



AF 25-016

Département du Rhône

**RD313 (PR10+000) - Projet de sécurisation du
carrefour RD313/VC « route de la Maletière »
au lieu-dit « Savatel »**

sur la commune de St Clément Sur Valsonne

Demande d'examen au cas par cas :

Annexe volontaire 4A : Notice nuisances



SOMMAIRE

1	Introduction	1
1.1	<i>Objet et de l'étude</i>	1
1.2	<i>Contexte du projet</i>	1
1.2.1	Localisation	1
1.2.2	Objectif du projet	1
1.2.3	Caractérisation technique	1
2	Etat initial	2
2.1	<i>Trafic actuel</i>	2
2.2	<i>Rappel réglementaire</i>	2
2.2.1	Classement sonore des voies (DDT du Rhône)	2
2.2.2	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement	2
2.3	<i>Les population exposées</i>	4
3	Impacts du projet	5
3.1	<i>En phase travaux</i>	5
3.2	<i>En phase d'exploitation</i>	5

1 INTRODUCTION

1.1 OBJET ET DE L'ÉTUDE

L'étude s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RD313 (PR10+000) du Département du Rhône pour identifier les impacts des aménagements envisagés sur les zones humides.

Cette étude est à joindre à la demande d'examen au cas par cas (Annexe volontaire) pour motiver la dispense d'évaluation environnementale (étude d'impact) au regard des faibles impacts et des mesures de compensation engagé pour respecter les prescriptions du SDAGE.

Elle se base sur les rapports :

- OXALIS-LIKEN du 17 avril 2025 qui dresse le diagnostic écologique de la zone (caractérisation des habitats et flore caractéristiques des zones humides) ;
- OXALIS-LIKEN du 2 décembre 2025 qui dresse le diagnostic zone humide (sondages pédologiques).

1.2 CONTEXTE DU PROJET

1.2.1 Localisation

Le projet se situe dans le département du Rhône, dans la commune de Saint-Clément-Sur-Valsonne et concerne une partie de la RD313 à l'entrée Est.

1.2.2 Objectif du projet

Le projet a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation sur la RD313 (PR10+000) au droit du carrefour RD313/VC « route de la Maletière » au lieu-dit « Savatel » sur la commune de St Clément Sur Valsonne :

- Sécurisation du carrefour par un dégagement de visibilité et une voie de tourne-à-gauche
- Sécurisation de la section de la RD313 par la suppression des accès directs des riverains (aménagement d'une contre-allée), la création d'un arrêt de bus et une optimisation de la géométrie.

1.2.3 Caractérisation technique

Le projet concerne le réaménagement d'une voirie existante : dégagement de visibilité et création d'un tourne-à-gauche pour le carrefour de la RD313 et de la route de la Malatière, au lieu-dit « Savatel », création d'une contre allée pour la desserte des riverains.

Le projet consiste en un élargissement et rescindement de la RD313 sur environ 420 mètres linéaires qui se traduit par une reprise de la chaussée existante et un élargissement côté Sud avec une emprise d'environ de 3000 m² sur les terres agricoles.

L'intersection avec la route de la Maletière est réaménagée à environ 40 m du carrefour actuel avec la création d'une voie de tourne-à-gauche sur la RD313.

Une contre-allée est aménagée pour les riverains.

La nouvelle plate-forme de la RD313 est équipée de bandes cyclables.

Un arrêt de bus est aménagé sur la RD313 pour la ligne des cars du Rhône (quai, abris et marquage au sol).

Le projet ne comporte aucune démolition de bâtiment mais seulement le décapage de la voirie dans les secteurs de délaissés pour la création d'un espace vert.

Pas d'évolution majeure dans la gestion des eaux pluviales :

- Rejets diffus en direction du cours d'eau Le Soanan
- Fossé existant le long de la RD313 côté amont.

2 ETAT INITIAL

2.1 TRAFIC ACTUEL

D'après le recensement de 2023 fait par la direction départementale des territoires, la RD313 a une moyenne journalière annuelle de 3700, tout véhicule compris (VL + PL).

2.2 RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

2.2.1 Classement sonore des voies (DDT du Rhône)

Les principales infrastructures de la Métropole de Lyon ont fait l'objet d'un classement au titre des voies bruyantes par l'arrêté préfectoral suivant :

- L'arrêté préfectoral n°DDT 69 2022 03 24 00006 du 24 mars 2022 (mis à jour le 10 août 2023) a identifié un nouveau classement sonore sur les communes du Rhône et de la métropole de Lyon. Il est accompagné d'un tableau qui indique les tronçons et lignes affectés par le bruit et leur niveau de classement.

Les infrastructures concernées sont les routes et rues écoulant plus de 5 000 véhicules par jour, les voies de chemin de fer interurbaines de plus de 50 trains par jour, les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains par jour, les lignes de transport en commun en site propre de plus de 100 autobus ou rames par jour, les infrastructures dont le projet a fait l'objet d'une décision de prise en compte.

Ces arrêtés, pris en application de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, classent les principales infrastructures en fonction de leur niveau de bruit.

Ce classement est établi en ordre décroissant de la catégorie 1, la plus bruyante, à la catégorie 5, la moins bruyante. Il a notamment pour objet de déterminer des niveaux de référence diurne et nocturne pour chaque voie répertoriée, en vue de fixer les niveaux d'isolement nécessaires à la protection des occupants des bâtiments d'habitation à construire dans les secteurs concernés.

Le tronçon de la RD313 et de la route de la Maletière n'ayant pas plus de 5000 véhicules par jour, ils ne sont pas pris en compte dans le classement des voiries bruyantes du Rhône.

2.2.2 Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

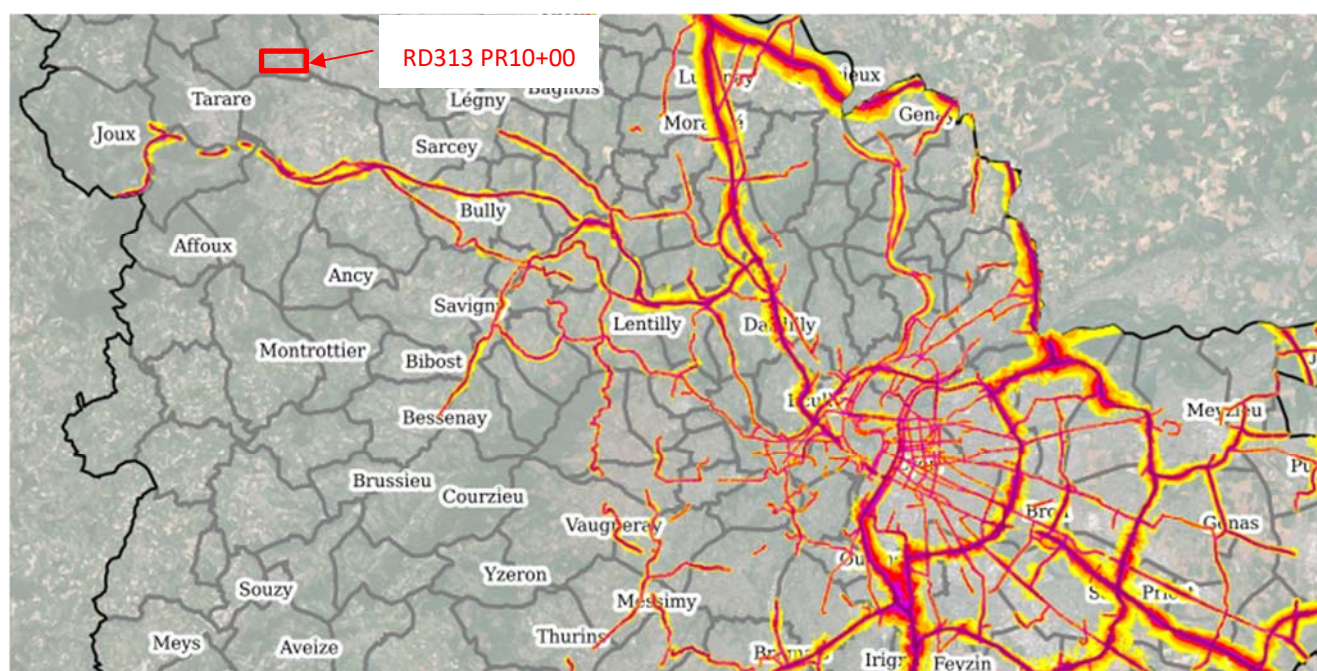
La directive européenne 2002/49/CE est relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Elle définit une approche commune à tous les États membres de l'Union européenne visant à connaître, puis éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit excessif dans l'environnement.

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, la production de cartes de bruit dite « stratégiques », sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local. Les cartographies sont revues tous les 5 ans. Ces cartes sont générées à partir de modèles informatiques à l'échelle de l'agglomération. Il ne s'agit pas de niveaux réels mesurés, mais d'estimations macroscopiques (à partir de données réelles ou forfaitaires) dont le niveau de précision est adapté à un usage de diagnostic global, de scénarios et d'aide à la décision.

Ces cartes sont destinées à évoluer en fonction notamment de l'amélioration des connaissances et de la précision des données utilisées (trafic, vitesses...). Notons que ces cartes de bruit n'intègrent pas les détails L

Le département du Rhône a approuvé la 4^{ème} échéance du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement en juin 2024.

La RD313 n'est pas concerné par les cartes stratégiques de bruit.



2.3 LES POPULATION EXPOSÉES

Trois bâtiments d'habitation sont situés à proximité du projet.

Il s'agit de maisons individuelles disposant d'accès directs depuis la RD313 et donc à proximité immédiate des nuisances routières (bruit et vibrations). Elles sont toutes situées sur le côté Nord de la route.



Logements aux abords de la RD313 (Google Maps, 2026)

3 IMPACTS DU PROJET

3.1 EN PHASE TRAVAUX

Les nuisances sonores temporaires du chantier pour les riverains restent "classiques" sans mesures particulières que celles organisées dans ce type de chantier (respect de la réglementation sur le matériel utilisé).

La phase de chantier peut générer un trafic routier supplémentaire temporaire sans enjeux particulier compte tenu de la circulation actuelle de la RD313. Le trafic ne sera pas arrêté sauf exception mais la mise en place d'un feu alternatif pourra se faire.

3.2 EN PHASE D'EXPLOITATION

Sans incidence sur les vitesses ni les trafics, le projet ne va pas générer de nuisance supplémentaire par rapport aux nuisances actuelles.

A l'inverse, la création d'une contre-allée aura pour effet d'éloigner la RD313 de 20m de deux habitations situées près du carrefour et le long de la contre-allée, se traduisant par un impact positif.

