

AMÉNAGEMENT
ECHANGEUR_7

NOVEMBRE 2013 → AVRIL 2015

AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR N°7



PRAFÉT DU RHÔNE

COMPRENDRE LE PROJET

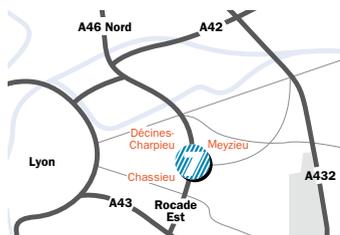
L'aménagement de l'échangeur n°7 de la Rocade Est (RN346), situé au sud du site du Grand Montout, sur les communes de Décines, Meyzieu et Chassieu, s'inscrit dans le projet global d'organisation des accès au Grand Stade de l'Olympique Lyonnais.

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.

LOCALISATION DU PROJET



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 de l'État. Il permettra l'accès des véhicules particuliers au parking du Grand Stade sans traversée des centres des communes, mais aussi :

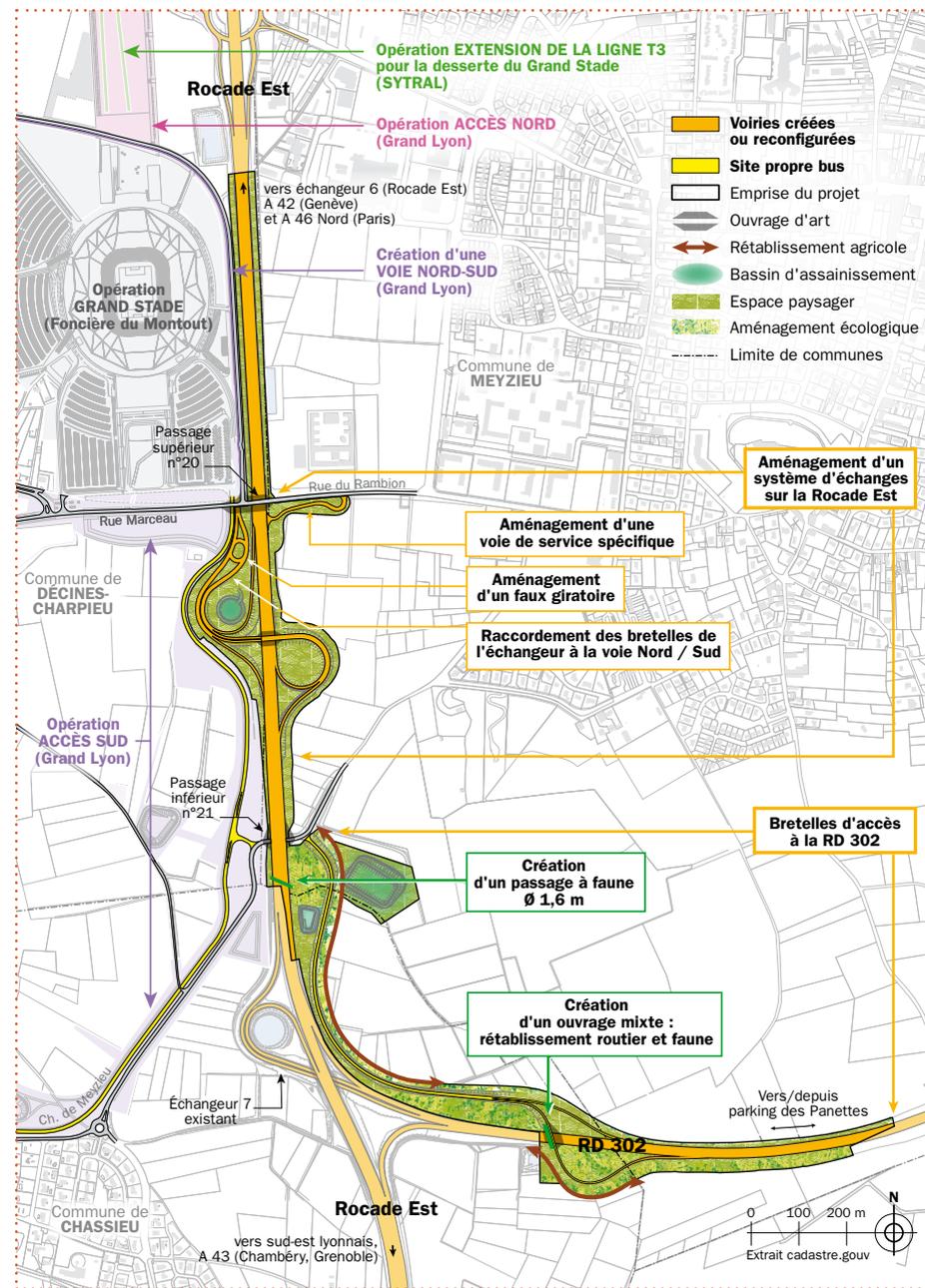
- > l'accès au stade des navettes bus les soirs de match, depuis le parking des Panettes à Meyzieu ;
- > la circulation, via un accès réservé, des services de secours entre la Rocade et la rue Marceau (sens sud-nord) ;
- > la desserte du secteur nord du site du Grand Montout par l'intermédiaire de la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

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 hors période d'événement.

Les aménagements programmés



LE FONCTIONNEMENT DE L'ÉCHANGEUR

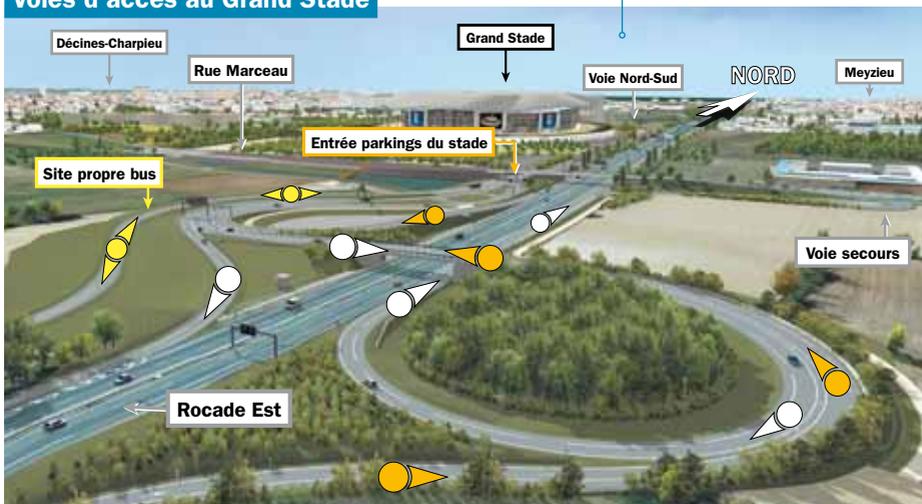
Zoom sur les principaux aménagements permettant le raccordement de la Rocade Est au secteur du Montout au quotidien et au Grand Stade les jours d'événements.

Le nouveau système d'échanges sur la Rocade Est et ses bretelles d'accès

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.



Voies d'accès au Grand Stade



Passage du site propre bus sous la Rocade

La voirie dédiée aux transports en commun, réalisée par le Grand Lyon, pour acheminer les navettes bus depuis Eurexpo passe au sud du 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.

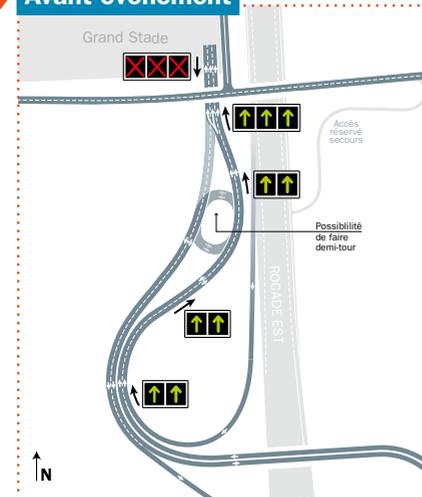


Une gestion dynamique du trafic

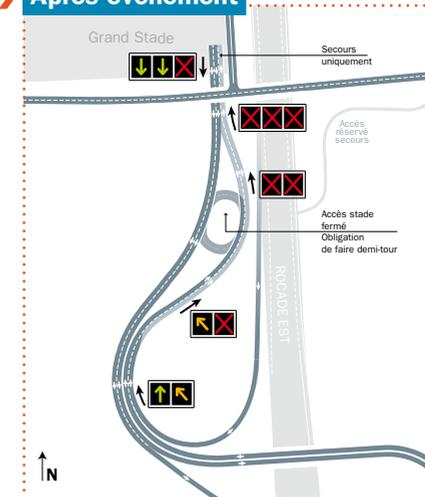
La liaison entre les bretelles d'entrée et de sortie de la Rocade Est et les voies d'accès au Grand Stade comprend la mise en place d'un dispositif de gestion dynamique de la circulation, similaire à ceux utilisés communément dans les tunnels et dont le fonctionnement est détaillé dans les 3 schémas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

D'autre part, 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.).

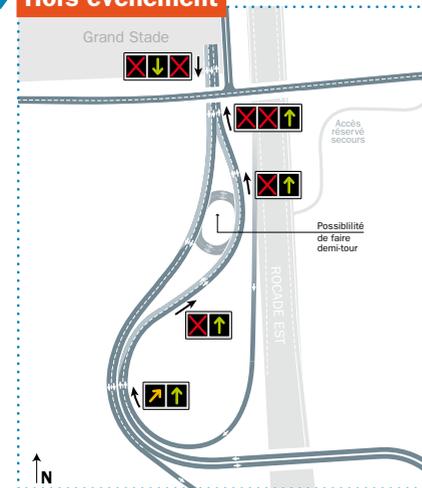
Avant événement



Après événement



Hors événement



Lors de l'entrée, les véhicules arrivent par deux puis trois voies d'accès signalées ouvertes par la signalisation dynamique.

Lors de la sortie, le sens des voies est alors inversé pour permettre l'évacuation des voitures en 1 heure maximum. L'accès au Grand Stade est impossible grâce à la mise en place d'un système de fermeture.

En cas d'erreur, les usagers disposeront de la possibilité de faire demi-tour sans gêner le fonctionnement du dispositif.

UN PROJET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet de l'échangeur 7 situé à proximité du V Vert, secteur naturel et agricole 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 conduire des actions contribuant à diversifier et maintenir les différents milieux naturels existants :

- **Rétablissement des continuités écologiques** via le développement de réseaux de haies et de boisements.
- Compensation des impacts en favorisant l'**épanouissement de la biodiversité** avec, par exemple, l'introduction de l'espèce protégée de la Grenouille verte sur le bassin à l'est de la Rocade, un lieu propice, à l'écart des voies de circulation et entouré d'espaces naturels.
- **Création d'ouvrages adaptés** permettant la circulation de la faune au sein des emprises du projet (voir ci-contre).

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 bassins de rétention et de régulation des eaux ainsi que l'aménagement de nouveaux bassins d'assainissement visant à limiter et contrôler le risque de pollution.

QUELQUES CHIFFRES

2,1 ha de bandes enherbées et de haies plantées soit plus de **2 000 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

Passage à faune mixte



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**. Au-delà, au stade des études détaillées, une nouvelle optimisation de l'ouvrage a permis de réduire les emprises du projet de plus de 3,3 hectares supplémentaires.

Parallèlement, des **mesures adaptées** et concertées avec les propriétaires agricoles accompagneront la réalisation du projet : indemnités, rétablissement des accès ou encore possibilité de réaliser un aménagement foncier.

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).



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 »

Maitrise d'ouvrage

Cofinancé à 50% par



GRANDLYON
communauté urbaine

