

# **Réaménagement de la RD342 et du carrefour avec la RD50 dans le secteur de Beaunant à Sainte-Foy les Lyon et Oullins**

## **Dossier de concertation**

du 3 avril au 12 mai 2017

Maîtrise d'ouvrage :

**GRANDLYON**

Métropole de Lyon  
Direction de la Voirie  
Voirie Maîtrise d'ouvrage  
20, rue du Lac - 69003 Lyon  
Tel : 04 26 99 32 71

# Sommaire

1. La concertation préalable.....	3
2. Le contexte du secteur de Beaunant .....	4
2.1. La genèse du projet de réaménagement de la RD342 .....	4
2.2. Les opérations connexes au projet de voirie.....	4
2.2.1. L'élargissement du lit de l'Yzeron .....	4
2.2.2. Le doublement du collecteur d'assainissement de l'Yzeron .....	6
2.2.3. L'Anneau des Sciences .....	7
3. Le diagnostic.....	8
3.1. Urbanisme et paysage .....	8
3.2. Déplacements .....	9
3.3. Synthèse du diagnostic .....	12
4. Les enjeux et objectifs poursuivis .....	12
4.1. Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) de la Métropole de Lyon.....	12
4.2. Les objectifs concernant la RD342 dans le secteur de Beaunant.....	12
5. Les scénarios d'aménagement de la RD342 .....	13
5.1. Les scénarios de réaménagement du carrefour RD342/RD50 .....	13
5.1.1. Scénario de maintien du carrefour dénivelé (A) .....	13
5.1.2. Scénarios de mise à niveau du carrefour (B) .....	13
5.1.3. Analyse comparative des scénarios de carrefour RD342/RD50 .....	15
5.2. Les scénarios de réaménagement de la section courante de la RD342.....	15
5.2.1. Variante 1 - Pistes cyclables bilatérales .....	16
5.2.2. Variante 2 - Voie verte en rive Ouest.....	16
5.2.3. Variante 3 – Piste cyclable en rive Est .....	17
5.2.4. Analyse comparative des variantes de la section courante.....	17
6. Les emprises foncières nécessaires au projet.....	18
7. Les étapes du projet .....	18

## 1. La concertation préalable

Le présent dossier de concertation est établi conformément à l'arrêté N°2017-03-21-R-0208 du 21 mars 2017 qui approuve les objectifs poursuivis et fixe les modalités de la concertation préalable pour le projet de réaménagement de la RD342 et du carrefour avec la RD50 dans le secteur de Beaunant à Sainte-Foy les Lyon et Oullins.

Le périmètre de cette concertation préalable concerne la section courante de la RD342 entre le carrefour RD50 et l'avenue de Limburg et le carrefour entre la RD342 et la RD50.

La Métropole Lyon a réalisé une première phase d'études dites préalables afin de définir les propositions possibles de réaménagement de ces voiries. Ces propositions sont présentées ci-après. C'est à l'issue de la concertation préalable que la Métropole de Lyon arrêtera de manière définitive les scénarios d'aménagement de voirie à partir desquels le maître d'œuvre qui sera choisi concevra le projet.

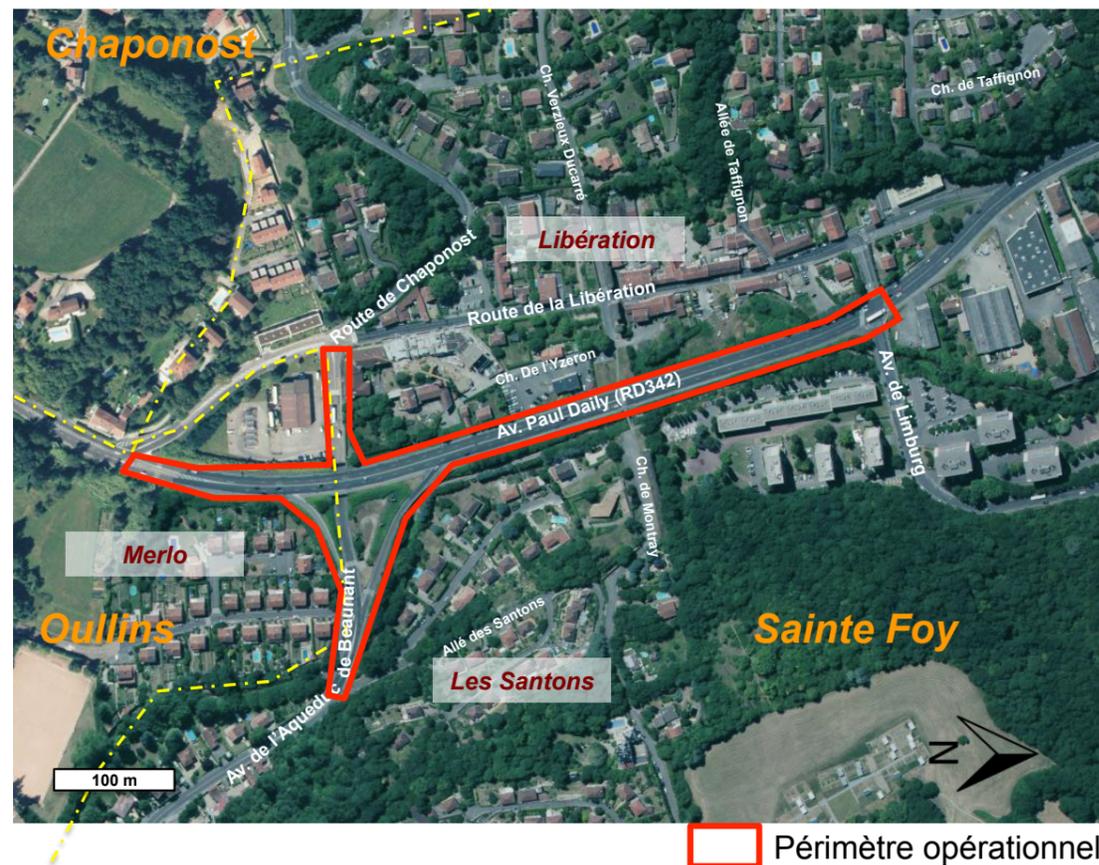


Figure 1 : Périmètre opérationnel du réaménagement de la RD342 et du carrefour avec la RD50 dans le secteur de Beaunant soumis à concertation

Le dossier de concertation présente successivement :

- le contexte dans le secteur de Beaunant
- le diagnostic,
- les enjeux et objectifs du projet,
- les scénarios de réaménagement proposés,
- le calendrier du projet.

Le dossier de concertation est mis à la disposition du public avec un cahier destiné à recueillir les observations :

- Au siège de la Métropole de Lyon, à l'accueil, 20 rue du Lac – 69003 Lyon :
  - du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00.
- A la mairie de Sainte-Foy lès Lyon, 10 rue Deshay – 69110 Sainte-Foy-Lès-Lyon :
  - du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 17h00.
- A la mairie d'Oullins, Place Roger Salengro – 69149 Oullins :
  - Le lundi de 10h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00 ;
  - Du mardi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00.

Les observations peuvent être transmises par courriel à l'adresse [concertation.RD342@grandlyon.com](mailto:concertation.RD342@grandlyon.com)

Le dossier de concertation est également disponible sur le site internet de la Métropole : <https://www.grandlyon.com>, rubrique « une métropole de projets », page « Concertations - Enquêtes publiques ».

La présente concertation préalable est ouverte à partir du 3 avril jusqu'au 12 mai 2017 inclus.

Une réunion publique est programmée le 13 avril 2017 à 19h00 à Sainte-Foy-lès-Lyon.

## 2. Le contexte du secteur de Beaunant

### 2.1. La genèse du projet de réaménagement de la RD342

La section de la RD342 du secteur de Beaunant à Sainte-Foy lès-Lyon et Oullins a été aménagée à la fin des années 70 dans le lit majeur de l'Yzeron. Elle a été construite après l'urbanisation du quartier du Merlo.

Cet aménagement de voirie, ainsi que l'urbanisation du secteur a eu pour conséquence de réduire les fonctionnalités de l'Yzeron, notamment sa capacité hydraulique en cas de crues, engendrant des inondations sévères et répétées avec des impacts sur les zones habitées situées à proximité – Cf. 2.2.1.



Figure 2 : Crue de décembre 2003 dans le secteur de Beaunant (source : SAGYRC)

A la suite de la crue de 1989, un syndicat intercommunal a été créé avec comme objectif la connaissance des dysfonctionnements du bassin versant et la définition d'une stratégie commune pour lutter efficacement contre les inondations. Un Contrat de rivière a été approuvé en 2002.

Par ailleurs, un PPRi (Plan de Prévention des Risques inondations) sur le bassin versant d'Yzeron aval a été approuvé par arrêté préfectoral en octobre 1998 (ce PPRi a depuis fait l'objet d'une révision qui a été approuvée en septembre 2011).

Suite à la nouvelle crue de 2003, le Département du Rhône a étudié des solutions de réaménagement du carrefour RD342/RD50 visant à réduire les impacts des inondations sur le quartier du Merlo, notamment une solution de mise à niveau du carrefour avec giratoire qui a été présentée en réunions publiques en 2005 et 2006.

Le SAGYRC (syndicat de Rivière de l'Yzeron) a arrêté un programme d'aménagements hydrauliques visant à réduire le risque d'inondation. Ce programme comprend notamment l'élargissement du lit de l'Yzeron dans le secteur de Beaunant – Cf. ci-après. Compte tenu des contraintes foncières liées à l'urbanisation dans ce secteur, le SAGYRC et le Département du Rhône ont retenu que l'élargissement du lit de l'Yzeron se ferait sur le domaine public routier. Ainsi, la RD342 actuellement à 2x2 voies sera réduite à 2x1 voie et la bretelle du carrefour RD342/RD50 qui permet depuis Oullins de prendre la RD342 en direction du Nord sera supprimée.

Ainsi, les travaux d'élargissement de l'Yzeron conduisent à réaménager la RD342 dans le secteur de Beaunant et son carrefour avec la RD50.

Depuis la création de la Métropole de Lyon au 1<sup>er</sup> janvier 2015, la compétence en matière de voirie du Conseil Départemental du Rhône a été transférée au Grand Lyon. Ainsi, la Métropole de Lyon est maintenant gestionnaire des routes départementales et assure la maîtrise d'ouvrage des opérations de réaménagement, notamment de la présente opération.

### 2.2. Les opérations connexes au projet de voirie

#### 2.2.1. L'ÉLARGISSEMENT DU LIT DE L'YZERON

On constate depuis les dernières décennies une augmentation de la fréquence et de la gravité des crues : 1982, 1983, 1986, 1988, 1989, 1993, 2003, 2005, 2008, 2009, 2016...

Le plan ci-dessous est extrait du PPRi, il indique les zones de risques :

- les zones rouges qui regroupent les zones inondées vierges quelque soit le niveau de l'aléa et les zones soumises à un aléa fort à très fort, quelle que soit la nature de l'occupation des sols,
- les zones bleues qui correspondent aux zones urbanisées soumises à un aléa.



Figure 3 : Plan de zonage du risque inondation (source : PPRi)

Les aménagements hydrauliques de l'Yzeron ont pour objectif d'écouler une crue trentennale (équivalente à celle de 2003) sans débordement. Au delà de cette crue, les biens et les personnes restent vulnérables. Une protection jusqu'à la crue centennale sera possible ultérieurement avec la création de barrages situés à Francheville et à Tassin-la-Demi-Lune.

Au delà de la réduction de la largeur de la RD342 et de la suppression de la bretelle, l'élargissement de l'Yzeron a pour conséquence la suppression de la passerelle de franchissement de l'Yzeron au droit du chemin de Montray. Le SAGYRC prévoit cependant de construire une nouvelle passerelle en lieu et place de l'actuelle.

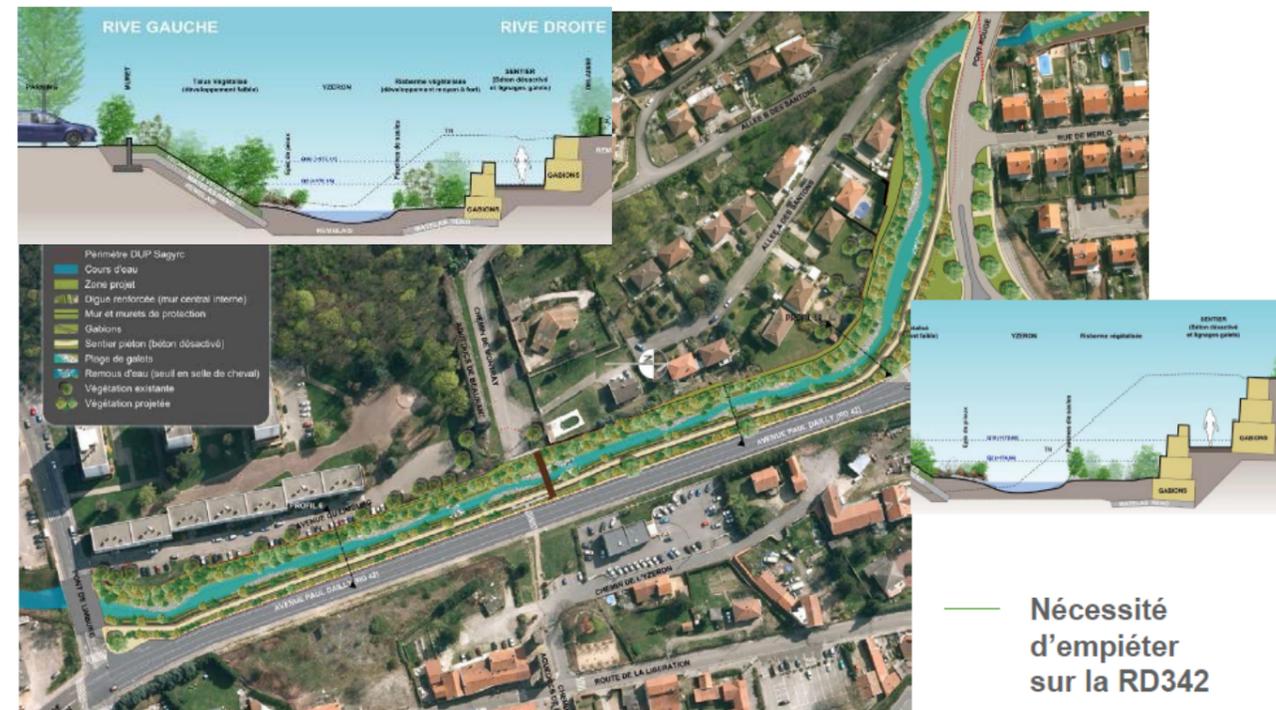


Figure 4 : Plan d'aménagement de l'élargissement de l'Yzeron dans le secteur de Beaunant (source : SAGYRC)

L'opération d'élargissement de l'Yzeron a aussi pour objectif de restaurer la qualité écologique de la rivière, aujourd'hui très artificialisée.



Figure 5 : Visuels de l'état actuel et du projet de la restauration de l'Yzeron (source : SAGYRC)

## 2.2.2. LE DOUBLEMENT DU COLLECTEUR D'ASSAINISSEMENT DE L'YZERON

Outre les travaux d'élargissement de l'Yzeron, une autre importante opération de travaux est prévue dans le secteur de Beaunant avant les travaux de réaménagement de la voirie : le doublement du collecteur d'assainissement de l'Yzeron. Ce collecteur couvre un bassin versant d'une superficie d'environ 4 000 ha, quatorze communes y sont raccordées.

Victime de défauts importants, le collecteur d'assainissement fait l'objet d'un programme global phasé dans le temps comprenant, d'une part, la création d'un deuxième collecteur, et d'autre part, la réhabilitation de l'existant.

Ce programme de travaux vise à répondre aux objectifs suivants :

- Restaurer la qualité de la rivière et préserver ses usages.
- Retrouver une capacité pour le collecteur acceptable en temps de pluie.
- Restaurer des conditions d'exploitation acceptables pour les équipes et respectueuses du milieu.

À ce jour différentes actions ont déjà été réalisées – Cf. figure suivante.

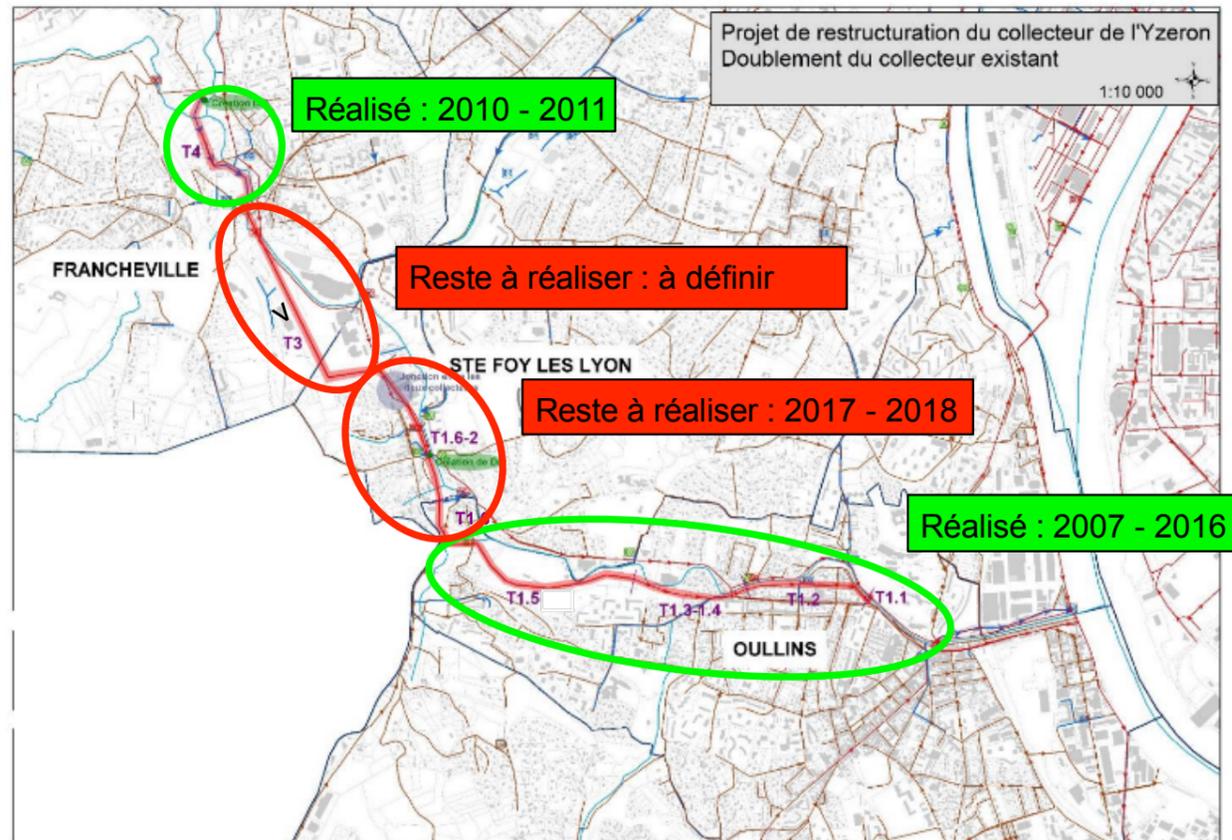
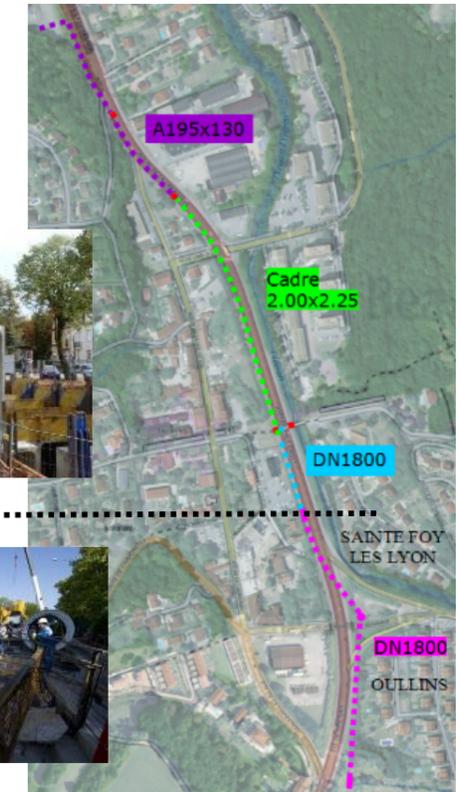


Figure 6 : Programmation des travaux du doublement du collecteur de l'Yzeron (source : Direction de l'Eau / Métropole de Lyon)

Dans le secteur de Beaunant, le collecteur existant passe sous la RD342. Le deuxième collecteur sera réalisé en partie en micro-tunnelier et en partie en tranchée ouverte.

Technique : **tranchée ouverte**  
 Longueur: 610 ml  
 Type de canalisation : A 195x130 et cadre de 2x2,2 m



Technique : **micro-tunnelier**  
 Type de canalisation : circulaire (diamètre 1800 mm)  
 Longueur = 305 m



Figure 7 : Plan des travaux du doublement du collecteur dans le secteur de Beaunant (source : Direction de l'Eau / Métropole de Lyon)

### 2.2.3. L'ANNEAU DES SCIENCES

L'Anneau des Sciences est un projet de réorganisation des déplacements de la Métropole – voir sur le site internet de la Métropole : <https://www.grandlyon.com>, rubrique « une métropole de projets », page « Anneau des Sciences ».

Ce projet comprend notamment le bouclage du périphérique avec une infrastructure routière enterrée qui sera connectée sur la RD342 avec une porte située au sud du secteur de Beaunant. Cette nouvelle configuration du réseau viaire aura un effet favorable de report d'une partie du trafic local sur la nouvelle infrastructure d'Anneau des sciences. Les voies structurantes comprises dans le périmètre « protégé » par l'Anneau des sciences seront requalifiées au profit des modes doux.

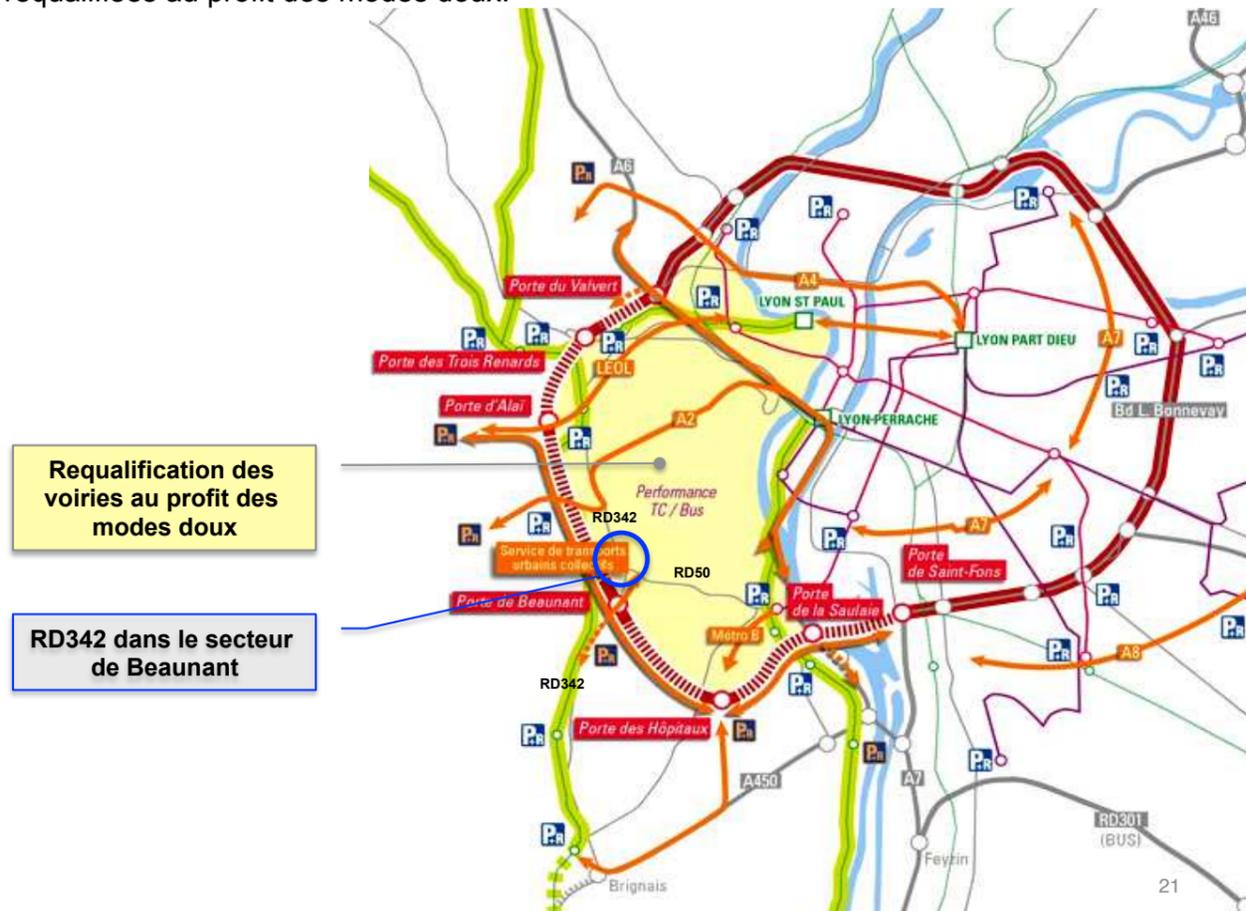


Figure 8 : Plan synoptique du projet de l'Anneau des Sciences (source : Métropole de Lyon)

Comme on le repère sur le plan synoptique ci-dessus, la RD342 dans le secteur de Beaunant est comprise dans le périmètre délimité par le périphérique appelé à être apaisé en termes de trafic avec notamment une requalification des voiries au profit des modes doux et des transports en commun dans le cadre de l'opération d'Anneau des Sciences.

### 3. Le diagnostic

#### 3.1. Urbanisme et paysage

La RD342 est une voirie de plus de 9 km qui relie l'A450 à Brignais, au sud, jusqu'à l'Etoile d'Alaï à Tassin la Demi-Lune, au nord. Dans le secteur de Beaunant, elle est reliée à la RD50 qui permet les itinéraires vers Oullins à l'Est et Chaponost à l'Ouest. Sa connexion avec l'avenue de Limburg relie ce secteur de Beaunant au centre de Sainte-Foy les Lyon

La RD342 est à 2x1 voie sur tout son linéaire à l'exception du secteur de Beaunant où elle est à 2x2 voies entre la RD50 et le Chemin des Razes.

Dans sa partie sud, la RD342 est fonctionnelle, elle dessert principalement des zones d'activités. Le vallon vert et étroit de la chapelle de Beaunant marque géographiquement une porte d'entrée naturelle de la ville. La RD s'inscrit ensuite en fond du vallon habité de l'Yzeron, puis se prolonge au nord en boulevard urbain de faubourg.

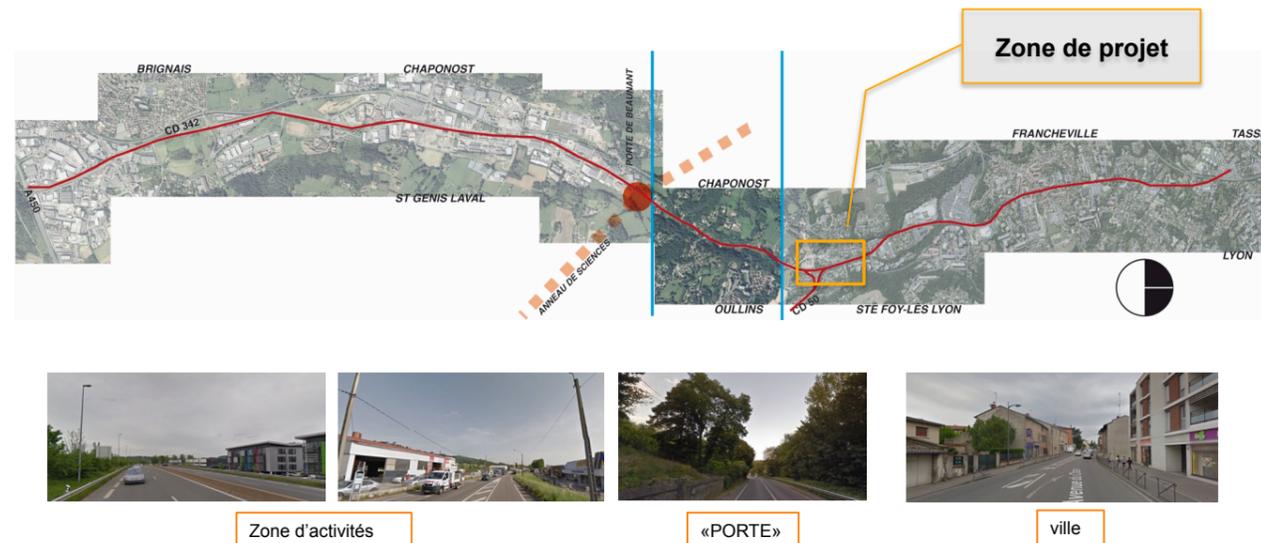


Figure 9 : Les différentes séquences de la RD342 (source : Passagers des Villes)

La RD342 a été aménagée dans le lit de l'Yzeron sur plus de 400 m, entre les carrefours de la RD50 et de l'avenue de Limburg. Au nord de la RD50, cette voirie est quasiment à niveau avec les terrains en rive Ouest. Par contre au sud de la RD50, elle est située en remblai de près de 6 m par rapport au terrain naturel.

Prouesse architecturale, œuvre majeure de l'aqueduc du Gier, le pont siphon de Beaunant marque le site de son empreinte patrimoniale : ses 30 arches, dont la moitié a survécu, permettaient au siphon de l'Yzeron, avec ses 12 tuyaux de plomb, de traverser une vallée large de 2,6 km et profonde de 140 m, surpassant en cela le célèbre Pont du Gard. Cet ouvrage est protégé au titre des monuments historiques. Il constitue une « couture » est/ouest, transversale à la RD342 et à la rivière.



Figure 10 : Vue aérienne sur la RD342 et l'aqueduc du Gier (source : Google maps)

Le quartier de la route de la Libération, installé au pied du relief sur la rive ouest de l'Yzeron représente un lieu de vie « à part » lié historiquement au passage d'une voie principale nord/sud. Il constitue une centralité avec ses commerces de proximité. Ce quartier a récemment connu des opérations de logements collectifs qui viennent renouveler et densifier son tissu urbain.

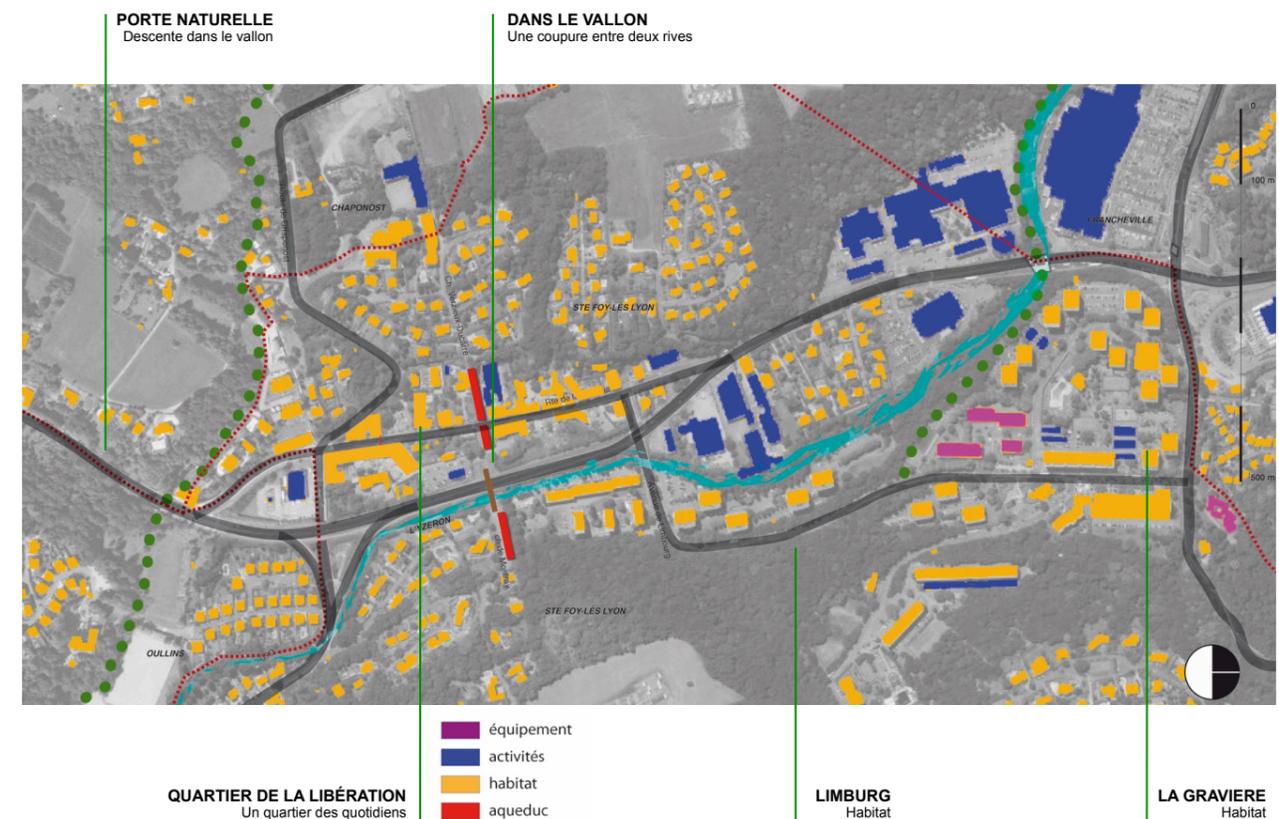


Figure 11 : Cartographie du tissu urbain du secteur de Beaunant (source : Passagers des Villes)

### 3.2. Déplacements

L'avenue Paul Dailly (nom de la RD342 entre la RD50 et l'avenue de Limburg), avec ces 2x2 voies, a une configuration très routière d'autant plus marquée que ses rives ne sont pas bâties. La vitesse limitée à 70 km/h sur cet axe routier renvoie clairement à l'automobiliste le message qu'il circule sur une voirie située hors agglomération.

La grande largeur de la voirie vient renforcer l'effet de coupure urbaine de l'Yzeron qui isole les zones résidentielles du Merlo et des Santons situés à l'Est du quartier de la Libération situé à l'Ouest.



Figure 12 : Vue sur la RD342 et la traversée piétonne du chemin de Montray (source : Google street)

La traversée piétonne située au droit de la passerelle sur l'Yzeron et du chemin de Montray est la plus utilisée pour traverser la RD342. Elle est protégée par des feux tricolores qui - sur appel des piétons - arrêtent le trafic.



Figure 13 : Vue sur la passerelle de l'Yzeron et la traversée piétonne du chemin de Montray (source : Google street)

L'aménagement de la RD342 dans le secteur avait probablement pour objectif de dévier le trafic de la route de Libération sur une nouvelle voirie de contournement. Aussi, l'aménagement d'un carrefour dénivelé avec la RD50 de type demi-diffuseur est surprenant dans la mesure où une partie du trafic de transit doit nécessairement passer sur la route de Libération (notamment les flux RD342 Nord > Oullins et RD342 Nord > Chaponost). Tous les mouvements entre les directions de Brignais, Oullins, Chaponost, Sainte-Foy Lès Lyon et Francheville sont possibles, mais dans un système d'échanges complexe et peu visible constitué par 6 carrefours (4 sur la RD342 et 2 sur la route de la Libération). De fait, les trafics sont dissymétriques sur la RD342 et la route de la Libération entre les sens nord/sud et sud/nord – Cf. figure n°17.

La hiérarchie des voies du secteur est repérée sur la cartographie ci-après. Celle-ci met en évidence le fonctionnement complexe et peu rationnel du plan de circulation. Du fait du « demi » carrefour RD342/RD50, la route de la Libération demeure une voie de liaison entre pôles alors qu'elle devrait être une voie de liaison inter-quartiers.



Figure 14 : Cartographie du réseau viaire du secteur – Etat actuel

La RD342 et la RD50 sont classées par l'Etat « Routes à grande circulation » (RGC). Les routes à grande circulation permettent notamment d'assurer la circulation des transports exceptionnels, nécessaires à l'activité économique du territoire. La RD342 permet la desserte de Lyon et de son agglomération principalement via l'ex-RD307 à Tassin-la-Demi-Lune, l'ex-RD75 à Francheville, la RD50 et l'A450, ainsi que les mouvements de transit nord-sud. La RD50, quant à elle, est un axe moins fréquenté mais elle permet néanmoins les échanges avec Lyon, notamment la desserte du secteur de Gerland via la RD486, le Pont de la Mulatière et le Pont Pasteur.

Comme on peut le voir sur la vue ci-après, le carrefour dénivelé entre la RD342 et la RD50 accentue l'effet de coupure urbaine avec son vocabulaire de voirie rapide interurbaine (ouvrage d'art, panneaux publicitaires et panneaux de signalisation).



Figure 15 : Vue sur le carrefour dénivelé RD342/RD50

Ni la RD342, ni la RD50 ne sont pourvues en aménagement cyclable.

La route de la Libération – voie nord/sud historique – est étroite (gabarit de 10 à 12 m entre les façades). Elle est à double sens de circulation avec une file de stationnement. Ses trottoirs sont très étroits. Elle est empruntée par la ligne de bus TCL n°14 – Cf. ci-après.



Figure 16 : Vue la route de la Libération (source : Google street)

Une campagne de comptages automatiques a été réalisée du 31 mars au 6 avril 2016. Une enquête origine-destination a été menée en parallèle sur les deux périodes de pointe du matin et du soir le jeudi 7 avril 2016 pour identifier les origines et destinations des usagers empruntant la RD342 dans le sens Nord-Sud et Sud-Nord.

Les niveaux de trafic sont d'environ :

- 20.000 véhicules par jour sur la RD342 ;
- 15.000 véhicules par jour sur la section Est de la RD50 (Oullins) ;
- 8.500 véhicules par jour sur la section Ouest de la RD50 (route de Chaponost) ;
- 7.600 véhicules par jour sur l'avenue de Limburg ;
- 6.000 véhicules par jour sur la route de la Libération ;

L'analyse de la cartographie des trafics dans chaque sens ci-dessous montre un déséquilibre des trafics Nord/Sud sur la route de la Libération et la RD342 entre la RD50 et l'avenue de Limburg. Ainsi, le trafic sur la route de la Libération comprend une part de transit d'environ 3.500 véh/jour (400 véh à l'heure de pointe du soir). Cette dysmétrie des trafics Nord/Sud s'explique par des mouvements non autorisés ou possibles dans les carrefours RD342/RD50 (seulement deux mouvements possibles) et RD342/avenue de Limburg (deux mouvements non autorisés).

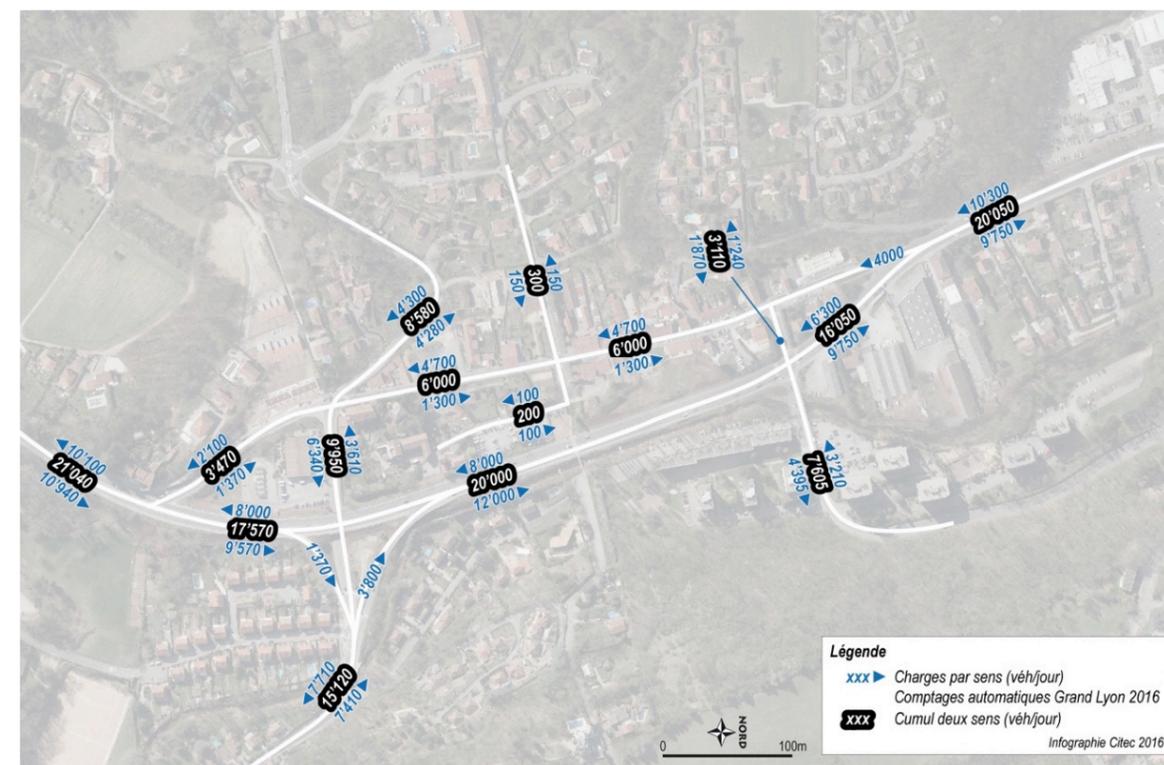


Figure 17 : Cartographie des trafics – état actuel (source : CITEC)

L'analyse des trafics aux heures de pointe du matin et du soir montre que les trafics sur la RD50 sont pendulaires (caractéristique des trajets domicile / travail) sur l'itinéraire Chaponost <-> Oullins : en direction d'Oullins le matin et en direction de Chaponost le soir.

Le réseau viaire du secteur n'est pas saturé, aucune congestion de trafic n'étant constatée.

Quelques générateurs de déplacements piétons sont à noter dans le secteur de Beaunant :

- des commerces de proximité situés route de la Libération ;
- des parkings dont les accès sont situés le long de la route de la Libération ;
- l'école et l'hypermarché situés au nord du périmètre d'étude peuvent justifier des parcours N-S ou S-N à partir des secteurs résidentiels situés autour de la RD342 et de la route de la Libération ;
- les circuits touristiques qui passent par l'aqueduc de Beaunant.

Etant donné l'effet de coupure de la RD342, les deux traversées piétonnes situées avec les croisements de l'avenue de Limburg et du chemin de Montray sont essentielles pour assurer les liaisons piétonnes.

La ligne de désir située en rive gauche de l'Yzeron repérée sur la figure ci-dessous correspond à la voie de desserte en impasse des résidences de l'avenue de Limburg. Il semble en effet que les piétons n'utilisent pas les trottoirs de la RD342 qui sont très insécurisants compte tenu du trafic et des vitesses parfois excessives.



Figure 18 : Cartographie des déplacements piétons – état actuel (source : CITEC)

Bien que le carrefour dit de « Chaponost » entre la RD50, la route de la Libération et la route de Chaponost soit très inconfortable pour tous les usagers et qu'il soit considéré dangereux, son accidentologie est relativement faible.

Les bretelles RD50 / RD342 semblent aussi dangereuses à leur intersection avec les zones résidentielles du Merlo et des Santons, mais là aussi l'accidentologie constatée est relativement faible.

Le secteur est bien couvert par le réseau des transports en commun lyonnais (TCL).

Une seule ligne TCL (la 14) emprunte la route de la Libération pour desservir le cœur du quartier de Beaunant, avec une faible fréquentation sur l'arrêt « Maison de l'Aqueduc ».

Une seule ligne TCL (la C19) sur la RD342, mais au nord du carrefour de Limburg.

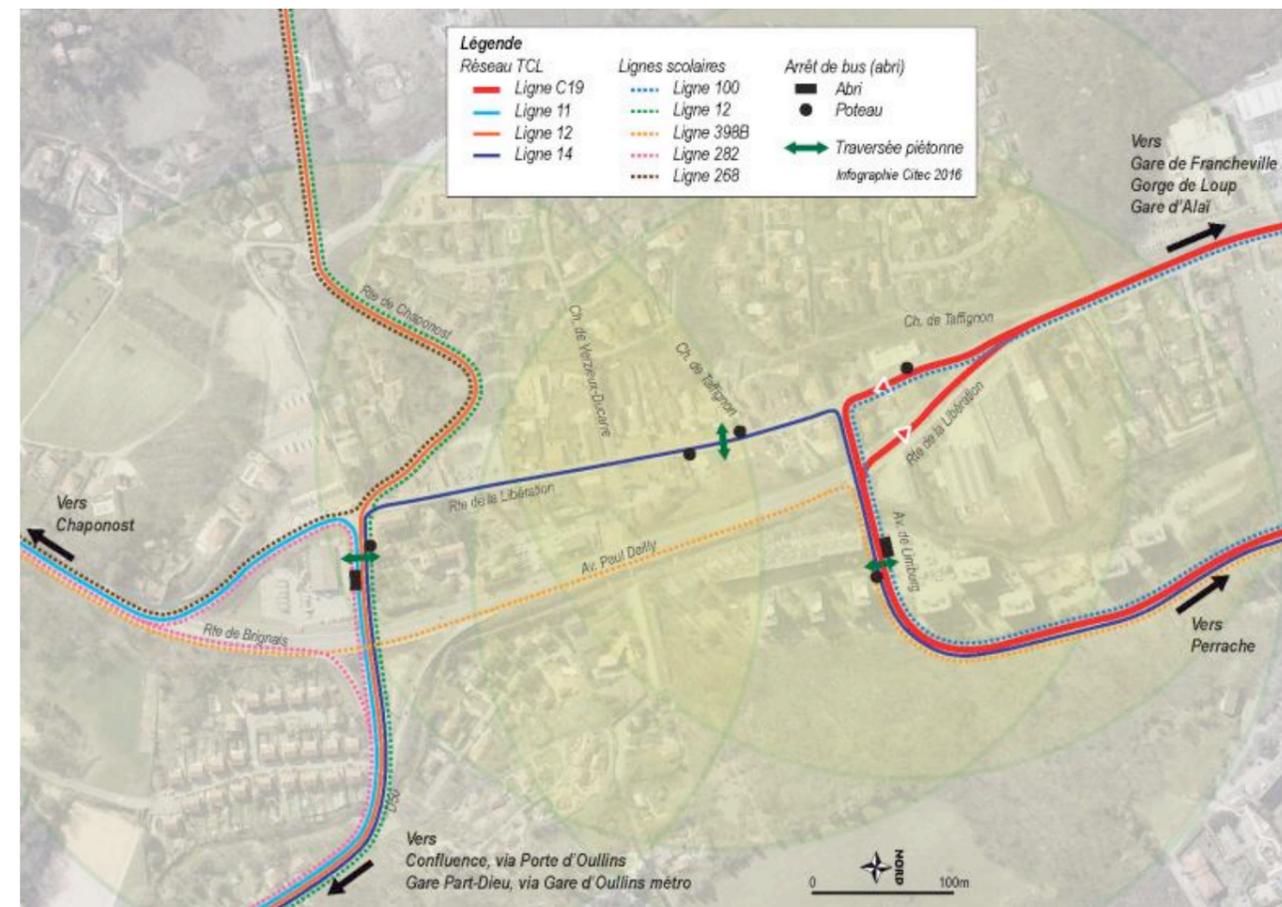


Figure 19 : Cartographie des lignes de transport en commun – état actuel (source : CITEC)

### 3.3. Synthèse du diagnostic

L'aménagement de la RD342 dans le secteur de Beaunant a constitué une déviation de la route de la Libération. Cependant, du fait d'un « demi » carrefour avec la RD50, une partie du trafic de transit continue à passer sur la voie historique.

En outre, cette voirie a pour effets :

- d'aggraver la coupure urbaine déjà constituée par l'Yzeron ;
- de dégrader la qualité paysagère du vallon ;
- d'augmenter le risque inondation du fait de son emprise dans le lit majeur de la rivière.

Les contraintes du secteur sont nombreuses et fortes :

- La trame viaire est complexe avec un carrefour situé au croisement de 3 communes ;
- La RD342 et la RD50 sont des voies de passage des convois exceptionnels ;
- Le secteur est inondable ;
- Le secteur est urbanisé, les emprises de la voirie sont contraintes ;
- Avec l'aqueduc de Beaunant, le secteur est protégé au titre des monuments historiques.

## 4. Les enjeux et objectifs poursuivis

### 4.1. Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) de la Métropole de Lyon

La Métropole de Lyon s'est engagée depuis plusieurs années dans une politique visant à inciter à l'usage du vélo et à faciliter la marche sur le territoire de l'agglomération au travers de deux plans « modes doux ». Le bilan est très positif :

- La pratique de la marche représente plus d'un tiers des déplacements sur le territoire métropolitain ce qui fait de la Métropole de Lyon l'une des agglomérations européennes où l'on marche le plus.
- La pratique du vélo a été multipliée par 3 depuis 2005, grâce notamment à la multiplication par 3 aussi du linéaire des aménagements cyclables.

L'expression « Modes actifs » permet de regrouper tous les modes de déplacement dans la rue sans autre apport que l'énergie humaine. Ces modes de déplacement doivent être pensés en lien étroit et complémentaire avec les transports collectifs, le covoiturage, l'autopartage ou l'utilisation du taxi. Le nouveau Plan d'Actions pour les Mobilités Actives s'inscrit donc dans une stratégie d'action globale et partagée. Ce plan vise aussi la mise en accessibilité de la voirie au sens de la loi Handicap de 2005.

Dans le cadre de la programmation pluriannuelle d'investissements (PPI) 2015-2020, la Métropole a retenu de nombreuses opérations de voirie favorisant la marche et le vélo pour un budget global de 160 M€ sur l'ensemble de l'agglomération.

### 4.2. Les objectifs concernant la RD342 dans le secteur de Beaunant

Les objectifs poursuivis par la Métropole de Lyon pour le projet de réaménagement de la RD342 dans le secteur de Beaunant se déclinent de la manière suivante :

- Reconfigurer du plan de circulation du secteur en soulageant la route de la Libération du trafic de transit RD342 Nord > Oullins et Chaponost
- Réaménager le carrefour RD342/RD50 pour une meilleure qualité fonctionnelle, urbaine et paysagère
- Requalifier la RD342 reconstituant une trame verte de fond de vallon
- Aménager l'itinéraire cyclable structurant reliant Oullins à Francheville défini au Plan modes doux

**Ce projet constitue l'opportunité d'une véritable requalification urbaine et paysagère du secteur améliorant le cadre de vie des riverains et la mobilité du Val d'Yzeron.**

## 5. Les scénarios d'aménagement de la RD342

On présente successivement les scénarios de réaménagement du carrefour de la RD342 avec la RD50, puis ceux de la section courante de la RD342 dans le secteur de Beaunant.

### 5.1. Les scénarios de réaménagement du carrefour RD342/RD50

Deux familles de scénarios ont été étudiées :

- le scénario de maintien du carrefour dénivelé (A) ;
- les scénarios de mise à niveau du carrefour (B), de type giratoire ou de type carrefour en croix avec feux tricolores.

#### 5.1.1. SCENARIO DE MAINTIEN DU CARREFOUR DENIVELE (A)

La suppression de la bretelle dans le cadre des travaux d'élargissement de l'Yzeron aurait pour conséquence de reporter le trafic RD50 Oullins > RD342 Nord sur la route de la Libération. Cette configuration n'apparaissant pas acceptable pour les habitants du quartier de la Libération si elle devait se prolonger dans le temps, le scénario « a minima » consiste à rétablir cette bretelle sur la rive réaménagée de l'Yzeron.



Figure 20 : Cartographie du réseau viaire – scénario de maintien du carrefour dénivelé

#### 5.1.2. SCENARIOS DE MISE A NIVEAU DU CARREFOUR (B)

En l'état actuel, la différence de niveau entre la RD342 et la RD50 à leur croisement est de 5,2 m.

Quelque soit le scénario de carrefour giratoire ou à feux, la mise à niveau du carrefour entre la RD342 et la RD50 nécessite d'abaisser localement la RD342 et de remonter la RD50 pour les mettre au même niveau à leur croisement. Il est proposé d'abaisser le profil en long de la RD342 de 2,4 m au droit de la RD50. Il s'agit d'une « côte mal taillée » qui permet :

- De ne pas trop creuser le profil en long de la RD342 (pente maxi de 6% au lieu de 2% actuellement) ;
- De ne pas venir créer un nouveau point bas de la RD342 (le point bas situé au droit de la traversée piétonne du Chemin de Montray est inchangé, ainsi le réaménagement de voirie n'a pas d'incidence sur le débordement de l'Yzeron) ;
- De ne pas trop remonter la RD50 (+ 2,8 m).

Ce profil en long implique un reprofilage de la RD342 sur près de 220 m et un reprofilage de la RD50 sur près de 150 m.

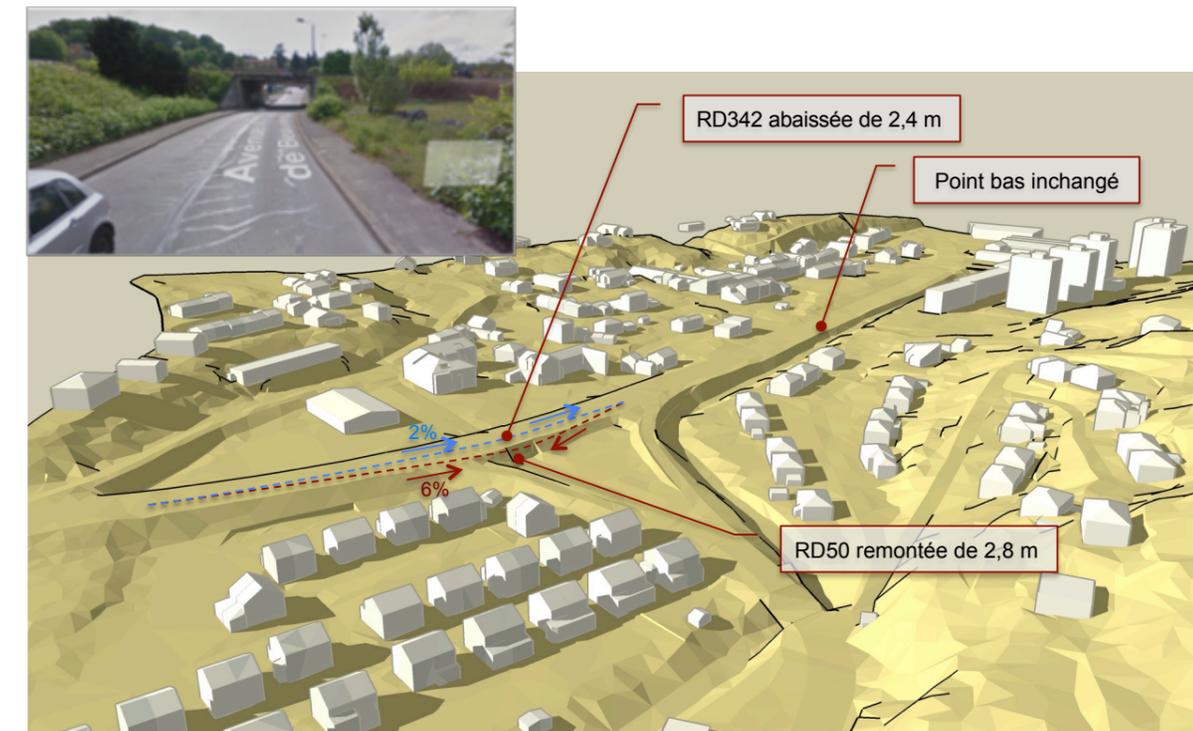


Figure 21 : Vue 3D du secteur – principe de mise à niveau des RD342 et RD50 à leur croisement

### Scénario de carrefour giratoire (B1)

Pour la bonne giration des poids lourds, notamment des convois exceptionnels, le rayon intérieur de l'anneau du giratoire est de 16 m. La chaussée sera de 6,5 m avec une surlargeur de 1,5 m avec marquage pictogramme vélo.

Pour ne pas impacter le domaine privé en rive Ouest, et compte tenu de l'emprise importante du carrefour giratoire, il est proposé de désaxer la RD342 vers l'Est.

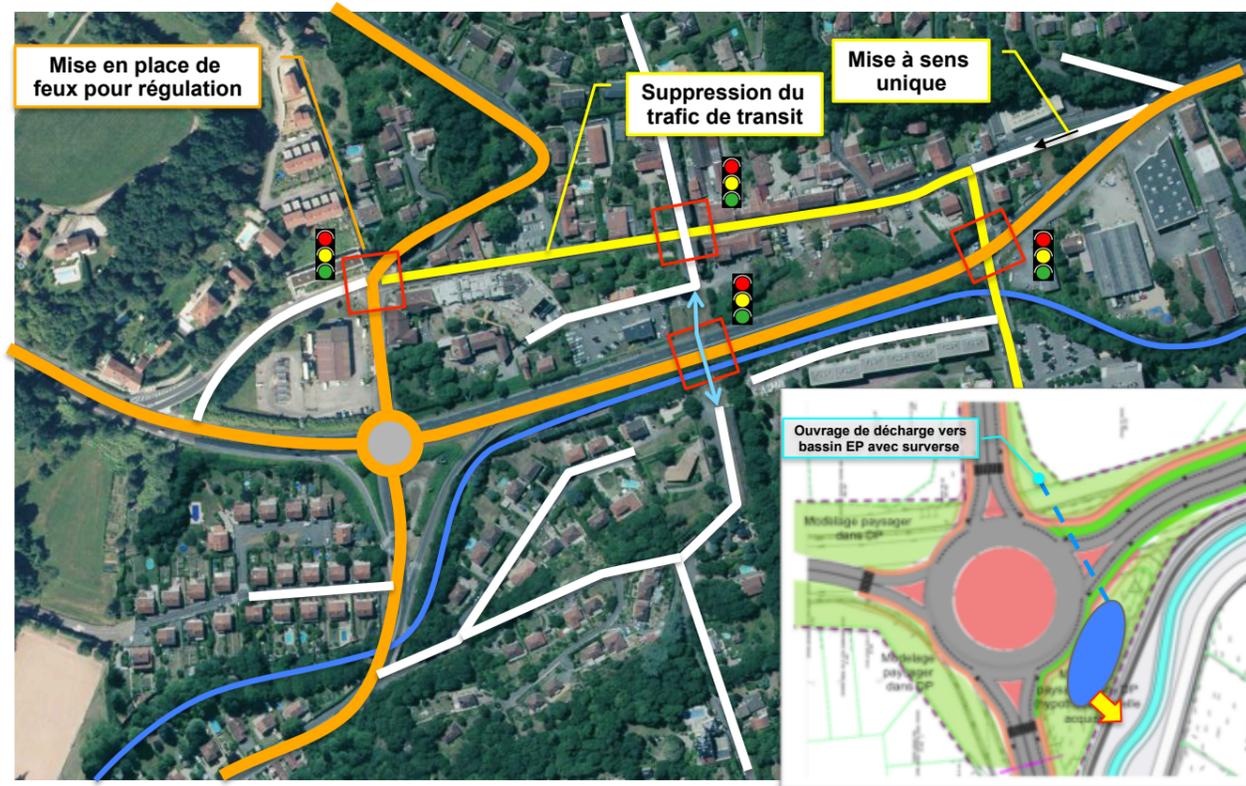


Figure 22 : Cartographie du réseau viaire – scénario de carrefour giratoire

### Scénario de carrefour en croix avec feux (B2)

Compte tenu du niveau de trafic dans le carrefour, des voies dédiées de « tourne à gauche » sont nécessaires dans le carrefour sur la RD342 et la RD50. Elles permettent le bon écoulement des mouvements « tournants » dans le carrefour.

Avec trois voies et des aménagements cyclables, les traversées piétonnes du carrefour ont une longueur supérieure à 12 m, elles doivent donc être protégées par un îlot.

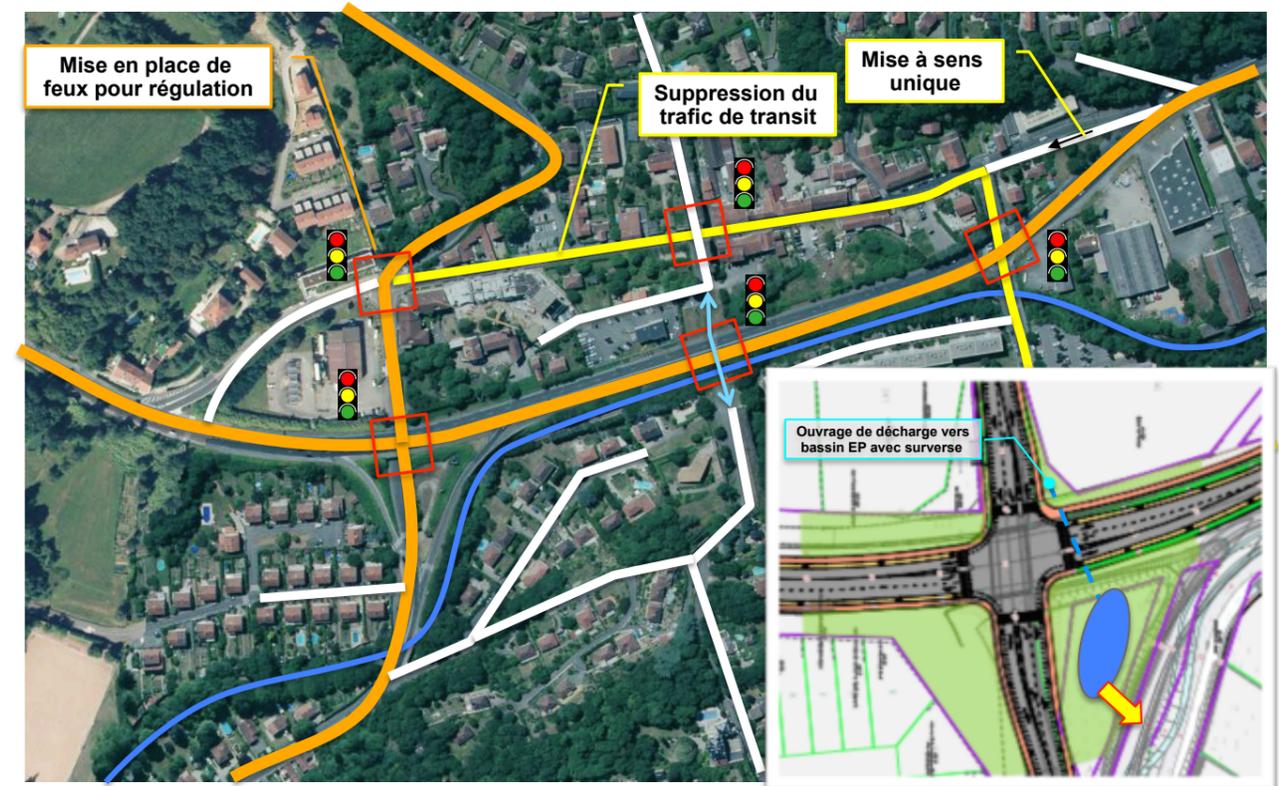


Figure 23 : Cartographie du réseau viaire – scénario de carrefour en croix avec des feux

### La reconfiguration du plan de circulation du secteur

Quelque soit le scénario « giratoire » ou « à feux », le carrefour à niveau permettra de gérer tous les mouvements tournants entre la RD342 et la RD50. Ainsi, la route de la Libération pourra être libérée de son trafic de transit et avoir un nouveau statut de voirie « apaisée » de liaison inter-quartier plus conforme à sa configuration urbaine.

Cette évolution du plan de circulation nécessite néanmoins la mise en place de feux tricolores sur la carrefour dit de Chaponost afin de réguler la circulation sur la route de la Libération.

Par ailleurs, il est proposé de rendre confidentielle les sections nord et sud de la route de la Libération :

- au sud de la RD50 : soit en mettant la voie à sens unique nord > sud avec un fonctionnement en boucle, soit en maintenant le double sens sans mouvement séquent dans le carrefour avec la RD342 ;
- au nord de l'avenue de Limburg en maintenant le sens unique Nord > Sud.

### 5.1.3. ANALYSE COMPARATIVE DES SCENARIOS DE CARREFOUR RD342/RD50

Le tableau ci-dessous présente l'analyse comparative des scénarios.

Critères	<b>A. Maintien du carrefour</b>	<b>B1. Giratoire</b>	<b>B2. Carrefour à feux</b>
Circulation automobile	Aménagement non adapté à la configuration urbaine, ne permet pas de réguler le trafic, carrefour qui reste incomplet	Aménagement pas adapté à la configuration urbaine, ne permet pas de réguler le trafic	Aménagement adapté à la configuration urbaine, permet de réguler le trafic et cohérent avec carrefours amont et aval
Cycles	Maillage possible avec piste en rive Est sur RD342	Maillage, mais allongement des parcours	Maillage avec confort et sécurité
Piétons	Idem existant	Maillage, mais allongement des parcours	Maillage avec confort et sécurité
Transport en commun	Idem existant	Balan de caisse peu apprécié	Possibilité de priorisation des bus dans les carrefours
Passage des convois exceptionnels	Maintien des convois sur la route de la Libération	Suppression des convois sur la route de la Libération	Suppression des convois sur la route de la Libération Implique le démontage des feux lors du passage des grands convois
Cadre de vie	Idem existant	Réduction de l'effet de coupure Apaisement circulation de la route de Libération	Forte réduction de l'effet de coupure Apaisement circulation de la route de Libération
Dév. urbain	Limité	Favorable à des opérations immobilières	Très favorable à des opérations immobilières
Risque inondation	Idem existant	Pas d'aggravation avec l'ouvrage de décharge hydraulique	Pas d'aggravation avec l'ouvrage de décharge hydraulique

Figure 24 : Tableau d'analyse comparative des scénarios du carrefour

Au regard des enjeux mis en avant, le scénario « a minima » de rétablissement de la bretelle du carrefour n'est pas satisfaisant : il ne résout pas la coupure urbaine et ne supprime pas le trafic de transit du quartier de la Libération.

Le carrefour giratoire appartient à un vocabulaire « routier » de voirie hors agglomération, il n'est pas adapté au contexte urbain du secteur.

Le scénario du carrefour à feux est privilégié à ce stade par la Métropole et ses partenaires. Au delà de son caractère « urbain », il présente l'avantage d'être plus confortable pour la circulation des cycles. Par ailleurs, un carrefour à feux permet de réguler le trafic et, le cas échéant, de prioriser le passage des transports en commun.

Pour que les scénarios de mise à niveau du carrefour n'aggravent pas le risque d'inondation, il est proposé de créer un ouvrage de décharge hydraulique qui passe sous la RD342 pour faire transiter les eaux en cas de débordement de l'Yzeron en rive droite avec un rejet à la rivière en passant par un bassin de gestion des eaux pluviales – Cf. figures 22 et 23.

### 5.2. Les scénarios de réaménagement de la section courante de la RD342

La section dite « courante » de la RD342 à réaménager comprend la RD342 entre la RD50 et l'avenue de Limburg, soit un linéaire d'environ 440 m.

Les études de trafic montrent que la mise à 2x1 voie de la RD342 permet d'écouler le trafic du secteur dans de bonnes conditions. Une chaussée de 6,5 m de largeur est nécessaire pour la circulation des transports en commun, ainsi que des transports exceptionnels.

Compte tenu de la configuration urbaine (absence de front bâti en rive de l'Yzeron), l'aménagement d'un trottoir n'apparaît pas nécessaire en rive Est. Précisons que le projet d'élargissement de l'Yzeron prévoit un cheminement piéton en rive droite de la berge. Par contre, un trottoir est indispensable sur l'autre rive.

Il est proposé une frange paysagère en rive Ouest pour marquer le paysage naturel du vallon.

Les variantes d'aménagement de la section courante portent ainsi essentiellement sur le type d'aménagement cyclable possible. Ont été étudiés les aménagements cyclables suivants :

- Pistes cyclables bilatérales
- Voie verte à l'Ouest
- Piste cyclable à l'Est

NB : L'aménagement en bandes cyclables n'est pas adapté au regard du trafic qui est supérieur à 12.000 v/j, trafic limite au delà duquel la circulation des cycles doit être séparée de la chaussée.

### 5.2.1. VARIANTE 1 - PISTES CYCLABLES BILATERALES

Les cyclistes circulent sur une piste cyclable sur chaque rive de la chaussée et dans le même sens que les voitures. Il s'agit d'un fonctionnement semblable à celui des bandes cyclables à la différence que les cyclistes ne roulent pas sur une sur largeur de la chaussée, mais sur une piste séparée de la chaussée par une bordure et avec un matériau différent. La largeur de la piste est de 1,6 à 1,8 m.

Un chemin piétonnier confortable de 2,5 m est aménagé en rive Ouest. Il est séparé de la chaussée et de la piste cyclable par une bande plantée généreuse de 3 m de largeur minimum.

Une bande végétalisée d'environ 2 m de largeur est aménagée en rive Est.

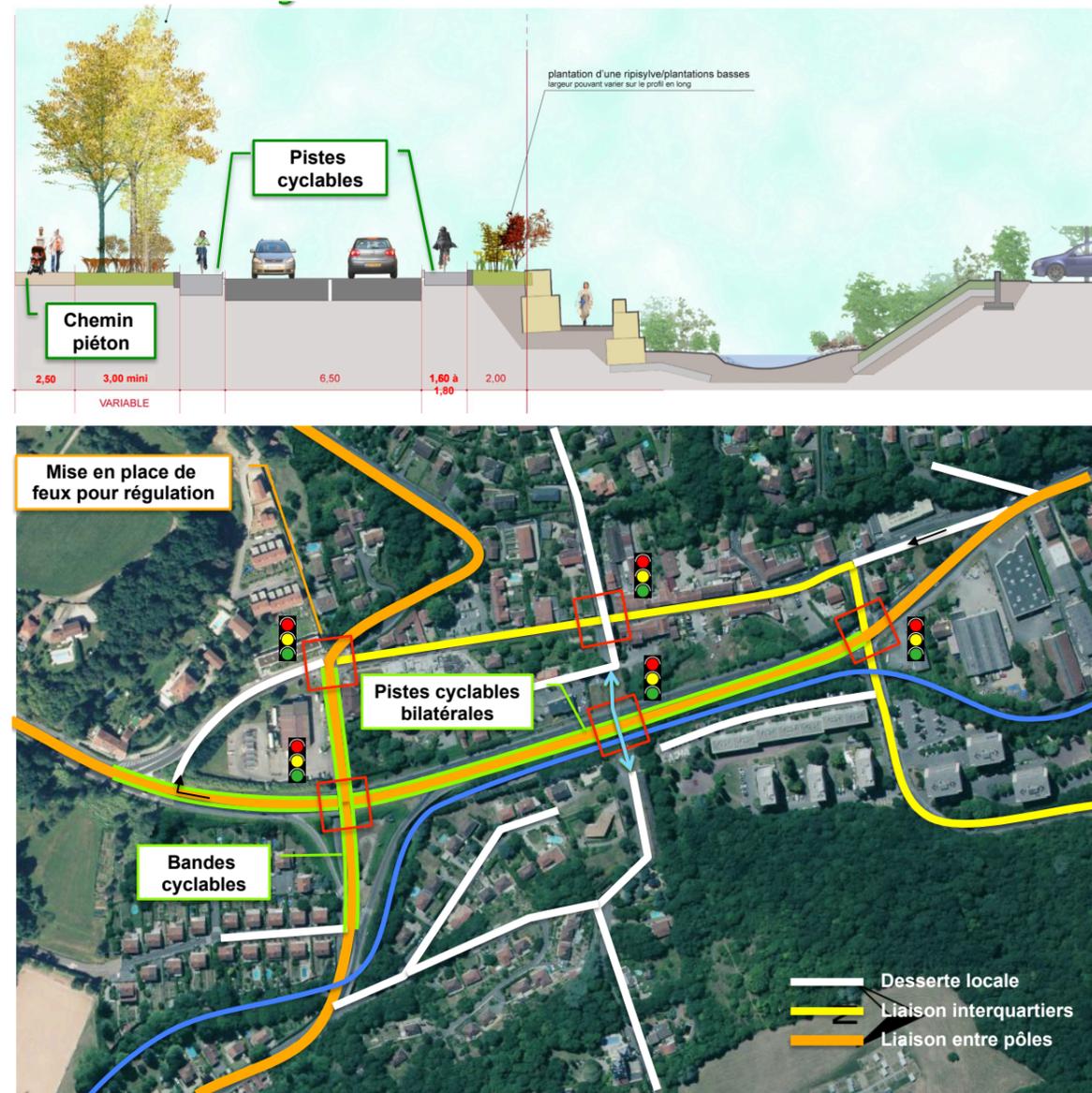


Figure 25 : Cartographie du réseau viaire – scénario de carrefour à feux et pistes cyclables sur l'avenue Paul Dailly

### 5.2.2. VARIANTE 2 - VOIE VERTE EN RIVE OUEST

Les cycles circulent sur une voie verte aménagée en rive Ouest. Elle est séparée de la chaussée par une bande plantée généreuse de 5,5 m de largeur minimum. La voie verte est un aménagement réglementé exclusivement réservé à la circulation mixte des vélos et des piétons (les véhicules motorisés sont interdits).

Une bande végétalisée d'environ 2 m de largeur est aménagée en rive Est.

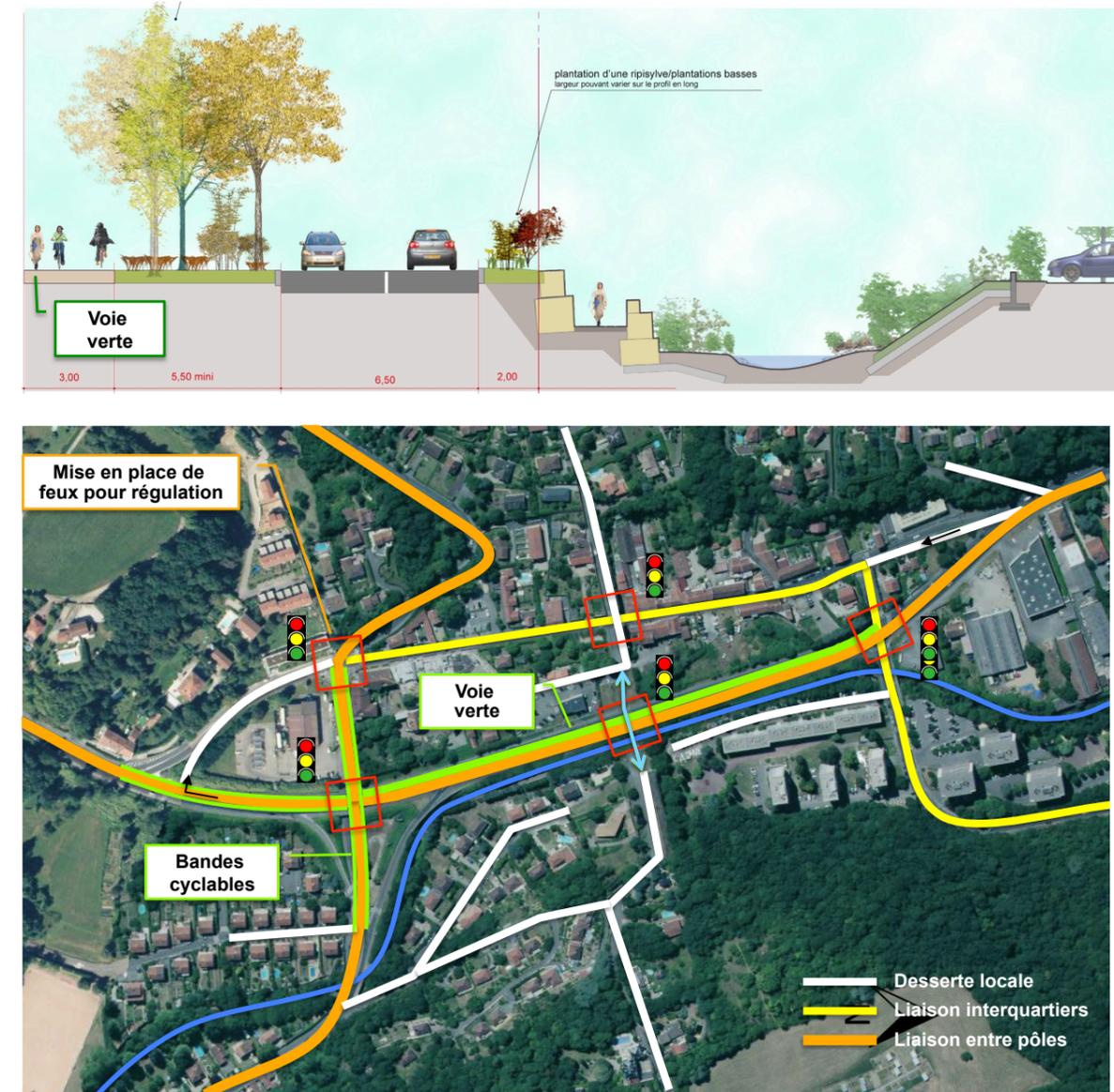


Figure 26 : Cartographie du réseau viaire – scénario de carrefour à feux et voie verte en rive Ouest sur l'avenue Paul Dailly

### 5.2.3. VARIANTE 3 – PISTE CYCLABLE EN RIVE EST

Les cyclistes circulent sur une piste cyclable bidirectionnelle aménagée en rive Est. Elle est séparée de la chaussée par une bande végétalisée de 1,5 m de largeur.

Il est proposé que cette piste cyclable longe la rive de l'Yzeron jusqu'à son raccordement avec la RD50. Ainsi, la piste serait raccordée sur la RD50 non pas dans le carrefour avec la RD50, mais avec le carrefour avec la rue du Merlo.

Un chemin piétonnier confortable de 2,5 m est aménagé en rive Ouest. Il est séparé de la chaussée et de la piste cyclable par une bande plantée généreuse de 3,5 m de largeur minimum.

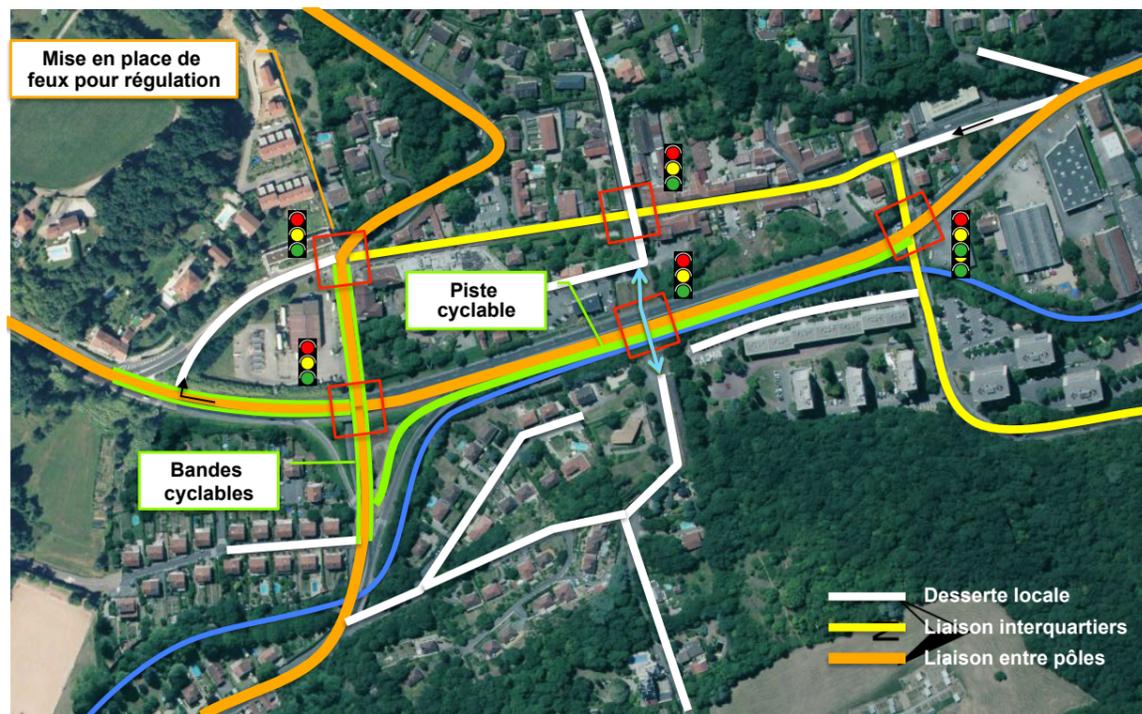
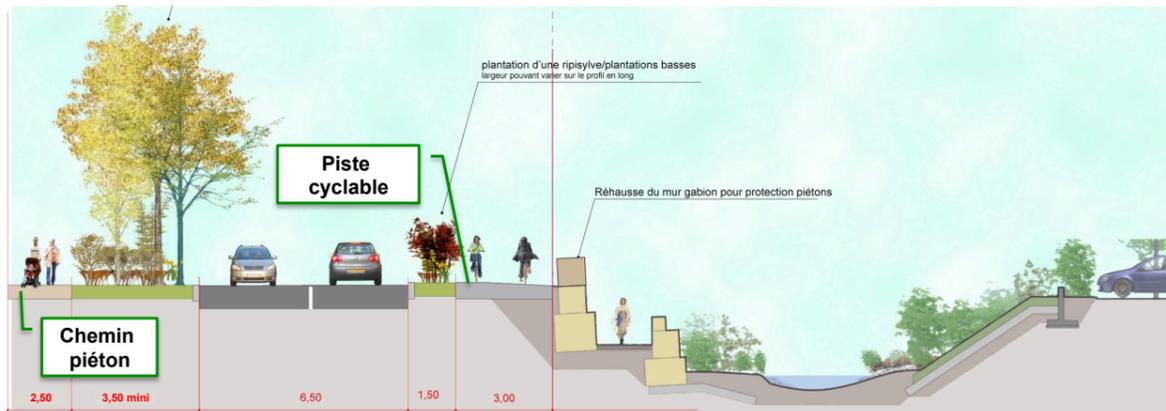


Figure 27 : Cartographie du réseau viaire – scénario de carrefour à feux et piste cyclable en rive Est sur l'avenue Paul Dailly

### 5.2.4. ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES DE LA SECTION COURANTE

Le tableau ci-dessous présente l'analyse comparative des variantes.

Critères	1. Pistes cyclables	2. Voie verte Ouest	3. Piste à l'Est
Circulation automobile	Pas d'effet de paroi comme dans les scénarios 2 et 3	Effet de paroi favorable au respect de la vitesse	Effet de paroi favorable au respect de la vitesse
Cycles	Continuité avec le couloirs bus mixte au nord	Aménagement approprié au contexte urbain	Itinéraire Oullins <-> RD342 Nord direct (sans passage dans le carrefour), mais quid de la continuité de l'aménagement cyclable au nord ? risque (faible) de conflit d'usage entre cycliste et piéton sur la piste cyclable
Cadre de vie	Voirie plus urbaine si traitement qualitatif des pistes	Voirie dans un écrin végétal	Voirie dans un écrin végétal

Figure 28 : Tableau d'analyse comparative des scénarios de la section courante de la RD342

Aucune des variantes n'est véritablement privilégiée à ce stade par la Métropole et ses partenaires.

## 6. Les emprises foncières nécessaires au projet

Le réaménagement de la RD342 en section courante ne nécessite pas d'emprise complémentaire.

Par contre, le réaménagement du carrefour RD342/RD50 avec sa mise à niveau nécessite des emprises complémentaires pour :

- d'une part, l'aménagement d'un bassin de gestion d'eaux pluviales ;
- d'autre part, l'aménagement de bandes cyclables sur la RD50.

### Parcelle n°97

Cette parcelle est située dans le délaissé de voirie situé entre la RD50 et la bretelle RD50 Oullins > RD342 Nord. Une bande de cette parcelle – côté Yzeron – est en cours d'expropriation par le SAGYRC. Le reste de la parcelle étant notamment nécessaire pour l'aménagement d'un bassin de gestion des eaux pluviales de voirie avant rejet à l'Yzeron, la Métropole de Lyon en fera l'acquisition.

### Parcelles n°AB1 et AB234

Bien qu'il soit proposé de réduire la largeur de la chaussée de la RD50 en section courante à 6,5 m, l'aménagement de bandes cyclables bilatérales de 1,2 m nécessite un élargissement de la voirie. Celui-ci est proposé en rive sud. Il se fera sur la parcelle 234 qui appartient à la Métropole de Lyon et sur une bande d'environ 2 m des parcelles AB1 et AB234. Cette emprise complémentaire de 2 m permettra aussi d'élargir le trottoir en rive nord de 1,7 à 2,0 m.



Figure 29 : Cartographie des besoins d'emprises foncières complémentaires

## 7. Les étapes du projet

Au terme de la présente concertation préalable, la Métropole de Lyon approuvera le bilan de cette concertation, ainsi que le programme de l'opération (choix des scénarios du carrefour et de la section courante). A cette même occasion, lors du Conseil de la Métropole du 18 septembre 2017, elle approuvera le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en vue de l'acquisition des emprises privées nécessaires à la réalisation du projet.

S'agissant d'un projet de modification d'infrastructure routière, la Métropole de Lyon saisira l'Autorité Environnementale dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas de l'article R. 122-3 du code de l'environnement pour savoir si le projet est soumis à étude d'impact environnementale ou non. Le cas échéant, le dossier d'enquête publique préalable à la DUP comprendra cette étude d'impact.

Le démarrage des travaux interviendra après la publication de l'arrêté préfectoral de déclaration publique (DUP) de la présente opération.

La figure ci-dessous présente les différentes étapes du projet (dates prévisionnelles).

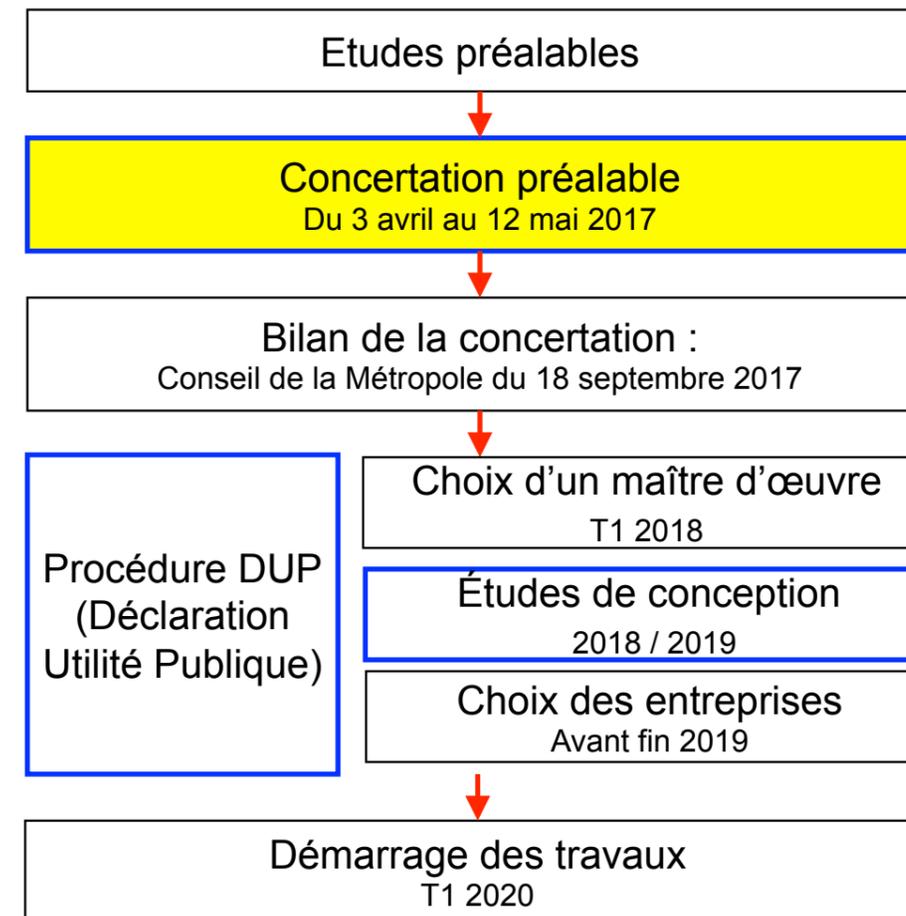


Figure 30 : Enchaînement des étapes du projet