

Aménagement du Giratoire

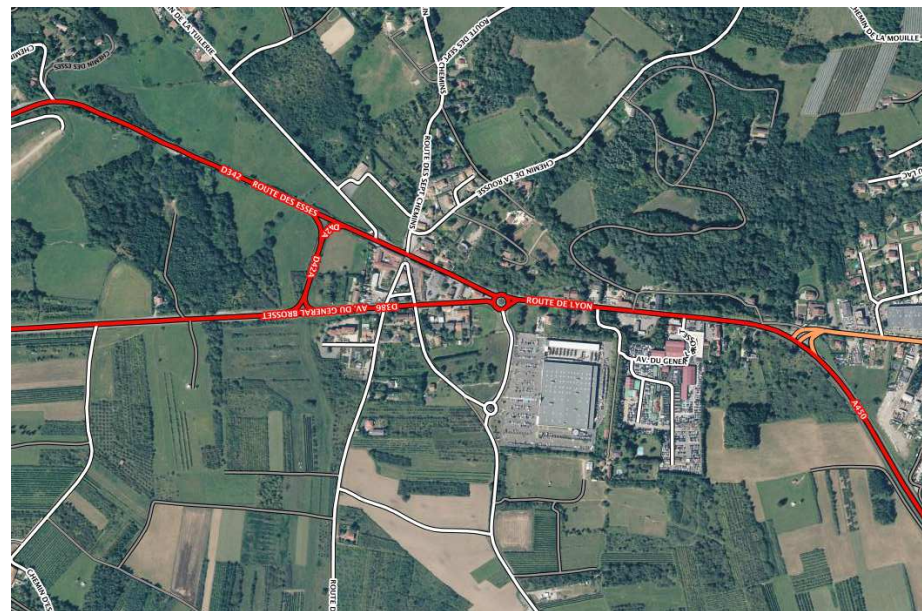
RD386 – RD342 – Accès ZAC

Communes d'Orliénas et Vourles

Département du Rhône

Juillet 2017

NOTICE DE PRÉSENTATION



SOMMAIRE

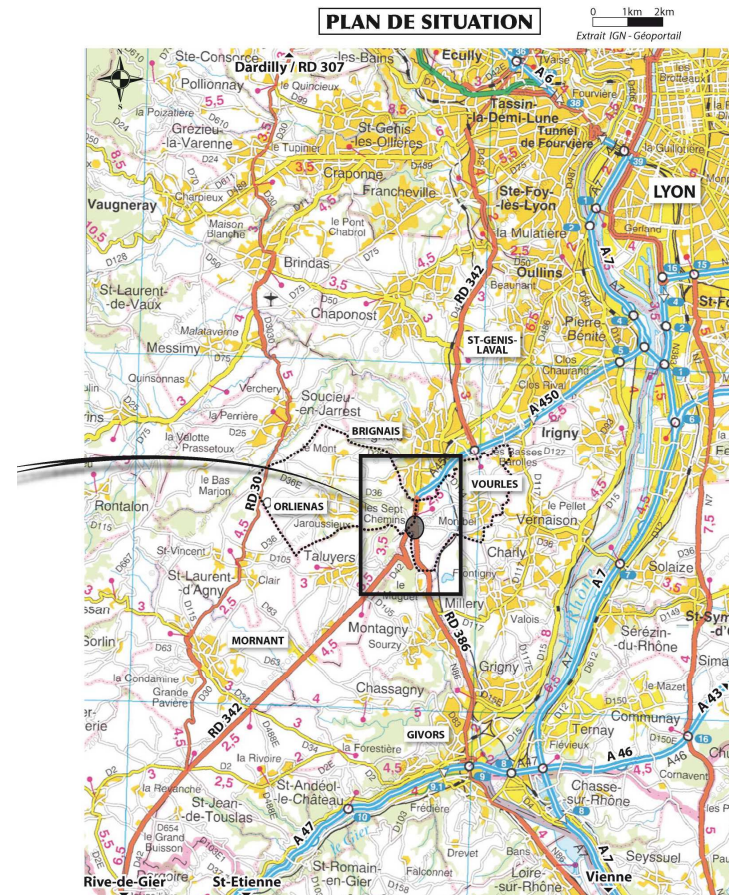
1. Objet de l'opération.....	4
1.1. Plan de situation.....	4
1.2. Photographies du site	5
2. Le Contexte	6
2.1. Etudes et décisions antérieures	7
2.2. Etude de diagnostic et simulation dynamique	7
3. Conditions de déplacement	8
3.1. trafic	8
3.2. Desserte	10
3.3. Modes doux.....	10
4. Description de l'aménagement projeté.....	11
4.1. Caractéristiques principales	11
4.2. Plan.....	12
5. Prise en compte des contraintes.....	13
5.1. Milieu physique	13
5.1.1. Relief et hydrologie.....	13
5.1.2. Géologie et hydrogéologie.....	14
5.1.3. Impacts.....	15
5.1.4. Mesures envisagées	16
5.2. Milieu naturel et agricole	16
5.2.1. Etat existant.....	16
5.2.2. Impacts.....	18
5.2.3. Mesures envisagées	18
5.3. Milieu humain	19
5.3.1. Urbanisme	19
5.3.2. Habitat et Activités	21

5.3.3. Impacts.....	21
5.3.4. Mesures envisagées	22
5.3.5. Nuisances sonores	23
5.4. Paysage et patrimoine	24

1.1. Plan de situation

1. OBJET DE L'OPÉRATION

L'opération a pour objet l'**agrandissement du giratoire RD386-RD342, accès à Leroy Merlin** afin d'augmenter la capacité de l'aménagement existant.



1.2. Photographies du site



Vue 1



Vue 3



2. LE CONTEXTE

Le « Hameau des Sept-Chemins » est à la convergence de routes importantes (A450, RD386, RD342, RD42A, RD36, voies communales).

Il permet de desservir l'est lyonnais, Givors, l'agglomération lyonnaise et le plateau de Mornant.

Ce secteur supporte des trafics importants et est connu pour être saturé en heures de pointe et présenter de forts ralentissements en cours de journée.

Un échangeur avec le projet A45 est également prévu à proximité.

Le giratoire objet de l'étude se trouve sur les communes d'Orliénas et de Vourles.

Par ailleurs, l'accroissement des activités sur le hameau (restaurants, hôtels, station essence, magasin « Leroy Merlin ») a engendré une attractivité supplémentaire du secteur et entraîné une hausse du stationnement notamment des poids lourds.

Ci-contre une cartographie des infrastructures routières majeures autour du secteur d'étude



2.1. Etudes et décisions antérieures

De nombreuses études et réflexions ont été menées sur le secteur des 7 chemins.

Elles ont présenté des solutions ponctuelles d'aménagements concernant essentiellement :

1. Des déviations du hameau des sept chemins
2. Des aménagements d'itinéraire ou de carrefour dénivelés
3. La reprise de la géométrie du giratoire RD386/RD342 ;
4. L'aménagement du carrefour RD36/RD342 avec îlot en Tourne à Droite ;
5. L'aménagement du tronçon RD342 entre le giratoire avec la RD386 et l'intersection avec la RD342A avec une affectation de voie dès la sortie du giratoire ;
6. L'aménagement de l'intersection RD386-A450 en giratoire.
7. La mise à trois voies de la RD386 entre les giratoires RD386/RD342 et RD386-A450- rue du général de Gaulle
8. La suppression des stationnements sur la RD342 et la création d'un parking VL et PL.

L' aménagement de l'intersection RD386-A450-rue du général de Gaulle en giratoire été conduit jusqu'à l'obtention de la déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral N° 2013-273-0008 du 30 Septembre 2013.

2.2. Etude de diagnostic et simulation dynamique

En 2015-2016, une étude de diagnostic et de simulation dynamique a été réalisée sur le fonctionnement de l'ensemble du secteur des Sept Chemins (RD42A au Sud – A450, Rue du Gal de Gaulle au Nord).

Méthodologie

Cette étude, réalisée avec le logiciel AIMSUN 8.0.7, a permis de modéliser le plus fidèlement possible les conditions de circulation dans la traversée du hameau des sept chemins en fonction :

- des trafics mesurés en septembre 2015 par des comptages différenciés (VL,PL,Vitesse) sur une semaine et par des comptages directionnels dans tous les carrefours rencontrés
- des caractéristiques géométriques des voiries et des carrefours rencontrés.

Un ou plusieurs des aménagements envisagés (3 à 8 ci-contre) sont intégrés dans le modèle en remplacement de la configuration existante.

Le modèle recalcule alors les conditions de circulation (temps de parcours, temps d'attente, longueur des remontés de queues, ...), ce qui permet d'évaluer l'influence et l'efficacité sur la circulation d'un aménagement ou d'un groupe d'aménagements.

Dans tous les cas étudiés, les simulations dynamiques montrent sans ambiguïté que l'aménagement du giratoire RD386/RD342/Voie d'accès ZAC suffit à améliorer notablement la circulation dans le hameau des sept chemins.

3. CONDITIONS DE DÉPLACEMENT

Le hameau des Sept-Chemins est traversé par un trafic très important.

Par ailleurs, depuis l'implantation du magasin « Leroy Merlin » en 2011, l'attractivité du secteur a augmenté.

Le débouché des voies secondaires (RD36, Chemin des Tuileries) proche du giratoire RD386-RD342 crée des difficultés de circulation car les zones d'entrecroisement et d'insertion sont réduites.

Au niveau de l'accidentologie, aucun accident grave n'a été recensé depuis 2010.

3.1. trafic

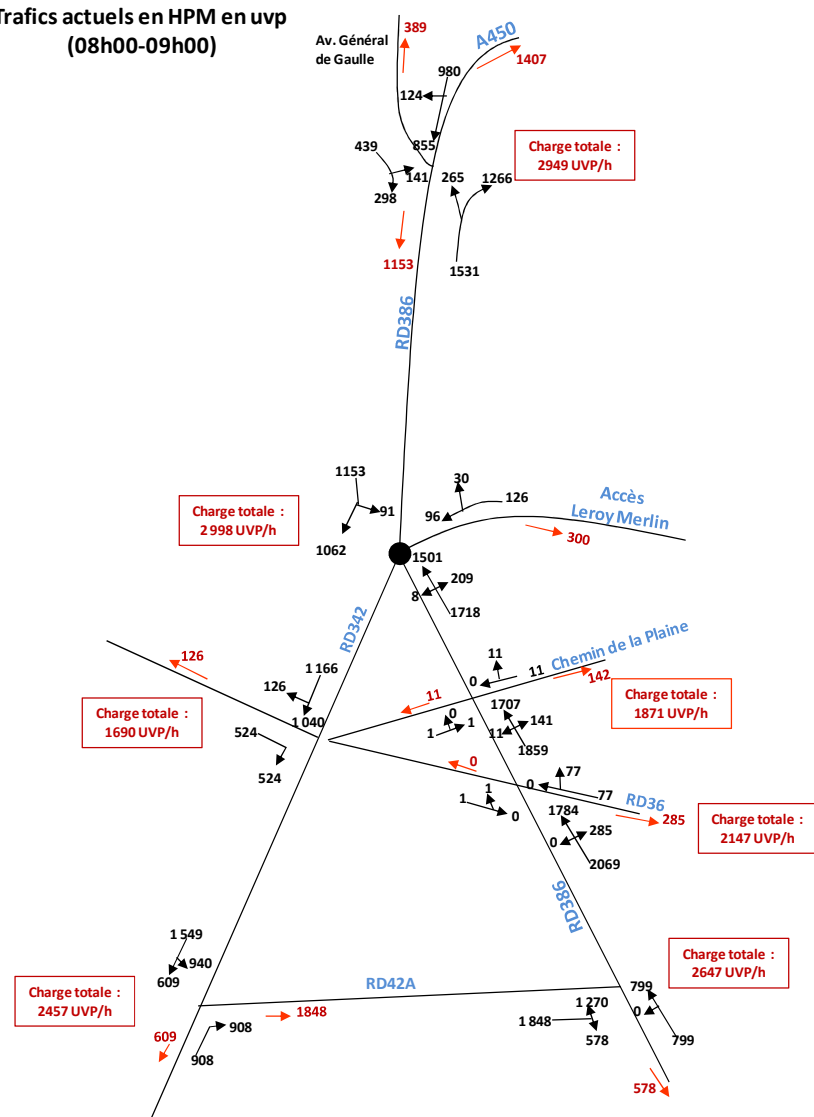
Trafic 2015

En octobre 2015, une campagne de comptage détermine le TMJO, les flux directionnels aux heures de pointes et les vitesses.

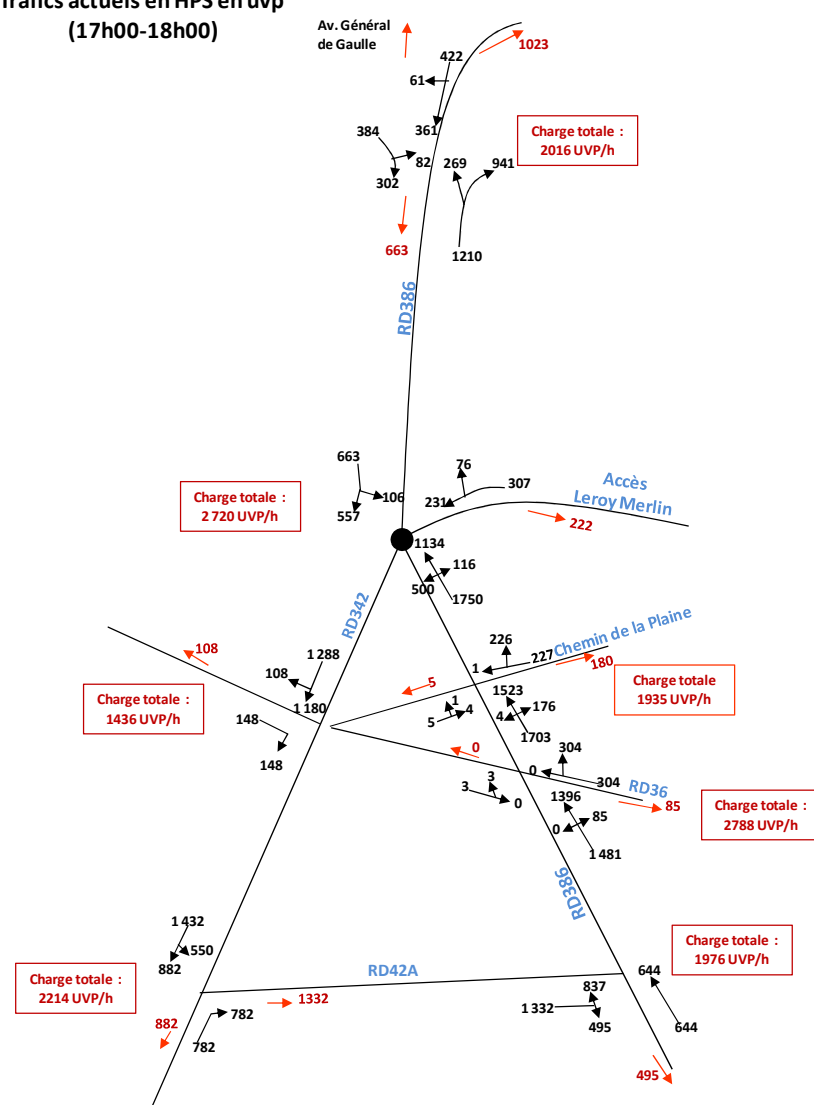
Le giratoire RD386-RD342 accepte un trafic d'environ 34 000 uvp/JO avec un pourcentage poids lourds compris entre 5 et 9% selon les voies.



**Trafics actuels en HPM en uvp
(08h00-09h00)**



**Trafics actuels en HPS en uvp
(17h00-18h00)**



3.2. Desserte

Les riverains et activités (restaurants, commerces...) n'ont aucun accès direct sur le giratoire RD342-RD386..

3.3. Modes doux

Il existe un arrêt de bus situé à environ 300m du carrefour qui n'est pas concerné par l'aménagement.

Par ailleurs, l'aménagement de bandes cyclables n'est pas envisagé dans ce secteur.

4. DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROJETÉ

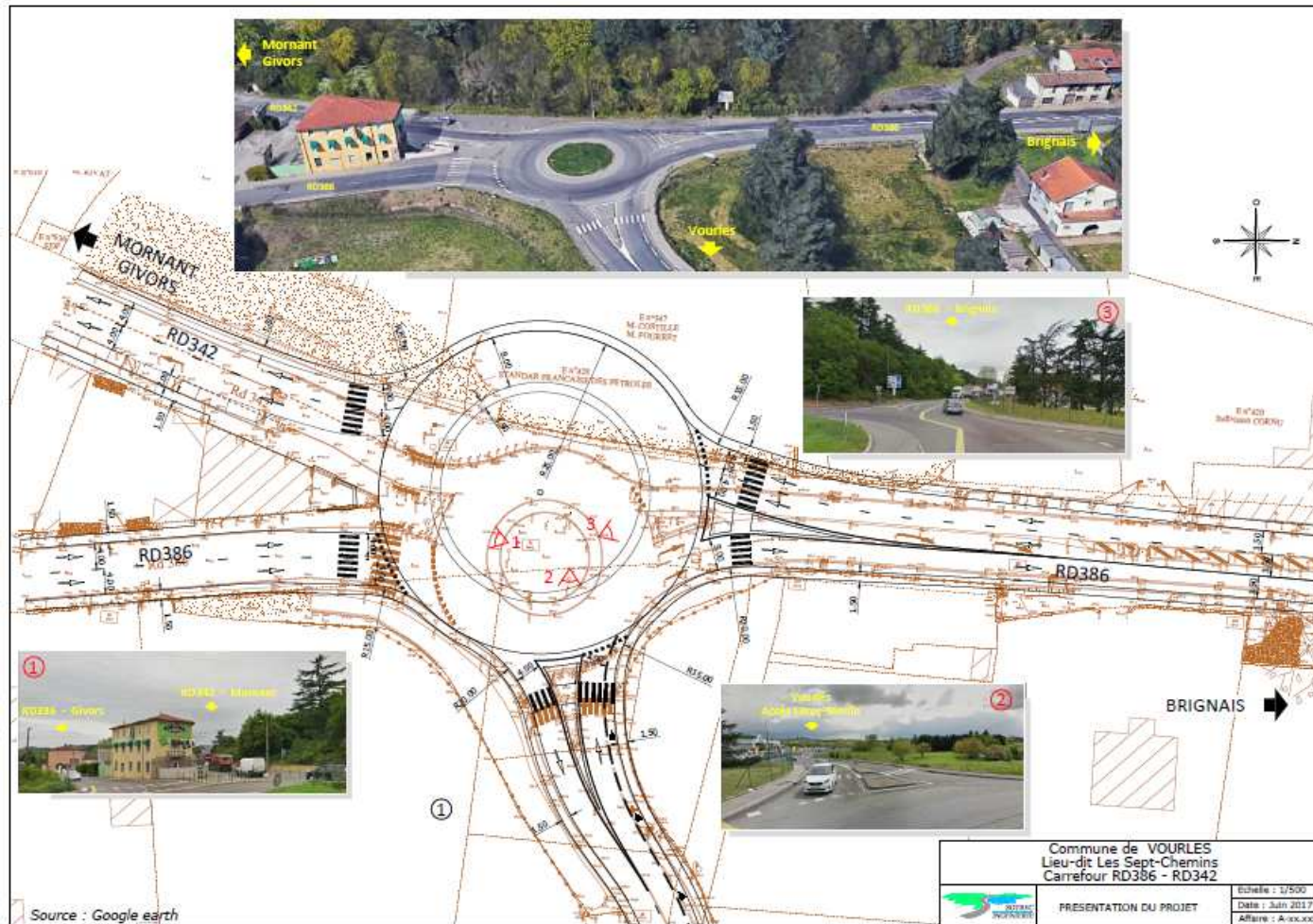
4.1. Caractéristiques principales

Une étude complémentaire (simulation girabase), réalisée en Janvier 2017, a permis de définir l'efficacité de cet aménagement en fonction des hypothèses retenues.

Pour retrouver des réserves de capacités supérieures à 30% sur chaque branche, le carrefour peut présenter les caractéristiques suivantes :

- **Rayon de 20m, création d'un shunt entre la RD386N et la RD342, doublement de la voie de sortie de la ZAC, entrée à 2 voies sur la RD386N, sortie à 1 voie sur la RD342, anneau de 8m de largeur**
- **Rayon de 25m, doublement de la voie d'entrée de la RD386N, doublement de la voie de sortie de la ZAC, entrée à 2 voies sur la RD386N, sortie à 1 voie sur la RD342, anneau de 8m de largeur**
- Les études d'AVP en précisant les emprises exactes de l'aménagement à venir permettront de privilégier l'une ou l'autre des solutions.

4.2. Plan



Le ruisseau du Merdanson déborde en amont de la RD342. Une zone inondable figure donc sur le Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Orliénas mais n'interfère pas avec la zone d'étude.

5. PRISE EN COMPTE DES CONTRAINTES

5.1. Milieu physique

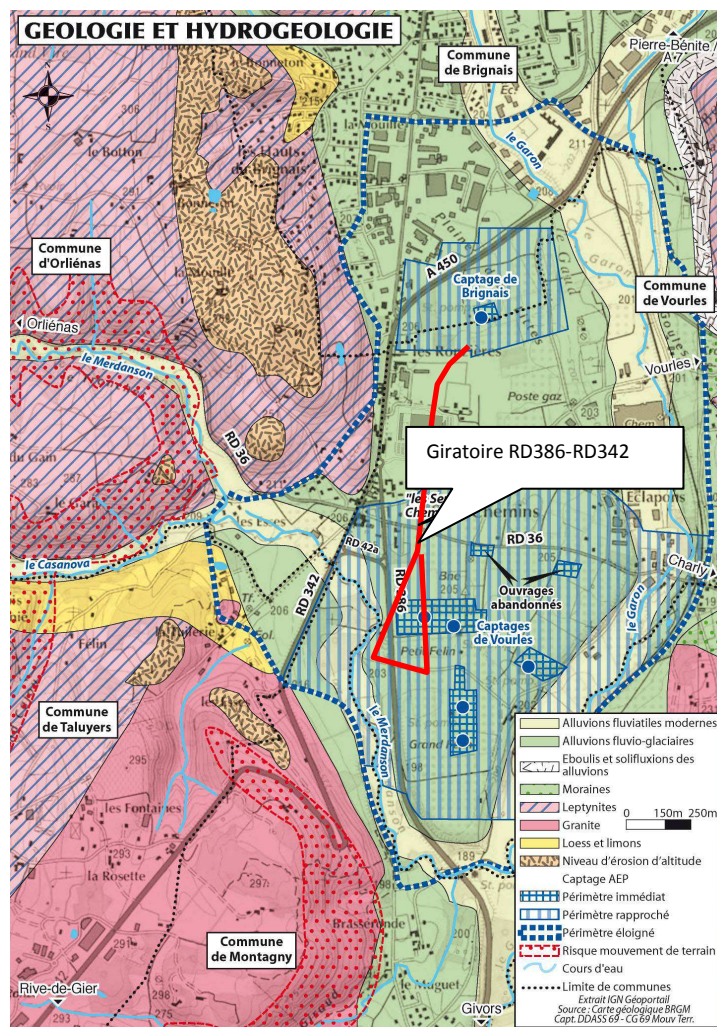
5.1.1. Relief et hydrologie

La topographie du site d'étude est plane : son altitude est de l'ordre de 203 m. Cependant, à l'échelle de la zone d'étude, un coteau se dresse à l'ouest et à l'Est, le site de Leroy Merlin est situé en contrebas par rapport au carrefour et à la RD386.

Dans la zone d'étude, le réseau hydrographique est composé :

- du Garon et de son affluent le Chéron dont la confluence se situe environ 1500 m au nord de l'emplacement du carrefour A450/RD386 ;
- du Merdanson qui s'écoule d'Ouest en Est, affluent de rive droite du Garon et donc un sous-affluent du Rhône.

Le Garon présente des zones inondables importantes qui s'étendent sur plus de 150 m de large mais n'affectent pas le site d'étude.



5.1.3. Impacts

Le projet n'engendrera pas d'impact permanent sur le milieu physique. L'augmentation de surface imperméabilisée concerne uniquement l'agrandissement du giratoire RD386/RD342 (environ 300m²).

Toutefois, il engendrera des impacts temporaires en phase travaux. Ces impacts sont liés à

- une perturbation des écoulements superficiels en raison des travaux d'aménagements ;
- au risque de rejet accidentel de matière polluante dans le réseau d'assainissement ou dans le milieu récepteur (conséquence des travaux réalisés, aux fonctionnements et à l'entretien des engins de terrassement, à la mise en place des installations de chantier ou de stockage des différents produits nécessaires à la réalisation des travaux) ;
- à l'introduction de quantités notables de matières en suspension dans le réseau d'assainissement ou dans le milieu récepteur, engendrée par le lessivage des terres mises à nu durant les terrassements, des pistes permettant la circulation des engins divers et du réseau de voirie locale du fait de la circulation des engins de travaux (camions,...).

5.1.4. Mesures envisagées

En raison de la proximité d'un captage d'eau potable, des mesures spécifiques pourront être prévues dans les marchés et appliquées selon les demandes des autorités compétentes (dispositif adapté permettant de garantir le maintien de la qualité de l'eau de la nappe phréatique, construction de dispositifs provisoires (merlons en terre,...) de collecte des eaux de ruissellement, interdictions de nettoyage et de stationnement des engins de travaux publics, cantonnement de la circulation de ces engins dans les emprises du projet,...

5.2. Milieu naturel et agricole

5.2.1. Etat existant

On ne recense actuellement aucune zone faisant l'objet de protection particulière (ZNIEFF, ZICO, site classé, etc....) au droit du site d'étude.

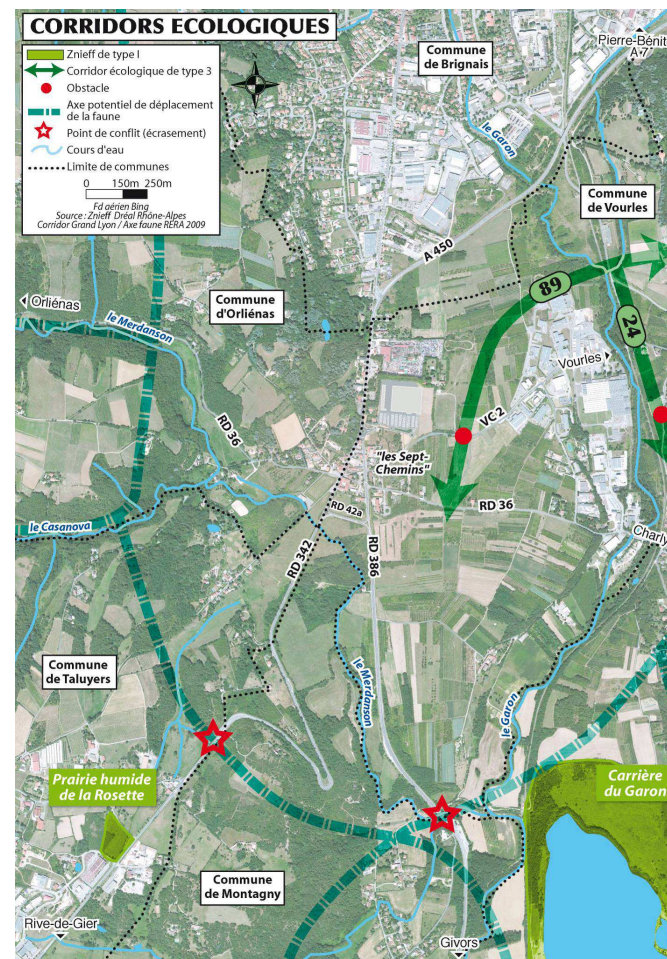
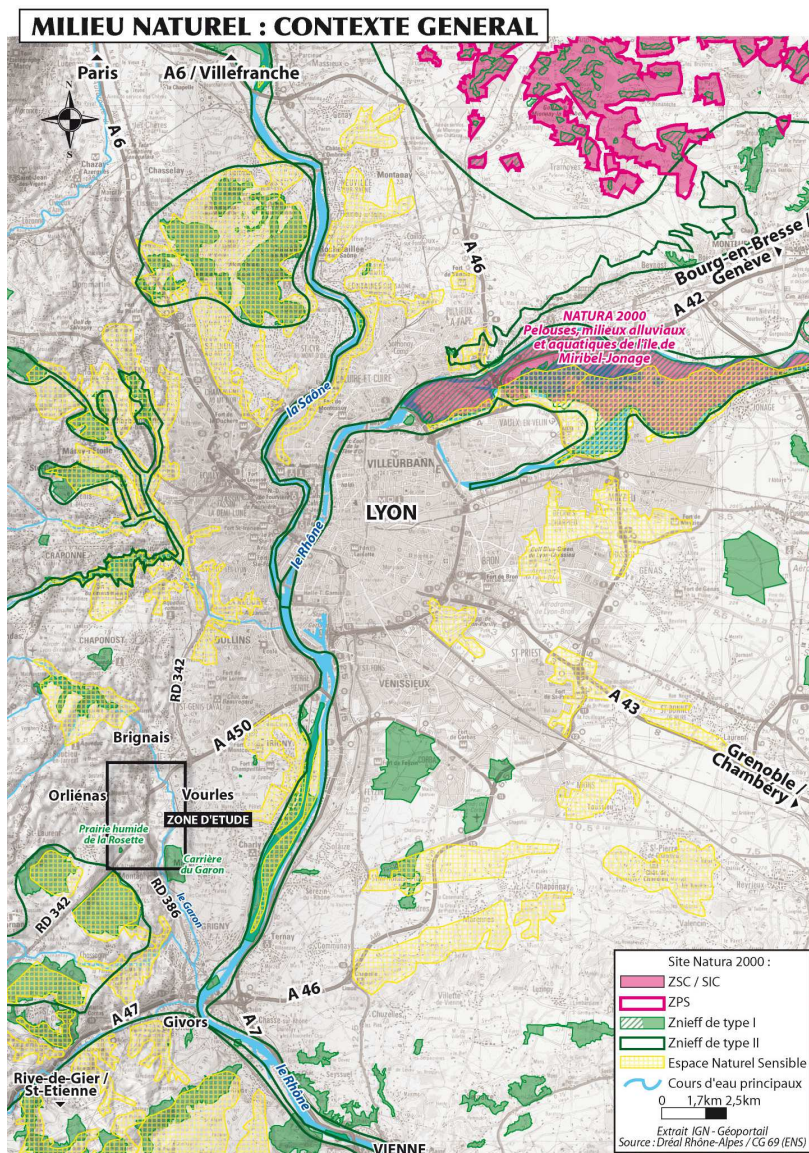
A proximité, deux entités font partie de l'inventaire des Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F.) :

- la ZNIEFF I « carrière du Garon » (à environ 1400 m du site d'étude) ;
- la ZNIEFF I « Prairie humide de la Rosette » (à environ 1600 m du site d'étude).

Le site d'étude s'inscrit dans la vallée du Garon consacrée principalement aux activités de culture d'arbres fruitiers et de captage d'alimentation en eau potable.

On notera néanmoins que les coteaux boisés surplombant le site d'étude à l'Ouest sont fréquentés par des sangliers et des chevreuils. Il semblerait qu'aucune population de sangliers ne soit établie sur le territoire d'Orliénas mais ces animaux fréquenteraient le secteur durant la période de récolte des arbres fruitiers (les animaux étant attirés par les fruits laissés sur place). La société Communale de Chasse de Orliénas précise en revanche que la population de chevreuils (une trentaine d'individus) séjourne fréquemment dans le vallon du ruisseau du Merdanson.

La principale activité agricole du secteur est la culture d'arbres fruitiers, cependant plusieurs vergers sont en train de se transformer en friches notamment au Sud du site.



5.2.2. Impacts

Le présent projet aura pour conséquence :

- l'imperméabilisation d'un espace boisé d'environ 300 m². Cet espace ne présente cependant pas un grand intérêt naturel ni en termes de biodiversité, ni de continuités écologiques.
- une consommation d'espace en zone d'activité à l'est du site d'étude.

La mise à nu de terrains et le remaniement des terres sont susceptibles de favoriser la colonisation de ces espaces par une végétation pionnière invasive, et potentiellement par l'ambrosie et la renouée du Japon.

5.2.3. Mesures envisagées

L'aménagement paysager du site prévoira la plantation de nombreuses espèces arbustives, si possible locales, qui viendront compenser cette consommation d'espace.

Par ailleurs, il conviendra au début du chantier de veiller à une stricte délimitation des emprises du projet, afin d'éviter toute pénétration des engins de travaux publics au droit des espaces extérieurs à l'emprise du projet, et de permettre également la conservation des arbres, arbustes et haies situés en dehors des emprises du projet.

5.3. Milieu humain

5.3.1. Urbanisme

La commune de Brignais est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme.

Le PLU de la commune d'Orliénas est actuellement en cours de révision. Cette révision comprend notamment la modification de l'EBC en bordure du projet de giratoire RD386-RD342.

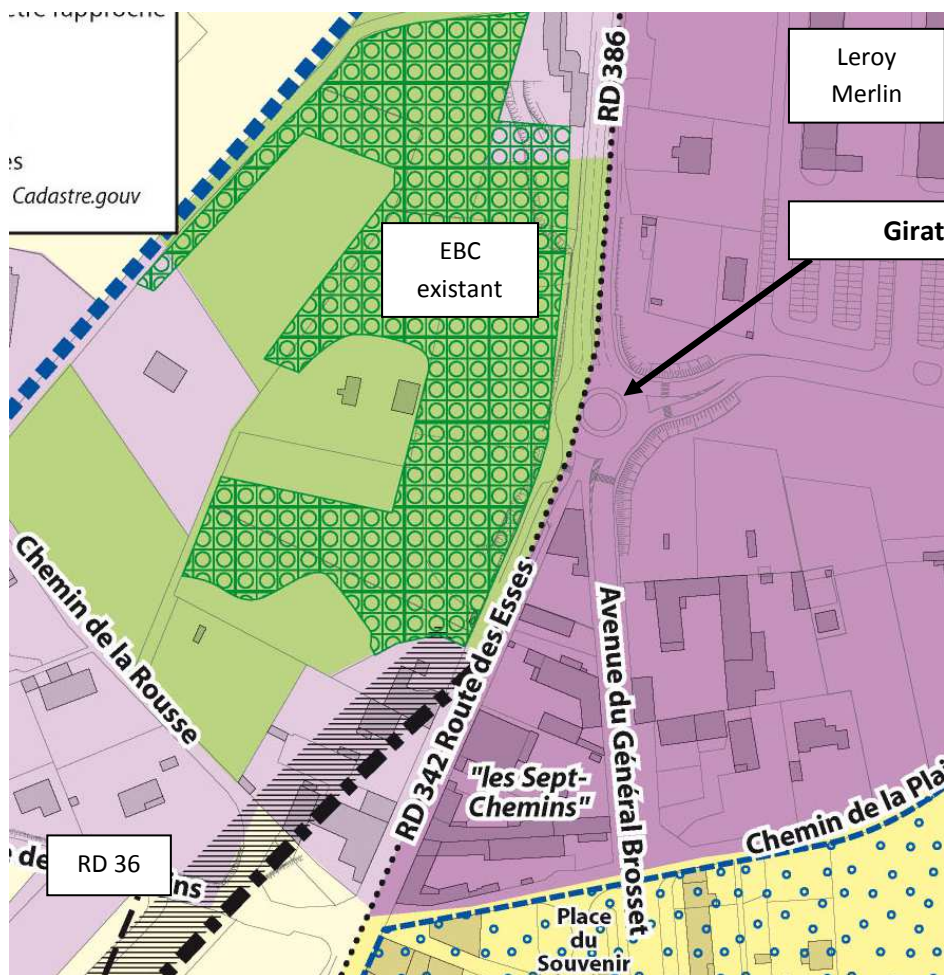
La commune de Vourles a, quant à elle, approuvé son Plan Local d'Urbanisme (PLU) le 27 août 2009 et révisé depuis.

Les boisements situés à l'ouest du carrefour giratoire RD386-RD342 sont protégés par des Espaces Boisés Classés (EBC) au titre de l'article L 130-1 du code de l'urbanisme.

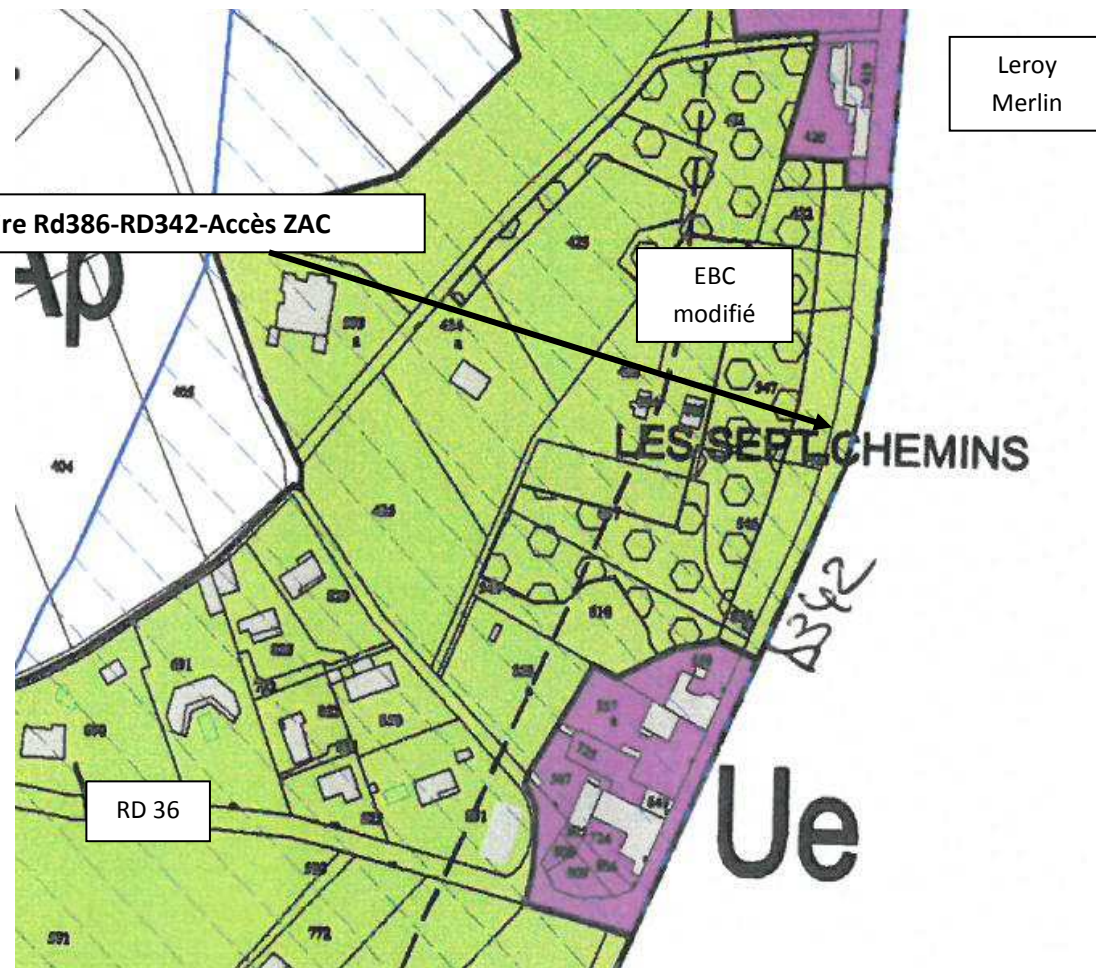
Cet EBC fait l'objet d'une redéfinition dans la révision du PLU en cours.



Boisements à l'Ouest du site



Extrait du plan de zonage
PLU actuel d'Orliénas



Extrait du plan de zonage
Projet PLU révisé d'Orliénas

5.3.2. Habitat et Activités

L'habitat se concentre principalement au sein des bourgs des communes (concept de village densifié). Le lieu-dit les « Sept Chemins » où s'inscrit le site d'étude forme un hameau d'une vingtaine d'habitations. Aux abords du site d'étude l'habitat est principalement composé de maisons individuelles type pavillon construit au cœur de petites parcelles aménagées en jardins.

On compte de nombreuses activités implantées au sein du hameau des « Sept Chemins » (restaurants, hôtels, bar, discothèque, garage) ainsi qu'un certain nombre de commerces (Leroy Merlin, bureautique, artisan, décoration). Ces différentes activités économiques disposent bien souvent de stationnements destinés à la clientèle aménagés à l'intérieur du triangle formé par les principales voiries des « Sept Chemins » (RD386 / RD342 / RD36).

On note également que le secteur est concerné par le périmètre de protection éloigné des captages d'eau potable de Vourles et qu'il est en dehors du périmètre d'étude de A45.

5.3.3. Impacts

Aucune habitation ne dispose d'un accès direct sur le giratoire RD376-RD342.

Seule le restaurant dans l'angle RD386-RD342 dispose d'un accès piéton proche du giratoire. Il ne sera pas modifié.

Pendant la phase des travaux, des impacts temporaires seront essentiellement dus :

- aux perturbations des conditions de circulation attendues : en effet, durant la phase travaux, la circulation sera modifiée afin de permettre la réalisation des aménagements prévus ;
- aux nuisances diverses, tels que l'envol de poussières, le bruit d'engins, les vibrations, ... ;
- aux nuisances momentanées occasionnées par l'interruption ou le déplacement de certains réseaux.

Les phases de terrassement engendreront un trafic poids lourds supplémentaire afin d'évacuer les matériaux extraits et d'acheminer ceux nécessaires à l'aménagement des remblais et la terre végétale requise pour les aménagements paysagers. Ce trafic sera directement lié au phasage du chantier et les itinéraires empruntés seront déterminés ultérieurement.

5.3.4. Mesures envisagées

L'ensemble des mesures destinées à limiter l'impact des travaux et à réduire au mieux la gêne occasionnée aux riverains et aux usagers sera établi préalablement à l'organisation des futurs chantiers.

Le phasage des travaux, ainsi que leur organisation ultérieure seront programmés de façon à maintenir l'usage du domaine public, que ce soit en terme de circulation automobile, de desserte riveraine ou de service de première nécessité (distribution de l'eau, du gaz, de l'électricité, intervention des services de la sécurité civile,...).

Les mesures à mettre en œuvre durant la phase de travaux consisteront à :

- Respecter d'éventuels arrêtés communaux réglementant les horaires d'ouverture des chantiers pour les travaux publics ;
- Mettre en place une signalisation adaptée aux nouvelles conditions de circulation imposées par les chantiers ;
- Favoriser la circulation des engins de travaux publics dans les emprises du projet plutôt que sur le réseau de voirie locale ;
- Utiliser du matériel de chantier répondant aux normes en vigueur en matière de nuisances sonores, de vibrations occasionnées et de pollution atmosphérique ;
- Eviter, dans la mesure du possible, les travaux durant la période nocturne à proximité des habitations ;
- En cas de travaux de nuit, prévoir un éclairage suffisant qui garantit la sécurisation du site tout en le limitant afin de ne pas occasionner une gêne pour les riverains ;
- Arroser les pistes de chantier durant les périodes sèches, afin de limiter l'envol de poussières ;
- Assurer la sécurité des usagers du domaine public. Des dispositions générales de prévention seront mises en place (barrière garde corps,...) afin de signaler aux mieux les modifications de circulations engendrées durant cette phase transitoire ;
- Collecter, trier (bennes bâchées implantées sur le site), puis éliminer par des filières adaptées et agréées, les déchets et débris qui seront générés durant les travaux ;
- Maintenir les circulations et les accès des riverains pendant la réalisation des travaux ;
- Enfin, dans l'éventualité où des dommages matériels seraient occasionnés lors des travaux, les procédures habituelles en matière de dommages de travaux publics seront engagées.

5.3.5. Nuisances sonores

Pour ce qui concerne l'acoustique, les infrastructures de transports constituent les principales sources de bruit du secteur, avec par ordre d'importance :

- la RD386 : classement sonore de niveau 2 (largeur affectée par le bruit de 250 m)
- la RD342 : classement sonore de niveau 3 (largeur affectée par le bruit de 100m)
- les autres voies de desserte.

Les autres sources de bruit sont liées aux activités, industrielles, agricoles et domestiques. On notera également le survol de la zone par des avions de tourisme de l'aérodrome de Brindas.

A titre indicatif, un prélèvement d'un quart d'heure en heure de pointe **(vers 16h) a été effectué en 2006 à 35 m à l'ouest de la RD 386, et à 300 m** au sud du carrefour de Brignais, dans le cadre de la création d'un centre commercial Leroy MERLIN. Cette mesure donne un niveau sonore de 64 dB. En période de pointe, le secteur d'étude est en zone acoustique perturbée en bordure immédiate des voies fortement circulées.

L'ambiance sonore en façade des habitations situées à proximité du projet est donc très dégradée car certaines de ces habitations se situent directement au bord de la route. L'aménagement du giratoire ne modifiera pas à priori les niveaux de bruit existants.

5.4. Paysage et patrimoine

Le service régional de l'archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles Rhône-Alpes ne recense aucun site patrimonial dans le secteur concerné par le projet.

Le hameau des « Sept Chemins » est hétérogène, avec un bâti de faible hauteur. Il est posé à la croisée des chemins sans lisibilité ni qualité paysagère particulière.

L'enjeu paysager est faible par rapport à l'aménagement prévu.

Le projet consiste principalement en un réaménagement de la voirie actuelle et un agrandissement minime d'un giratoire existant.

Il n'entraîne pas de modifications du contexte paysager.

Pour les usagers de la route, la perception du giratoire et du paysage environnant ne sera pas modifiée.

