



ECHANGEUR_7

NOVEMBRE 2013 → AVRIL 2015

AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR N°7

DOSSIER DE PRESSE



PRÉFET DU RHÔNE

FICHE 1 LE PROJET

FICHE 2 LE FONCTIONNEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

FICHE 3 UNE GESTION DYNAMIQUE DU TRAFIC

FICHE 4 UN PROJET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

FICHE 5 DES IMPACTS LIMITÉS AU MAXIMUM

FICHE 6 CALENDRIER DU PROJET

CONTACT PRESSE

**DREAL Rhône-Alpes
Service API
5, place Jules Ferry
69453 Lyon Cedex 06**

**Vincent Mollion
04 26 28 63 97
vincent.mollion@
developpement-durable.gouv.fr**

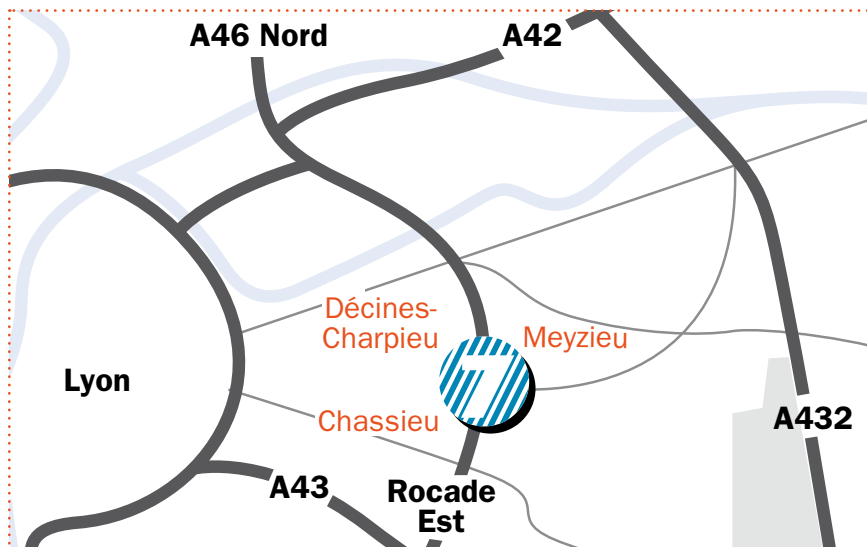
LE PROJET

L'aménagement de l'échangeur n°7 de la Rocade Est (RN346), situé au sud du site du Grand Montout, sur les communes de Décines, Meyzieu et Chassieu, s'inscrit dans le projet global d'organisation des accès au Grand Stade de l'Olympique Lyonnais.

Une démarche globale et partenariale

Un des enjeux majeurs de l'accessibilité du Grand Montout est de garantir des conditions de desserte satisfaisantes du Grand Stade à l'occasion des événements qui s'y dérouleront sans engendrer de congestion supplémentaire du réseau routier.

Aussi, l'ensemble des acteurs du programme (l'État, le Grand Lyon, le Conseil général du Rhône, la mairie de Décines, le SYTRAL et l'OL) s'est mobilisé dans une réflexion partenariale pour définir un schéma d'accessibilité adapté. Ce projet commun est porteur d'une double exigence : privilégier les accès en transports en commun et optimiser les infrastructures existantes.



À SAVOIR

Afin de répondre aux enjeux définis par le schéma d'accessibilité et aux attentes de la population, les conditions suivantes ont été fixées :

- les aménagements créés pour les véhicules particuliers seront utilisables en permanence ;
- la Rocade Est ne sera pas connectée au réseau local existant (chemin de Meyzieu et rue Marceau) ;
- l'accès spécifique pour les transports en commun sera fermé en période hors événement.

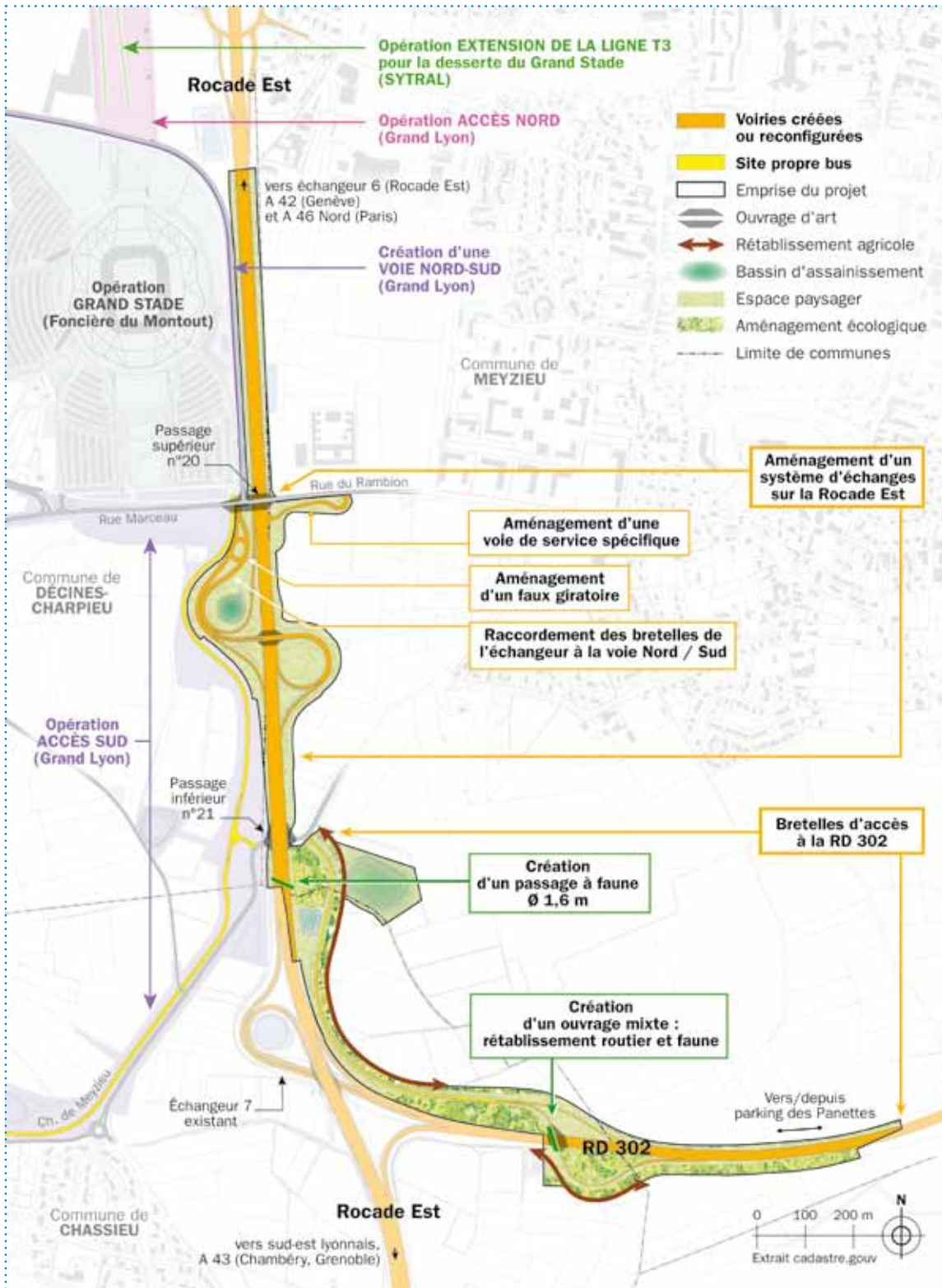
L'échangeur 7, une réponse aux objectifs d'accessibilité et de développement du secteur

Cofinancé pour moitié par l'État et pour l'autre moitié par le Grand Lyon, le Conseil général et la Foncière du Montout (Filiale de l'Olympique Lyonnais, maître d'ouvrage du projet du Grand Stade), l'aménagement de l'échangeur 7 est réalisé sous maîtrise d'ouvrage État. Il permettra l'accès des véhicules particuliers au parking du Grand Stade sans traversée des centres des communes, mais aussi :

- l'accès au stade des navettes bus les soirs de match, depuis le parking des Panettes à Meyzieu ;
- la circulation, via un accès réservé, des services de secours entre la Rocade et la rue Marceau (sens sud-nord) ;
- la desserte du secteur nord du site du Grand Montout par l'intermédiaire de la voie nouvelle nord-sud qui longera le stade.

LE PROJET

LES AMÉNAGEMENTS PROGRAMMÉS



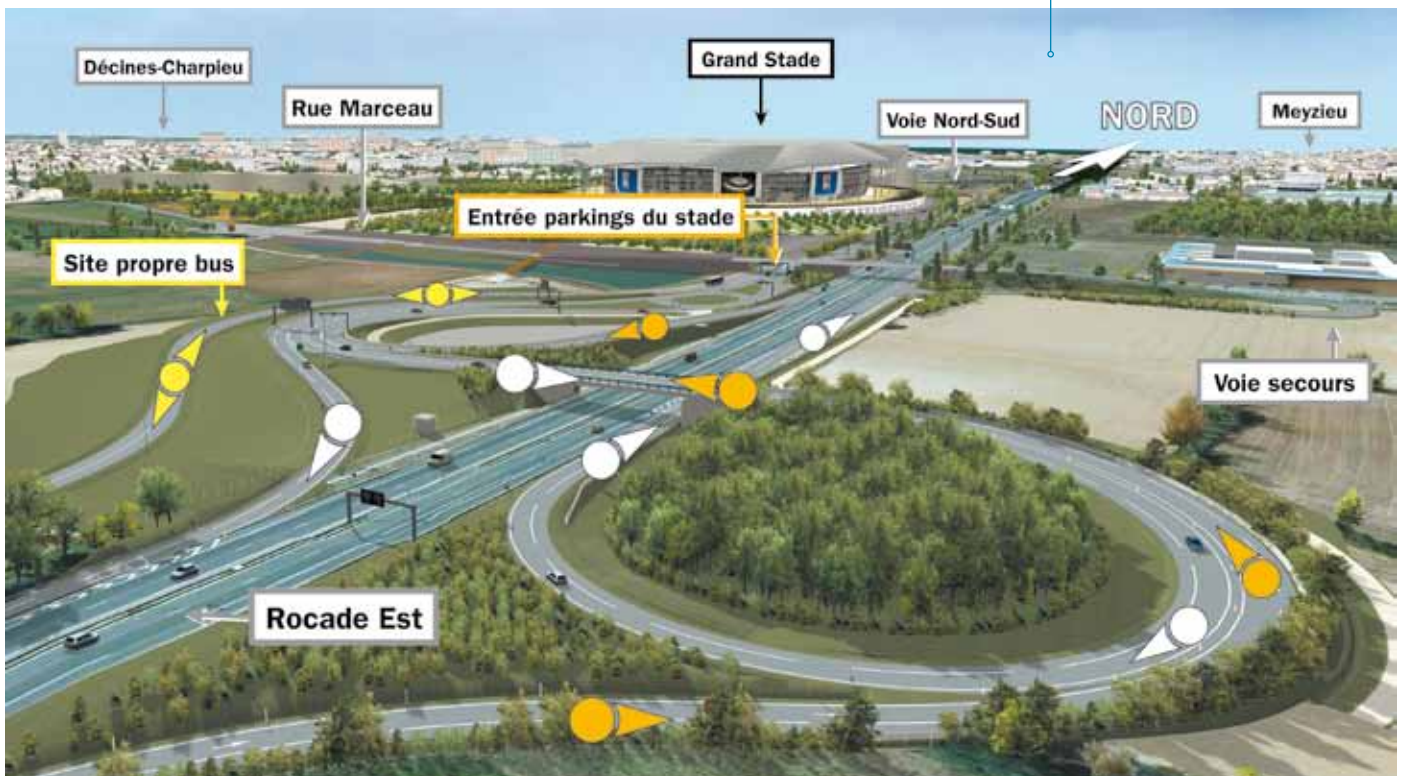
LE FONCTIONNEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

Zoom sur les principaux aménagements permettant le raccordement de la Rocade Est au secteur du Montout au quotidien et au Grand Stade les jours d'événements.

Le nouveau système d'échanges et les bretelles d'accès à la Rocade Est

Le système d'échange, dit de type « trompette », se raccorde sur une nouvelle voirie créée au nord pour accueillir les mouvements de sortie et d'entrée liés au Grand Stade.

-  ACCÈS AU STADE
-  SORTIE DU STADE
-  Navettes en site propre depuis et vers Eurexpo et le parking des Panettes



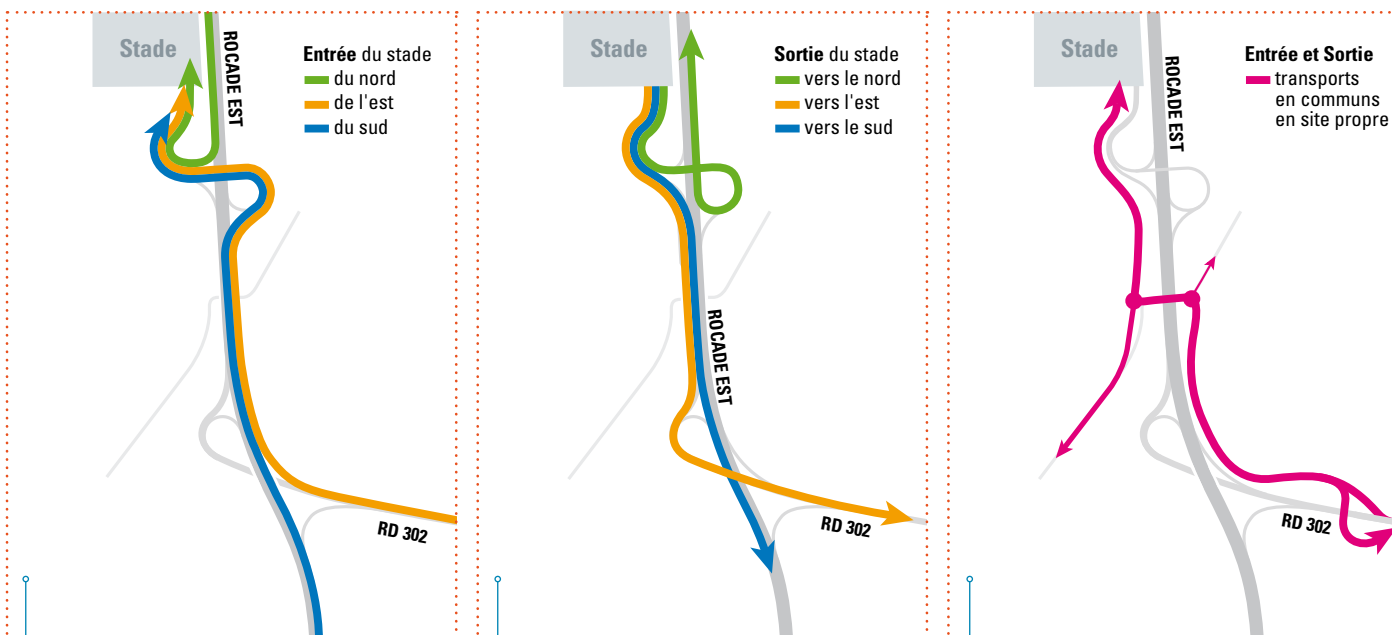
La voirie pour les transports en commun réalisée par le Grand Lyon pour acheminer les navettes bus depuis Eurexpo passe au sud de ce futur échangeur.

Avant de rejoindre le Grand Stade, elle se connecte à la nouvelle bretelle de la RD302 qui passe sous la Rocade Est, réservée pour sa part à la circulation des navettes en provenance du parking des Panettes à Meyzieu.



LE FONCTIONNEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

ZOOM SUR LE FONCTIONNEMENT LES SOIRS DE MATCH



Les véhicules disposent de deux bretelles pour sortir de la Rcade Est dont l'une est commune pour les véhicules provenant de l'Est et du Sud. Répartis sur deux voies à la sortie de l'échangeur, ils se dirigent ensuite vers les trois voies d'accès au Grand Stade.

Lors de la sortie du Grand Stade, les véhicules sont répartis sur trois voies selon leur destination.

Les véhicules allant vers le Nord et le Sud s'insèrent directement sur la Rcade Est.

Des voies d'accès pour les transports en commun sont aménagées pour permettre aux bus-navettes en provenance du parking des Panettes de rejoindre le Grand Stade.

Hors match

En dehors des soirs de match, les voiries pour les transports en commun sont fermées.

Les voiries pour les véhicules particuliers sont utilisables au quotidien.

UNE GESTION DYNAMIQUE DU TRAFIC

La liaison entre les bretelles d'entrée et de sortie de la Rocade Est et les voies d'accès au Grand Stade comprend la mise en place d'un dispositif de gestion dynamique de la circulation, similaire à ceux utilisés communément dans les tunnels, dont le fonctionnement est détaillé dans les 3 schémas suivants.

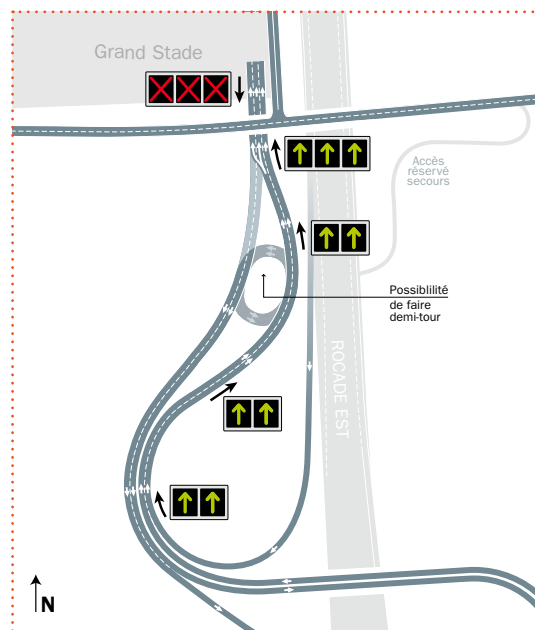
Avant événement

Lors de l'entrée, les véhicules arrivent par deux voies d'accès correspondant aux bretelles empruntées par les véhicules provenant d'une part du Nord, d'autre part du Sud et de l'Est de l'agglomération.

La signalisation dynamique indique que les deux voies d'accès sont ouvertes et qu'elles se divisent ensuite en trois voies pour l'accès du Grand Stade.

Sur la gauche du plan, les voiries permettant d'accéder aux bretelles de sortie du Grand Stade sont inaccessibles.

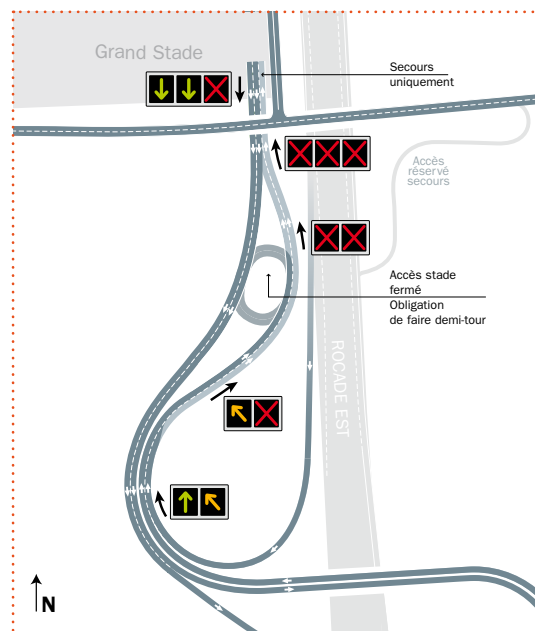
En cas d'erreur, une possibilité de changer de direction est laissée à l'utilisateur. Sur les voies de sortie de l'échangeur, le véhicule devra se positionner sur la voie Ouest du réseau pour rejoindre un espace de liaison avec les voies de sortie du Grand Stade.



Après événement

Lors de la sortie du Grand Stade, les véhicules sont placés sur deux voies de sortie. Ces voiries à gestion dynamique dirigent les véhicules vers les deux bretelles disponibles selon leur destination. L'accès au Grand Stade est impossible grâce à la mise en place d'un système de fermeture.

Les véhicules en provenance de la Rocade Est ayant utilisé les bretelles d'entrée au Grand Stade par mégarde ont la possibilité de faire demi-tour. Ils doivent alors se placer sur la seule voie d'accès disponible pour ensuite suivre le dispositif mis en place afin de pouvoir faire demi-tour.



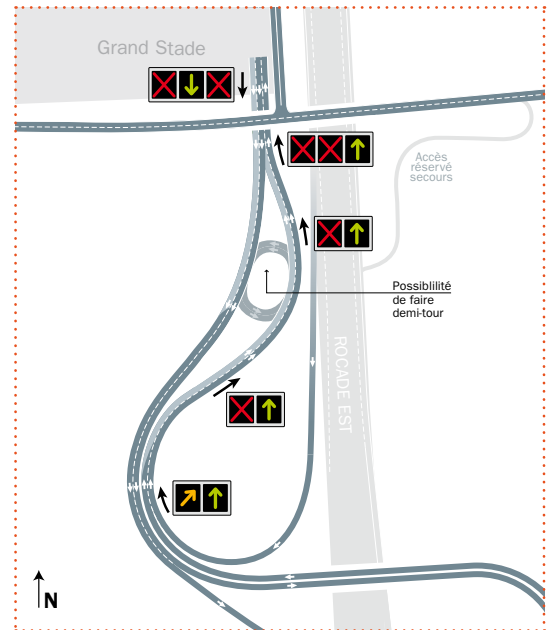
UNE GESTION DYNAMIQUE DU TRAFIC

Au quotidien

Hors événement, le dispositif mis en place est utilisable pour la desserte du site du Grand Montout via la rue remontant vers le nord créée par le Grand Lyon entre le stade et la rocade Est. Les flux de circulation étant moindres, son fonctionnement diffère légèrement de son fonctionnement lors des événements.

Les véhicules utilisent les bretelles de sorties de la Rocade Est pour rejoindre le site du Grand Montout. Grâce à la signalisation dynamique, les deux voies sont rassemblées en une seule afin de correspondre avec la voie disponible sur le système de voirie du Grand Stade. La sortie du site du Grand Montout se fait par la voie centrale des voies de sortie du stade. Les véhicules sont ensuite dirigés vers les bretelles d'accès Sud et Nord de la Rocade Est.

Il est possible de rejoindre la RD 302 en utilisant la bretelle de sortie sud et en se redirigeant sur l'échangeur actuel par la suite.



À SAVOIR

Pour optimiser la gestion des différents flux d'utilisateurs sur le réseau national (Rocade Est), l'État mettra également en place des solutions d'exploitation (conseils d'itinéraires alternatifs par un réseau de panneaux à messages variables, régulations dynamiques des vitesses, etc.).

UN PROJET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet d'aménagement de l'échangeur 7 - situé à proximité du V Vert, une zone d'espaces naturels et agricoles périurbaine d'une grande richesse en termes de biodiversité - comprend la réalisation d'aménagements garantissant le maintien de l'équilibre écologique du secteur.

La préservation des milieux naturels et de la biodiversité

L'État s'est engagé à porter différentes mesures générales compensatoires dans le cadre de la démarche partenariale du projet Grand Montout permettant de diversifier et de maintenir les différents milieux naturels existants :

- **Rétablissement des continuités écologiques** via le développement de réseaux de haies et de boisements.
- **Compensation des impacts** d'autres opérations en favorisant l'épanouissement de la biodiversité avec, par exemple, l'introduction de l'espèce protégée de la grenouille verte au niveau du bassin situé à l'est de la Rocade un lieu particulièrement propice en raison de sa localisation à l'écart des voies de circulation et entouré d'espaces naturels.
- **Création d'ouvrages adaptés** permettant la préservation et la circulation des espèces au sein des emprises du projet tels les passages à faune (voir page suivante).

La gestion des risques liés à l'eau

Le projet d'aménagement de l'échangeur 7 - dont l'emprise se situe sur le bassin versant du Montout, une zone sujette aux inondations du fait des ruissellements engendrés par les activités agricoles - comprend également la création de deux bassins de rétention pour contrôler le débit de fuite sur la zone ainsi que d'un bassin de régulation des ruissellements générés par les nouveaux aménagements routiers. Ce dernier sera muni d'une vanne permettant le piégeage d'une éventuelle pollution accidentelle puis son pompage et traitement dans les filières appropriées.

Enfin, l'aménagement de nouveaux bassins d'assainissement permettra un abattement des pollutions chroniques par décantation.

QUELQUES CHIFFRES

2,1 ha de bandes enherbées et de haies plantées soit plus de **2000 m** de corridor écologique recréé le long de l'infrastructure.

1,84 ha de boisements créés.

0 éclairage public le long des nouveaux aménagements routiers afin de réduire les impacts de la pollution lumineuse sur la faune.

UN PROJET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

ZOOM SUR LES OUVRAGES À FAUNE



Passage à faune mixte sur la RD 302

Le passage sur la RD302 qui permettra la circulation des navettes bus intégrera une voie supplémentaire de 3 mètres de large aménagée spécifiquement pour le passage des animaux (sol en terre, plantations, écran visuel évitant la perturbation des animaux par le trafic, etc.).



Passage à petite faune sous la Rocade

Les entrées du passage ont été conçues de manière à élargir au maximum la surface accessible à la petite faune et seront protégées de tout éclairage. Un dispositif de clôtures est prévu de part et d'autre afin de guider les animaux le long des barrières de la Rocade.

DES IMPACTS LIMITÉS AU MAXIMUM

Depuis sa conception jusqu'à la phase chantier, toutes les mesures ont été prises afin de limiter les impacts du projet sur son environnement direct.

Préserver les espaces agricoles

Dès la conception du projet, les choix d'aménagement faits par l'État ont eu pour objectif de limiter au maximum les emprises du projet sur les terres agricoles environnantes (soit 21,5 ha du projet situé sur des terrains agricoles). Le maître d'ouvrage a même souhaité aller au-delà des engagements pris à l'issue de la concertation préalable et des études d'impact en réduisant l'emprise du projet de 3,3 hectares supplémentaires au niveau de la bretelle de raccordement à la RD 302.

Parallèlement, des mesures adaptées seront définies tout au long de la réalisation du projet: indemnisation des propriétaires et des exploitants agricoles, optimisation de la localisation des mesures compensatoires environnementales afin d'éviter les coupures de parcelles, définition des principes de rétablissement des chemins d'exploitation et des accès aux cultures en concertation avec les agriculteurs etc.

La maîtrise des nuisances sur les circulations et les riverains

Afin de perturber au minimum le trafic sur la Rocade pendant la durée du chantier, les travaux sont conduits sous circulation avec des interruptions limitées et uniquement la nuit. À ces rares occasions, des itinéraires provisoires seront mis en place. Des mesures de gestion des trafics sur la Rocade aux périodes de forte affluence seront également déployées.

Afin de limiter la gêne pour les riverains, les engins de chantier emprunteront prioritairement la Rocade et un soin particulier sera apporté à la gestion des impacts du chantier (nuisances sonores, pollution atmosphérique, collecte et traitement des déchets).



CALENDRIER DU PROJET

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

- **AUTOMNE 2010**
 - Concertation préalable
 - Étude d'impact
 - Études techniques
- **PRINTEMPS 2011**
 - Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)
- **JANVIER 2012**
 - Déclaration d'utilité publique du projet
- **NOVEMBRE 2012**
 - Validation du projet définitif
- **NOVEMBRE 2013**
 - Démarrage des travaux
- **AVRIL 2015**
 - Fin des travaux



MONTANT
DES TRAVAUX
28
MILLIONS D'EUROS

Votre contact pendant les travaux : Nicolas.Cossoul@developpement-durable.gouv.fr

Partenaires

- **Grand Lyon :** grandstade@grandlyon.org
- **Ville de Décines :** stmairie@mairie-decines.fr
- **Olympique Lyonnais-Foncière du Montout :** projetgrandstade@olympiquelyonnais.com
- **SYTRAL :** besson@sytral.fr

+ d'infos sur

- **Onlymoov :** www.onlymoov.com
- **Grand Lyon :** www.grandlyon.com > rubrique « grands projets »
- **Olympique Lyonnais - Foncière du Montout :** www.olweb.fr > rubrique « grand stade »
- **SYTRAL :** www.sytral.fr > rubrique « les projets »
- **Ville de Décines :** www.decines.fr > rubrique « info travaux »

MÉDIACITÉ - Octobre 2013 - Photomontages : Pixim

Maîtrise d'ouvrage

Cofinancé à 50 % par

