deux uniques hypothèses : l'amélioration du rabattement vers la gare de Vienne et la réouverture de la halte de Vaugris. Ces hypothèses sont non seulement mal évaluées (1.) mais négligent aussi d'autres hypothèses ayant récemment trouvé des échos favorables (2.), de même que le poids réel de l'encombrement concernant les 40000 véhicules jour à Vienne (3.).

1. Une densification du trafic ferroviaire en Rive Gauche du Rhône

Le dossier de l'enquête publique mentionne le projet de réouverture de la halte de Vaugris. Annoncé comme inscrit au CPER 2015-2021, il n'y a ce jour pas de perspectives précises pour la réouverture d'un tel projet. Cependant, **la région Auvergne-Rhône-Alpes** a récemment engagé des études auprès de SNCF Réseau (délibération CP-2021-06 / 17 -67 -5600) **confirmant l'opportunité d'une telle réouverture**. De ce fait, **à aucun moment l'enquête publique ne mentionne des chiffrages de fréquentations possibles comme origine/destination de cette halte ferroviaire**. Les chiffres actuels des gares de Vienne et de St Clair-Les Roches (respectivement 5 934 trajets/jour et 1 854 trajets/jour - chiffres SMT AML 2017) conduisent aisément à penser que le chiffre de fréquentation de la Halte de Vaugris sera supérieur à ce qui est présenté comme la

carte maîtresse du développement durable du projet, à savoir les 100 places en covoiturage. A fortiori, la gare de St Clair-Les Roches connaît un développement important dans sa fréquentation (croissance à plus de 10% depuis plusieurs années - [chiffres SNCF](#) - la gare de St Clair-Les Roches n'est pourtant absolument pas mentionnée dans le dossier d'enquête publique). **La Halte de Vaugris pourra prétendre à une fréquentation importante.**

En complémentarité, le SMT AML prépare de façon active **le déploiement d'un service de RER à l'échelle métropolitaine**. L'axe Lyon-Vienne (et les quelques gares au sud) fait partie des axes cibles. Cette perspective annonce ainsi, à échéance relativement courte, à moins de 5 ans, la mise en place d'un service de transports en commun notamment ferroviaire, avec une amplitude horaire et fréquence importantes. Avec un matériel roulant d'une capacité moyenne de 500 places, **ce sont près de 30 000 places/jour qui pourraient voir le jour. Ce trafic quotidien pourra s'appuyer sur les trois gares de Vienne - Vaugris et St Clair les Roches afin d'offrir un rabattement au plus proche des points de départ**. L'argument consistant à dire qu'il n'y a pas d'alternative satisfaisante capable d'apporter les opportunités positives équivalentes aux 10 000 véh./jour méconnaît clairement les opportunités de transports en commun et notamment ferroviaires sur le territoire.

2. La réouverture de la ligne ferroviaire aux voyageurs en Rive Droite du Rhône

Une autre opportunité de transports ferroviaires voyageurs ignorée dans le dossier d'enquête publique est la ligne existante en rive droite du Rhône. Cette ligne dédiée depuis 50 ans à un trafic marchandises, offre néanmoins une opportunité sérieuse à la décongestion du trafic en rive droite du Rhône sur la RD386 comme sur les points de traversées du Rhône (pont de Condrieu-Les Roches et barrage de Reventin-Vaugris). **Les maires du territoire comme le Président de l'agglomération se sont montrés unanimement favorables à cette perspective en 2021. Une circulation mixte voyageurs-marchandises est compatible comme en rive gauche.**

La dégradation du pont de Condrieu-Les Roches rendant accessible la gare de St Clair-Les Roches à une population importante de la rive droite va entraîner des travaux importants d'ici fin 2023-début 2024. La traversée sera compromise. C'est pourquoi **la Région finance une étude auprès de SNCF Réseau attendue pour juin 2022** (vote en Commission Permanente du 18 mars 2022) **afin d'envisager de manière accélérée (pour 2023) la réouverture de la gare de Condrieu**. Cette réouverture permettra la mise en place d'une navette Lyon-Givors-Condrieu comme une **remise en service plus pérenne de cette liaison**.

Le chiffrage de la fréquentation à venir de ce transport ferroviaire voyageurs aura un impact direct sur la circulation sur le RD386 et les traversées du Rhône, notamment au droit de Vérenay. A nouveau avec une infrastructure existante - la voie ferroviaire en rive droite-, il est possible de réduire un trafic global de manière plus combiné que les seules réductions projetées par le projet de demi-échangeur.

L'accélération de ce projet témoigne des possibilités d'accélération également concernant la halte de Vaugris.

3. La réduction des principaux déplacements dans l'agglomération et à Vienne

Le diagnostic du PDM de Vienne Condrieu Agglomération souligne que 42 % des déplacements de moins de 1km dans l'agglomération et 79% des déplacements entre 1 et 2km se font en voiture (cf document 3-2). En agissant directement sur ce type de déplacement, Vienne Condrieu Agglomération a un levier important pour décongestionner les flux au sein de sa ville centre.

Le diagnostic du PDM de VCA souligne également que plus de 80% des flux entrants dans Vienne proviennent de Pont-Evêque, St Romain en Gal, Chasse-sur-Rhône et Lyon (cf document 2-3), soit majoritairement des flux provenant du Nord et de l'Ouest. Et non des flux directement du Sud de Vienne, par Reventin-Vaugris. Il convient donc **d'agir sur les leviers les plus efficaces et ne nécessitant par ailleurs pas de nouvelles infrastructures.**

II. Une alternative autoroutière plus au sud respectueuse du cadre de vie et de la démocratie locale

Le dossier d'enquête publique a retenu l'emplacement central de l'échangeur. Ce projet comprend de nombreux éléments problématiques. La municipalité de Reventin a pu expliquer son opposition à ce projet "centre" et, avec grande responsabilité en matière d'intérêt général, a formulé une alternative étayée au Sud.

Aussi, si un projet d'échangeur doit être retenu, le projet Sud s'impose. Nous ne développerons ici que quelques-uns des éléments en faveur du projet "Sud".

A. Un cadre de vie respecté et limitant les dangers

Le projet Sud permet de capter le flux avant d'être mêlé à la circulation locale, situation qui augmente les risques en matière d'accidentologie. Le dossier d'enquête publique ne vise que la réduction des flux pour le centre de Vienne et la RD386, mais entérine une augmentation au cœur de Reventin de près de 200% à 12 000 véh./jour au cœur d'une commune de 2000 habitants . Alors même que **la commune de Reventin-Vaugris connaît** depuis de nombreuses années **les désagréments importants et multiples** (pollution de l'air, santé publique, contrainte d'aménagement,...) **liés au péage implanté sur la commune, le projet de demi-échangeur tel que projeté viendrait encore concentrer les impacts négatifs sur cette commune et ses habitants.** Au nom de quoi faut-il asphyxier encore plus les habitants et habitantes de Reventin-Vaugris ? Les études air-santé sont également partielles, et n'indiquent pas les relevés actuels sur la commune.

La municipalité actuelle, en cohérence avec les municipalités précédentes, a fondé son projet municipal sur un projet de revitalisation de centre-bourg avec divers équipements et services. **Le projet "Centre" compromet ces projets futurs et au contraire accentue la séparation**

entre les différents quartiers de la commune. La commune, pourtant, avec ces projets, entend jouer sa part dans les objectifs du SCOT Rives du Rhône de densification autour des centralités.

B. Le respect de la démocratie locale

Au cours des années, sur ce projet, des moyens démesurés ont été mis en œuvre pour négliger les propositions pertinentes de la commune de Reventin-Vaugris. A nouveau il serait trop long de récapituler l'ensemble des procédés utilisés tant ils sont nombreux et scandaleux.

La commune s'oppose de manière argumentée au projet "Centre", et ce depuis de nombreuses années. Les résultats de la concertation de 2016 additionnant les votes en faveur des projets Centre et Centre Compact, les deux projets à l'époque les moins coûteux et les moins consommateurs de fonciers, interrogent. Cette décision a provoqué la démission de l'ensemble du conseil municipal en octobre 2016, témoignant du scandale démocratique qui avait présidé au choix et aux procédés concernant le projet.

La commune a fait l'effort et s'est donné les moyens de proposer des alternatives valables, travaillées, visant à une économie de foncier par rapport à la version Sud de 2016. **Cette version Sud a donc un coût moindre, une moindre emprise foncière, une moindre dangerosité, un moindre impact vie sociale et agricole que la version soumise à enquête publique.** Et pourtant à **aucun moment elle n'a bénéficié d'une attention sérieuse du Comité de pilotage du projet.**

Les différentes versions travaillées, et les approfondissements proposés au cœur de la version Centre Compact impactent toute la circulation de la commune. Le projet arbore fièrement dans ses impacts positifs liés au développement durable (conforme au PADD et autres), un parking de covoiturage 100 places et des itinéraires modes doux qui viendront se substituer à ceux prévus par la commune. **Outre la faiblesse des arguments en matière de "développement durable", la commune n'a pas été consultée au sujet de ces propositions. Comment est-il envisageable que la commune n'ait pas la possibilité de contribuer aux aménagements pour son territoire ?** La dangerosité qui apparaît sur le linéaire modes doux, desservant pourtant l'école, les activités de loisirs et sportives, risquent finalement de dissuader les cyclistes et de maintenir voire augmenter encore la circulation de véhicules légers. Un contre-sens de plus ?

Enfin, à l'heure de l'enquête publique, **nous ne pouvons que constater que des moyens disproportionnés et biaisés ont été mis par la Ville de Vienne pour inviter à participer.** Si la page internet du site de la ville relaie de manière relativement neutre l'appel à contribution (Doc 4), il n'en est pas de même du bulletin mis à disposition. Celui-ci est pré-rempli avec la mention "Je suis favorable au projet tel que présenté dans l'enquête publique". Ce n'est pas une invitation valable à prendre connaissance d'un projet d'enquête publique. D'ailleurs, les contributions en ligne émanant de personnes résidant à Vienne témoignent de cette faible connaissance "Favorable" "Bonne idée", comme si ce projet était sans conséquence, à part

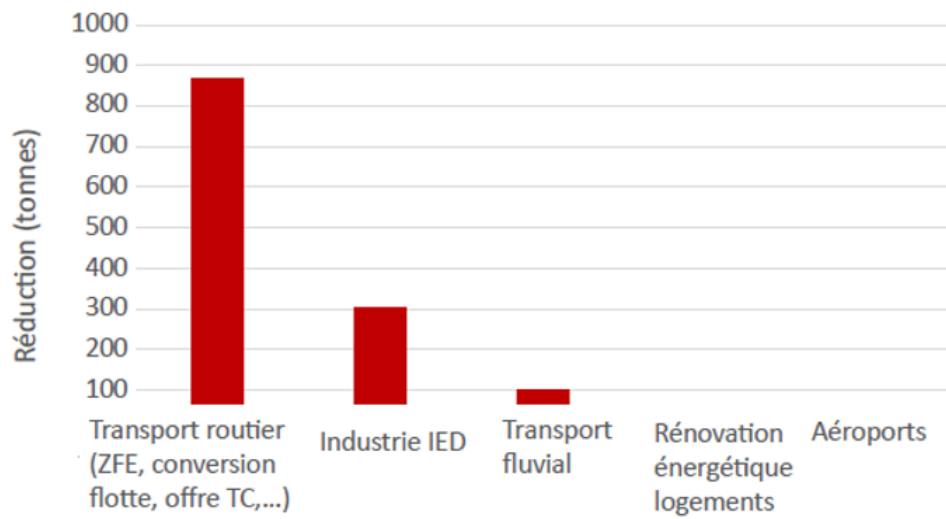
améliorer la circulation et la qualité de l'air à Vienne. Globalement les contributions traduisent un intérêt pour un échangeur et pour une fluidification de la circulation surtout, mais il apparaît qu'il y a peu de connaissances sur les alternatives et l'alternative au sud de Reventin.

De même, la page Internet du site de la ville de Vienne ne laisse comme issues possibles qu'un avis défavorable ou un avis favorable du commissaire enquêteur (Doc 4). Pourtant des recommandations ou des réserves peuvent être émises qui pourraient d'ailleurs faire ressortir les limites du projet Centre et les opportunités du projet Sud.

L'accélération des dérèglements climatiques et les conséquences des nombreuses pollutions sur la santé humaine nous alertent de plus en plus sur l'urgence de revoir nos politiques publiques. L'évolution législative prend en compte ces enjeux, tout en relativisant l'urgence de l'action. Pourtant, **chaque projet doit être revu à l'aune de cette urgence et surtout lorsque des alternatives existent pour réduire voire éviter des projets aux conséquences environnementales néfastes**, elles doivent être sérieusement étudiées, et non pas balayées d'un revers de main, en s'obstinant aveuglément vers un choix à tout prix d'un projet hâtif et dépassé. Les politiques publiques menées aujourd'hui sont déterminantes pour les générations actuelles et futures.

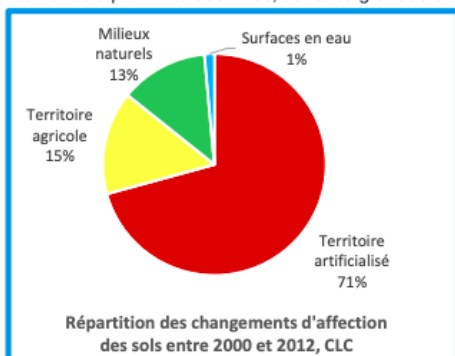
Doc - 1

Top 5 des actions en termes de réductions d'émission de NOx sur la zone PPA Lyon



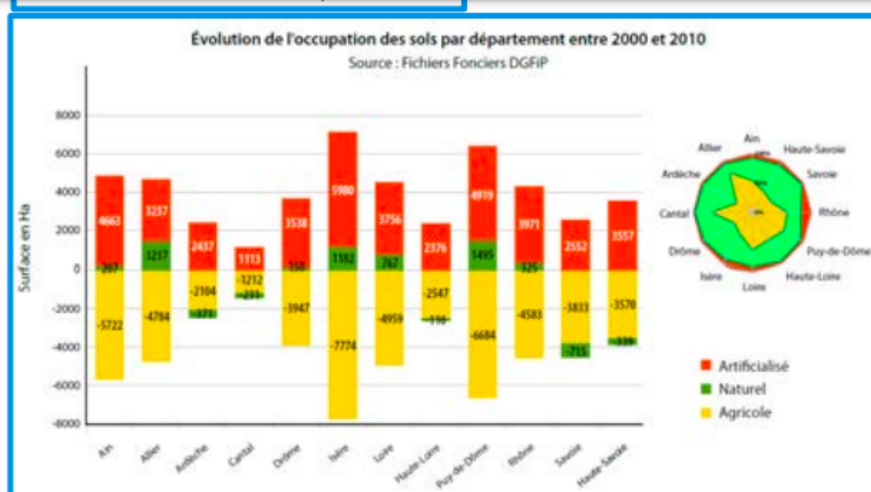
▲ Un phénomène d'artificialisation intense

L'artificialisation des sols dans la région est **particulièrement rapide** : 20 000 ha **artificialisés** depuis 2000 (93 % étaient initialement des espaces agricoles), les trois quarts de ces mutations étant intervenus à proximité des villes, dans les grandes aires urbaines⁶.



Entre 2000 et 2012, selon CLC, 1 256 ha ont changé d'occupation du sol. 71 % correspondent à des territoires artificialisés (voir diagramme ci-contre).

La part de la surface artificialisée par département est très variable, de 3 % pour le Cantal, la Haute-Loire, la Savoie à 7 ou 8 % pour l'Ain, l'Isère, la Loire et la Haute-Savoie, elle atteint même les 17 % dans le Rhône (moyenne nationale : 6 %). La **pression foncière** se fait essentiellement **au détriment des terres agricoles** : entre 2000 et 2010, ce sont plus de 50 000 ha qui ont disparu.



La carte ci-dessous montre des développements de l'artificialisation le long d'axes de transport importants.

⁶ DREAL, Atlas régional, 2016, et DREAL, PER Rhône-Alpes, 2012

Doc - 3

Diagnostic du Plan de Mobilité de Vienne Condrieu Agglomération Doc 3-1

Emissions liées au secteur des transports⁽¹⁾

A l'échelle du territoire, les **transports routiers** sont la principale source d'émissions d'oxydes d'azote⁽²⁾ (78%) et de gaz à effet de serre (54%).

Ils représentent également **20% des émissions de particules fines** et 10% des COVNM.

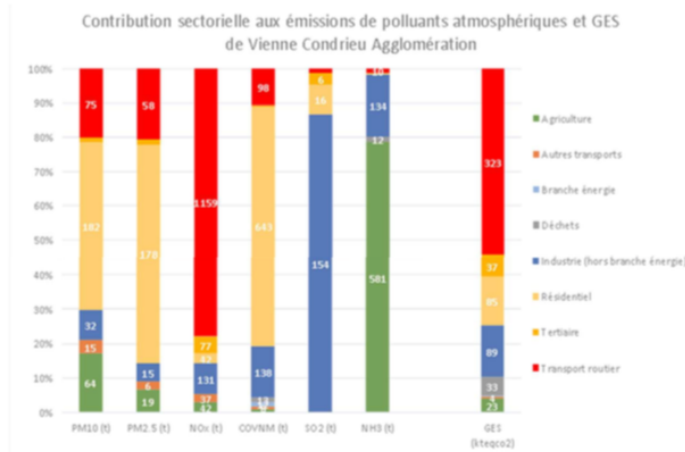


Figure 21 : contribution sectorielle aux émissions de polluants atmosphériques et GES du territoire de Vienne Condrieu Agglomération

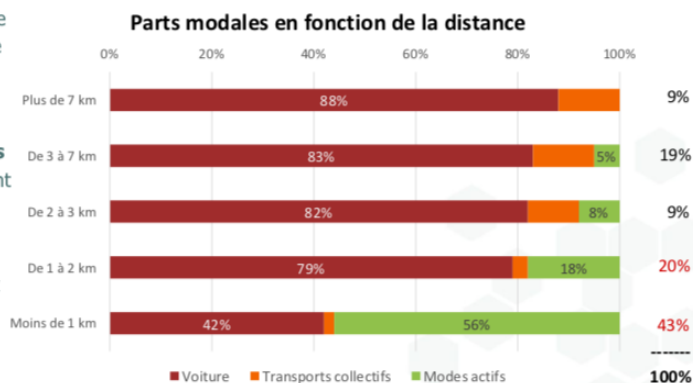
⁽¹⁾ Source : Atmo Auvergne Rhône-Alpes, diagnostic qualité de l'air du PCAET de Vienne Condrieu Agglomération, version d'août 2019.

⁽²⁾ Les oxydes d'azote sont émis lors des phénomènes de combustion et tout particulièrement par les moteurs Diesel. Ils sont à l'origine de problèmes respiratoires.

Doc 3-2

Modes de déplacements quotidiens tous motifs⁽¹⁾

- **L'usage de la voiture reste élevé pour les déplacements de courte distance :** 42% des déplacements de moins d'1 km se font en voiture et ce taux dépasse très vite les 80% quand la distance augmente.
- Sur ces très courtes distances (moins de 1km) ce sont essentiellement **des couples avec enfants** (plus de 50%) qui effectuent ces déplacements pour du motif accompagnement et achats
- **L'enjeu est significatif** car 43% des flux internes font moins d'1 km et 63% font moins de 2 km.
- **C'est aussi dans ces tranches de distance (< 2 km) que la voiture consomme et pollue le plus⁽²⁾.**



⁽¹⁾ Analyse circonscrite aux seuls flux internes

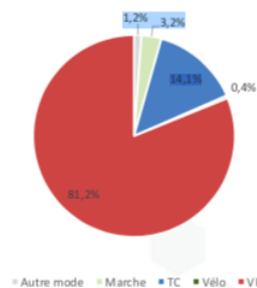
⁽²⁾ Selon l'ADEME, la surconsommation par rapport à la normale est de 45% sur le premier km et de 25% sur le deuxième

Modes de déplacements quotidiens tous motifs

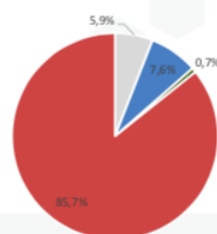
Focus sur les flux entrants vers Vienne et Pont-Evêque

- Pont Evêque, Saint-Romain-en-Gal, Lyon et Chasse-sur-Rhône sont les principales communes d'origine des **flux entrants dans Vienne**, avec une part modale pour ces flux de 81% pour la voiture et 14% pour les transports en commun.
- Vienne, Eyzin-Pinet et Estrablin sont les principales communes d'origine des **flux entrants dans Pont-Evêque**. La part modale voiture reste importante (85%) et part modale transports en commun non négligeable (7,6%)

Part modale des flux entrants sur Vienne



Part modale des flux entrants sur Pont évêque



Modes de déplacements quotidiens tous motifs

- Globalement, **72% des déplacements sont effectués en voiture** qui est très utilisée dans les flux d'échanges (86%)
- Les **modes actifs** sont très usités pour les déplacements internes (30% au global)
- **Fort usage des TC** dans les flux inter-rives (21%) et dans les échanges vers la métropole de Lyon et vers le Pays Roussillonnais (>10%)

	Tous modes	Voiture ⁽¹⁾	Modes actifs	TC ⁽²⁾	Autres
Flux internes en rive gauche	195 100	66%	29%	5%	0%
Flux internes en rive droite	33 400	53%	45%	2%	0%
Flux internes inter-rives	20 500	68%	11%	21%	0%
Total des flux internes	249 000	64%	30%	6%	0%
Echanges avec la métropole de Lyon ⁽³⁾	51 900	84%	1%	12%	3%
Echanges avec le Pays Roussillonnais	20 500	85%	0%	11%	4%
Echanges avec le Pays de l'Ozon	13 300	96%	0%	0%	4%
Autres échanges (diffus)	35 200	87%	1%	9%	2%
Total des flux en échanges	120 900	86%	1%	10%	3%
TOTAL	369 900	72%	20%	7%	1%

⁽¹⁾ Y compris les déplacements effectués en camionnettes et en motos

⁽²⁾ Y compris les transports scolaires

⁽³⁾ Avec des différences notables entre Lyon/Villeurbanne (environ 33% en TC) et le reste de la métropole (90% en voiture)

Doc 4

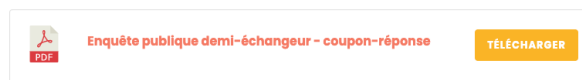
Doc -4-1



The screenshot shows the top part of the Vienne website. On the left is the Vienne logo with the tagline 'Qualité de VILLE'. To the right are navigation links: 'NOTRE VILLE', 'VOS DÉMARCHES', 'NOS SERVICES', and 'NOS PROJETS'. Below the navigation is the date '28 FÉVRIER 2022 | A LA UNE'. The main text discusses a project for a semi-exchange at the south of Vienne, aiming to reduce traffic by 6-9%. It mentions a public consultation period ending on 30 March 2022. Below the text is a 3D architectural rendering of the proposed interchange and surrounding area.

POUR DONNER VOTRE AVIS, VOUS POUVEZ :

Remplir le coupon téléchargeable ci-dessous et : le déposer dans l'une des urnes présentes à l'Hôtel de Ville de Vienne ou dans les différentes maisons de quartier, ou le renvoyer par courrier à l'adresse indiquée sur sa partie droite (à détacher). Tous les coupons seront remis au commissaire enquêteur par le Maire.



A button with a PDF icon and the text 'Enquête publique demi-échangeur - coupon-réponse' next to a 'TÉLÉCHARGER' button.

Vous rendre aux permanences du commissaire enquêteur au siège de Vienne Condrieu
Agglomération : - lundi 7 mars (14h à 16h) - mardi 15 mars (12h à 14h) - mercredi 23 mars (16h à 18h) - mercredi 30 mars (10h à 12h)

Remplir le registre dématérialisé : www.a7-echangeur-viennesud.fr

Envoyer un courriel : a7-echangeur-viennesud@vinci-autoroutes.com

Doc -4-2

**CONTRIBUTION DESTINÉE
À MONSIEUR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Nom :
Prénom :
Demeurant :

**Je demande la réalisation au plus vite du demi-échangeur
au sud de Vienne, tel que soumis à l'enquête publique.**

Je tiens à préciser que (réponse facultative) :

.....
.....
.....

Fait à Vienne, le

SIGNATURE :
.....

Vienne